



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*

## **RESUME**

Esta investigación estudia la progresiva valoración del patrimonio urbano en los proyectos de transformación de la ciudad norte-americana a lo largo del siglo XX. Para ello nos hemos centrado en la creación del centro moderno de Montreal, desde su inicio como metrópolis financiera y nodo de comunicaciones de Canadá hasta su constitución como centro multifuncional contemporáneo. Reaccionando a la devastadora renovación de barrios centrales en la posguerra, la valoración del patrimonio urbano como recurso para posibilitar una nueva urbanidad que incorpore los sectores centrales antiguos restaurados a la modernidad, ha catalizado nuevas modalidades urbanísticas, en las que todavía trabajan los urbanistas.

## **ABSTRACT**

This research describes the gradual change in the management of urban heritage in the context of transformative urban projects in North American city centres throughout the 20th century. Specifically, the work follows the evolution of Montreal downtown, from its beginning as the financial center of Canada, at the end of the 19th century, to his transformation into a contemporary multifunctional center core. The spectacular and devastating consolidation of Montreal's downtown after the war led to new approaches in urban planning. The integration of urban heritage into major neighbourhood reconfiguration was foster to enhance both modern and historic parts of the city centre. This work continues as an important focus of urban planning in Montreal today.

## **RÉSUMÉ**

Cette recherche porte sur la prise en charge progressive des éléments du patrimoine urbain dans les projets de transformation urbaine des centres-villes nord-américains, durant le vingtième siècle. La démonstration se concentre sur la création du centre moderne de Montréal, depuis sa constitution comme centre financier du Canada à la fin du dix-neuvième siècle jusqu'à sa consolidation comme centre-ville multifonctionnel contemporain. En réaction à sa consolidation spectaculaire et dévastatrice dans l'après-guerre, émergent des nouvelles idées urbanistiques préoccupées par l'intégration patrimoniale, à travers des interventions majeures de reconfiguration et de mise en valeur des secteurs modernes et anciens de la ville centre, sur lesquelles les urbanistes travaillent toujours.

## ÍNDICE

Resume.....	2
Índice.....	3
Agradecimientos.....	5
Índice de Figuras.....	6
Abreviaturas.....	9
Introducción.....	11
<b>Parte 1.....</b>	<b>25</b>
<b>De la ciudad amurallada a la metrópolis industrialista del Canada (1840 hasta 1929)</b> .....	<b>25</b>
<b>Capítulo 1.....</b>	<b>26</b>
<b>Patrimonio urbano hasta el siglo XX.....</b>	<b>26</b>
1.1    El patrimonio de Montreal.....	27
1.2    Montreal durante el siglo XIX.....	45
<b>Capítulo 2.....</b>	<b>58</b>
<b>El centro financiero de Montreal.....</b>	<b>58</b>
2.1    Nueva forma urbana y nuevos instrumentos.....	58
2.2    El urbanismo norteamericano y la especificidad quebequense.....	71
<b>Conclusión de la parte 1.....</b>	<b>88</b>
<b>Parte 2.....</b>	<b>91</b>
<b>Nuevos iconos, métodos drásticos: El centro como escaparate de la modernidad y la identidad.....</b>	<b>91</b>
<b>Capítulo 3.....</b>	<b>92</b>
<b>Infraestructura, suelo y nueva monumentalidad para el centro de la segunda posguerra</b> .....	<b>92</b>
3.1    De la <i>Grande Noirceur</i> al intervencionismo del estado.....	93
3.2    El modernismo arquitectónico y el nuevo centro de la ciudad americana.....	105
3.3    Oportunidad del cubrimiento de la zanja urbana ferroviaria y nacimiento de la ciudad subterránea.....	115
<b>Capítulo 4.....</b>	<b>123</b>
<b>La renovación urbana en el Montreal a partir de 1960.....</b>	<b>123</b>
4.1 <i>Les Treinte Glorieuses</i> y la modernización de las administraciones municipales: el estado intervencionista y el poder tecnócrata.....	124
4.2    La modernización de los sistemas urbanos de comunicación y renovación de la edificación.....	132
4.3    Renovación urbana de posguerra en el arrabal Saint-Laurent: un intento de ampliación del centro financiero hacia la parte francófona.....	152

<b>Conclusión de la parte 2.....</b>	<b>184</b>
<b>Parte 3 .....</b>	<b>188</b>
<b>Patrimonio urbano y crisis de la modernidad .....</b>	<b>188</b>
<b>Capítulo 5 .....</b>	<b>189</b>
<b>La ciudad contra el urbanismo de posguerra .....</b>	<b>189</b>
5.1    Degradación del sector de renovación del arrabal Saint-Laurent .....	190
5.2    La Casa Van Horne y la movilización social para preservar el patrimonio y una nueva lectura de la ciudad de Montreal.....	197
5.3    Del monumento histórico al patrimonio urbano .....	207
<b>Capítulo 6 .....</b>	<b>230</b>
<b>Recuperación del centro para una nueva urbanidad .....</b>	<b>230</b>
6.1    Protección y valoración del Casco antiguo de Montreal .....	231
6.2    Nueva consolidación del centro financiero .....	246
<b>Conclusión de la parte 3.....</b>	<b>266</b>
<b>Parte 4 .....</b>	<b>270</b>
<b>La incorporación del patrimonio urbano al urbanismo institucional .....</b>	<b>270</b>
<b>Capítulo 7 .....</b>	<b>271</b>
<b>Institucionalización del proyecto urbano y del patrimonio en Montreal.....</b>	<b>271</b>
7.1    Las primeras iniciativas del gobierno para regular el patrimonio en Quebec y el derecho municipal con carácter discrecional .....	271
7.2    Transformación de la ciudad y preservación del patrimonio en las acciones municipales de Montreal.....	279
7.3    Los límites de las herramientas urbanísticas recientes en Montreal.....	287
<b>Capítulo 8 .....</b>	<b>294</b>
<b>Discusión final y conclusión general .....</b>	<b>294</b>
8.1    Cambio de paradigmas en urbanismo .....	295
<b>Conclusión de la parte 4.....</b>	<b>310</b>
<b>Epílogo.....</b>	<b>312</b>
<b>Urbanismo y patrimonio urbano: hacia una coherencia. La protección del patrimonio urbano a través del urbanismo: recorrido de un aprendizaje difícil ...</b>	<b>312</b>
<b>Bibliografía .....</b>	<b>319</b>
<b>Anexo 1 – Caso de estudio del square Dorchester / Place du Canada .....</b>	<b>330</b>
<b>Anexo 2 – Caso de estudio del eje Place Ville-Marie / Place Bonaventure .....</b>	<b>340</b>
<b>Anexo 3 – Caso de estudio del QIM .....</b>	<b>358</b>
<b>Anexo 4 – Cartografía de la evolución del centro de Montreal .. Erreur ! Signet non défini.</b>	

## **AGRADECIMIENTOS**

Quiero expresar mi sincero agradecimiento a las personas que, directa o indirectamente, han participado en este trabajo y lo han hecho posible:

A Valerie, mi esposa, por su apoyo, paciencia y comprensión en todo el proceso de la investigación, y principalmente en los momentos más duros.

A Daphné, mi hija, que siempre ha sido una fuente de inspiración infinita.

A mi director del Trabajo, Ferran Sagarra i Trias, por todo lo que me ha enseñado a lo largo de estos años, por haberme aportado su inestimable ayuda y su experiencia en forma desinteresada desde el comienzo de este largo proceso, que me ha permitido poder llevarlo a cabo y conseguir llegar a buen puerto.

A mis padres, Lucie y Germain, por su labor incesante en mi formación como persona.

## ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1 Puerta Saint-Jean de las murallas del Viejo-Québec en 1876.....	29
Figura 2 El Castillo de Ramezay en Montreal, construido en 1704-1705 .....	30
Figura 3 El archipiélago de Montreal y el macizo del Mont-Royal.....	32
Figura 4 El Coteau Saint-Louis donde se localiza el primer núcleo urbano .....	32
Figura 5 El primer sistema de caminos publicas en la isla de Montreal: 1832.....	34
Figura 6 Representación del primer <i>Plan terrier</i> de las <i>côtes</i> en la isla de Montreal: 1702 .....	34
Figura 7 El square Bloomsbury, durante el siglo XVIII .....	35
Figura 8 Ejemplo de una terrace frente al square Gibson en Londres.....	36
Figura 9 Barrio obrero urbanizado con el modelo de la casa de tipo <i>terrace</i> , en 1921 .....	37
Figura 10 Plano de la New Town .....	38
Figura 11 Configuración típica de la terrace.....	39
Figura 12 Manzana típica de Montreal.....	40
Figura 13 El dúplex y el triplex de Montreal en 1925 .....	41
Figura 14 Extracto del proyecto de los Commissaires en 1805 .....	42
Figura 15 El square Victoria en 1887 .....	43
Figura 16 El Ayuntamiento de la Ciudad de Montreal en 1910.....	44
Figura 17 Extracto del mapa de John Adams de 1825 .....	45
Figura 18 El canal de Lachine durante el siglo XIX.....	47
Figura 19 Vista hacia el puerto de Montreal al principio del siglo XX .....	48
Figura 20 El puente Victoria después de la inauguración de su ampliación en 1901 .....	49
Figura 21 El paisaje industrial de Montreal al principio del siglo XX .....	50
Figura 22 El parque Yellowstone.....	52
Figura 23 Thoreau es una figura emblemática del movimiento trascendentalismo .....	54
Figura 24 Parque del Mont-Royal según el plan inicial de Olmsted.....	56
Figura 25 Desplazamiento del centro comercial hacia el suburbio Saint-Antoine.....	59
Figura 26 La calle Sainte-Catherine, cerca del square Philips en 1929.....	61
Figura 27 El Square Dominion / Place du Canada y sus monumentos.....	64
Figura 28 Edificio de la Sun Life y la Catedral en 1942.....	66
Figura 29 El Square Dominion / Place du Canada.....	67
Figura 30 El edificio de la Sun Life dominando los otros edificios del Square Dorchester en 1937.....	68
Figura 31 Benjamin Franklin Parkway en la ciudad de Philadelphia .....	70
Figura 32 Town Planning: el ejemplo de Brooklyn en 1816 .....	72
Figura 33 Extracto del zoning de Nueva York de 1916 .....	80
Figura 34 Cobertura de la edición original de la Refus global de Paul-Émile Borduas. Maqueta de Jean-Paul Riopelle sobre un texto de Claude Gauvreau, en 1948.....	96
Figura 35 New York's Henry Hudson Parkway .....	104
Figura 36 Bauhaus .....	107
Figura 37 El Plan voisin de Le Corbusier, dibujado entre 1922 y 1925.....	109
Figura 38 El sector del nuevo centro financiero de Montreal en 1965 .....	116
Figura 39 Trinchera en el centro de Montreal en 1947 .....	117
Figura 40 Plano de la trinchera al centro de Montreal en 1940.....	118
Figura 41 Localización de los sectores de estudio.....	119
Figura 42 Maqueta del proyecto de Place Ville-Marie.....	120
Figura 43 La ciudad en 3D .....	121
Figura 44 Place Ville-Marie y los inicios de la ciudad interior.....	122
Figura 45 Construcción de la Estación central encima de la trinchera del CN en 1965.....	122
Figura 46 El Lincoln Center for the Performing Art, construido de 1955 hasta 1969 .....	130
Figura 47 La ampliación del bulevar René-Lévesque en los años 1950.....	134
Figura 48 La reconstrucción a lo largo del bulevar René-Lévesque al final de los años 1950 .....	136
Figura 49 Remodelación de las manzanas y ampliación de las calles en el sector del arrabal Saint-Laurent .....	137
Figura 50 Proyecto de la autopista este/oeste en 1968 .....	138
Figura 51 La autopista Ville-Marie, entre el antiguo arrabal Saint-Laurent y el Casco Antiguo .....	139
Figura 52 El primer proyecto de autopista este/oeste, en el sector del mercado Atwater en los barrios de la Petite-Bourgogne y de Saint-Henri en 1959 .....	140

Figura 53 El intercambio Turcot, construido en los años 1960 .....	141
Figura 54 El diseño interior de la estación de metro Place-des-Arts en los años 1960 .....	143
Figura 55 El metro de Montreal, poco tiempo después de su inauguración en 1967 .....	143
Figura 56 La primera fase de construcción del metro en 1967 .....	144
Figura 57 Cada estación se singulariza por la presencia de obra de arte. Estación Papineau, con una mûrale sobre la vida de Louis-Joseph Papineau. ....	145
Figura 58 Red peatonal de la ciudad interior de Montreal.....	146
Figura 59 Centro comercial « Eaton Center » .....	147
Figura 60 Espacios interiores de la Place-des-Arts.....	148
Figura 61 La estación Places-des-Arts, conectada con la ciudad interior .....	149
Figura 62 El Palais des Congrès se conecta con la red de la ciudad interior .....	150
Figura 63 Sede de la Caisse de dépôt et de placement du Québec, espacio publico interior conectado con la ciudad interior .....	151
Figura 64 El proyecto de los Commissaires y la nueva relación con el arrabal Saint-Laurent en 1805 .....	154
Figura 65 Plan de canalización del rio entre la ciudad antigua y el arrabal Saint-Laurent en 1810 .....	155
Figura 66 Extracto del mapa de Adams de 1825 .....	156
Figura 67 Extracto del mapa de James Cane en 1846 .....	157
Figura 68 La calle Craig (hoy Saint-Antoine), cerca de la esquina de la calle Hotel-de-Ville, donde se encontraba la caserna militar Drill Hall, al principio del siglo XX. ....	159
Figura 69 Esquina de la calle Craig (hoy Saint-Antoine) y la calle Saint-Laurent, donde se puede el dinamismo del sector, al principio del siglo XX. ....	160
Figura 70 Sector de este estudio y utilización del suelo en 1959 .....	162
Figura 71 Place-des-Arts, Complexe Desjardins y Complexe Guy-Favreau.....	166
Figura 72 El espacio publico de la Place-des-arts y el Segundo edificio del Teatro Maisonneuve.....	167
Figura 73 Concepto arquitectónico del primer edificio de la Place-des-arts .....	168
Figura 74 Construcción de la Place-des-Arts en 1964, y su contexto urbano.....	169
Figura 75 Concepto inicial de la Place-des-Arts en 1958.....	170
Figura 76 Los accesos a la Place-des-Arts .....	171
Figura 77 Los limites del sector en 1967 .....	172
Figura 78 El contexto urbano según el documento de Place Desjardins en 1967 .....	173
Figura 79 Propuesta del nuevo sistema de circulación en 1967 .....	174
Figura 80 La ocupación del suelo en 1967.....	175
Figura 81 El parcelario en 1967 .....	176
Figura 82 Trama existente y propuesta en 1967.....	176
Figura 83 Nuevo proyecto en 1967 .....	177
Figura 84 Comparación con otros proyectos de Montreal y Nueva York .....	177
Figura 85 Modelización del proyecto en relación con el centro financiero .....	178
Figura 86 El Complexe Desjardins y la Place-des-Arts en 1976.....	179
Figura 87 La plaza publica interior del Complexe Desjardins .....	181
Figura 88 Circulación peatonal interior, relacionado con la Place-des-Arts, dibujado en 1967 .....	181
Figura 89 El terreno del futuro Complexe Guy-Favreau.....	182
Figura 90 Fachada del Complexe Guy-Favreau por el lado del bulevar René-Lévesque.....	183
Figura 91 Parte atrás del Complexe Guy-Favreau.....	183
Figura 92 Barras de 8 pisos de las Viviendas Jeanne-Mance en 1954 .....	197
Figura 93 La demolición de la casa Van Horne en 1973.....	199
Figura 94 Imagen de una exposición al museo de bellas artes de Montreal en 1972 .....	203
Figura 95 Con la Unidad de la arquitectura urbana, la ciudad es la escuela, y se utiliza el dibujo como herramienta de investigación y de representación .....	205
Figura 96 Localización de los 4 casos de estudio .....	230
Figura 97 Pista de patinaje sobre hielo del Viejo-Puerto.....	234
Figura 98 El Viejo-Montreal .....	236
Figura 99 Proyectos de valoración en las afueras del Viejo Montreal.....	241
Figura 100 Relación entre el Casco antiguo y el Canal-de-Lachine .....	243
Figura 101 Localización del QIM .....	255
Figura 102 Diseño del square Victoria .....	262
Figura 103 Diseño de la Place Jean-Paul Riopelle .....	263

Figura 104 La integración con los sectores adyacentes y las redes de circulación .....	265
Figura 105 El desarrollo del centro de Montreal.....	267
Figura 106 Imagen de la catedral en 1886.....	330
Figura 107 La Catedral y el Square Dominion .....	332
Figura 108 El hotel y su relación con el Square .....	334
Figura 109 La estación Windsor y el Square.....	335
Figura 110 Construcción de la torre del edificio de la Sun Life .....	336
Figura 111 La fachada hacia el square Dorchester del Dominion Square Building .....	338
Figura 112 Visión estratégica del CN .....	340
Figura 113 Plan inicial del CN .....	341
Figura 114 La fachada del proyecto de la Estación central.....	342
Figura 115 El interior del proyecto de la Estación central .....	343
Figura 116 El Queen Elizabeth hoy en día.....	345
Figura 117 Dibujo inicial de la Place Ville-Marie .....	346
Figura 118 Calle McGill y paseo comercial abierta y orientada en el eje de la calle Cathcart .....	347
Figura 119 Plan del proyecto final de la Place Ville-Marie .....	348
Figura 120 El espacio público de la Place Ville-Marie.....	349
Figura 121 Relación de la Place Ville-Marie con el bulevar René-Lévesque.....	350
Figura 122 Relación de la Place Ville-Marie con la avenida McGill .....	352
Figura 123 Manzana de la Estación Central y las vías de ferrocarriles de la manzana destinada a acoger la Place Bonaventure .....	353
Figura 124 La construcción de la Place Bonaventure en 1966 .....	354
Figura 125 Los diferentes niveles de la Place Bonaventure .....	355
Figura 126 La Place Bonaventure hoy en día .....	356
Figura 127 El interior de la Place Bonaventure .....	357
Figura 128 Localización del Palacio de Congreso y de la Caisse de dépôt et de placement du Québec (CDP) .....	358
Figura 129 Ampliación del Palacio de Congresos y Placa Jean-Paul-Riopelle.....	359
Figura 130 Los árboles rosados .....	360
Figura 131 El interior del Palacio de los congresos .....	361
Figura 132 Fachada del CDP frente a la Place Jean-Paul Riopelle.....	362
Figura 133 El gran espacio interior del CDP .....	363

## ABREVIATURAS

ARQIM: Asociación de los residentes del Barrio internacional de Montreal (Association des riverains du Quartier des Spectacles de Montréal)

CCU: Comité consultativo de urbanismo (Comité consultatif d'urbanisme)

CDP: Caja de depósito y de inversión del Quebec (Caisse de dépôt et de placement du Québec)

CIAM: Congreso internacional de arquitectura moderna

CIBC: Banco imperial canadiense de comercio (Canadian Imperial Bank of Commerce)

CITA: Asociación canadiense de las telecomunicaciones independientes (Canadian Independent Telecommunications Association)

CN: Canadian National

CP: Canadian Pacific

CPU: Comisión provincial del urbanismo (Commission provinciale de l'urbanisme)

EEUU: Estados Unidos

FHA: Administración federal de alojamiento (Federal Housing Administration)

GTU: Grupo de trabajo sobre la urbanización en Quebec (Groupe de travail sur l'urbanisation au Québec)

IATA: Asociación del transporte de aire internacional (International Air Transport Association)

LAU: Ley sobre el urbanismo (Loi sur l'aménagement et l'urbanisme)

LBC: Ley sobre los bienes culturales (Loi sur les biens culturels)

LPC: Ley sobre el patrimonio cultural (Loi sur le patrimoine culturel)

MRC: Comarca (Municipalité régionale de comté)

NHBA: Ley de preservación histórica nacional (National Historic Preservation Act)

OACI: Organización de la aviación civil internacional

OSM: Orquesta sinfónica de Montreal (Orchestre Symphonique de Montréal)

PIIA: Plan de implantación y de integración arquitectónica (Plan d'implantation et d'intégration architecturale)

PD: Desarrollo planificado (Planned Development)

PPCMOI: Plan particular de construcción, de modificación y de ocupación de un inmueble (Plan particulier de Construction, de modification et d'occupation d'immeuble)

PPU: Programa particular de urbanismo (Programme particulier d'urbanisme)

PQ: Partido Quebequense (Parti Québécois)

PSMV: Plano de preservación et valoración (Plan de sauvegarde et de mise en valeur)

PU: Plan de urbanismo (Plan d'urbanisme)

QIM: Barrio internacional de Montreal (Quartier international de Montréal)

SAD: Plan de ordenación territorial y de desarrollo (Schéma d'aménagement et de développement)

SCHL: Sociedad canadiense de hipoteca et alojamiento (Société canadienne d'hypothèque et de logement)

UQAM: Universidad del Quebec en Montreal (Université du Québec à Montréal)

WTC: Centro mundial del comercio (World Trade Center)

## INTRODUCCIÓN

### **Objeto del estudio**

La creación de los centros financieros y culturales modernos, es quizás la expresión más espectacular de la modernización de las ciudades centrales (inner city) norteamericanas en la posguerra. Junto con el Sprawl suburbano favorecido por la política de autopistas, tuvo también sus traumáticos efectos secundarios. Su implantación significó frecuentemente el sacrificio de un valioso patrimonio constituido por muchos barrios obreros centrales, substituidos traumáticamente y durante un largo periodo por entornos mal estructurados, con solares baldíos y sin equipamientos para la población local. La fase que siguió después de la consolidación de los centros financieros, para “recuperar” los barrios centrales, los cascos antiguos y los propios centros financieros, requirió programas, discursos y actuaciones basados en el respeto a la dimensión patrimonial de la ciudad. La búsqueda de una “nueva monumentalidad”<sup>1</sup> a costa del patrimonio histórico i la superación de sus agresivas consecuencias es el objeto de investigación de esta tesis.

La ciudad de Montreal, en Canadá, es especialmente apropiada para este estudio, por su gran tradición urbanística y en materia de conservación del patrimonio en el contexto de América del Norte. En Montreal encontramos las principales características de un fenómeno de mayor escala. Metrópoli del imperio británico en América del Norte, ciudad a la vanguardia de la experimentación del modernismo en este continente y lugar de contestación épica para reivindicar la preservación de su riqueza patrimonial, nuestra ciudad responde a las exigencias para ser un buen caso de estudio.

La investigación acerca de la ciudad de Montreal es muy considerable y se ha hecho desde una gran variedad de disciplinas como la economía, la gestión y el gobierno, la morfología urbana (tipo-morfología), la organización territorial, la sociología, la movilidad, el alojamiento o el medio ambiente. Frente a la riqueza de esta enorme

---

<sup>1</sup> Este concepto hace referencia a la intención, en la arquitectura del movimiento moderno, en concebir edificios o conjuntos urbanos de tamaño monumental, y compensar el sentimiento de desvalorización de lo simbólico en el espacio urbano.

masa de reflexión acerca de la ciudad, la investigación sobre el pensamiento urbanístico propiamente dicho parece estancada y falta de renovación.

Los autores que estudiaron el urbanismo de la ciudad de Montreal a lo largo del siglo XX, orientaron básicamente su mirada hacia el diseño arquitectónico i los edificios construidos, sin entrar propiamente en el proceso de transformación urbanística y la forma urbana resultante. Pocas investigaciones se han dirigido a conocer planes urbanísticos y su impacto sobre la forma urbana y, en particular sobre el patrimonio de la ciudad central, al confundirla con sus edificios y espacios más icónicos.

Esta tesis pretende aportar clarificaciones conceptuales a esta peligrosa confusión entre el objeto arquitectónico y el urbanístico. Uno se construye a través del proyecto, el otro a través del plan. Este último es el instrumento que permite actuar sobre las cambiantes dinámicas urbanas con intervenciones y decisiones operativas para transformar democráticamente la forma de la ciudad. Obviamente, esto requiere del conocimiento de la ciudad que, al ser una realidad dinámica en continuo cambio, exige una constante innovación del pensamiento urbanístico. Otras disciplinas puramente analíticas de estudios urbanos han podido avanzar más en el conocimiento de los enormes cambios de las últimas décadas en el centro de la ciudad de Montreal y en el de la ciudad norteamericana en general. El presente trabajo pretende aportar un conocimiento urbanístico renovado de las diversas dinámicas y de su interrelación, así como de la respuesta institucional que merecieron y que su proximidad en el tiempo ha impedido hasta ahora.

El seguimiento histórico del urbanismo montrealense permite desvelar las ideas de ciudad en las que se basa el uso de determinados instrumentos urbanísticos. Porqué, contra lo que los tecnócratas de la planificación urbana querían hacer creer, durante el desarrollismo, los planes y proyectos responden a ideologías aceptadas más o menos ampliamente. A lo largo del trabajo iremos poniendo de manifiesto cómo el “ideología” de la modernidad ha impregnado la disciplina urbanística desde sus primeras formulaciones.

### **Objetivos concretos**

El desarrollo de esta tesis doctoral se hace con cuatro objetivos de investigación:

El primer objetivo consiste en analizar la puesta en valor del patrimonio urbano en el contexto del urbanismo Montrealés (y por extensión en el contexto norte-americano). El desarrollo urbano y la conservación fueron términos antitéticos para el urbanismo occidental desde sus orígenes al final del siglo XIX y principios del siglo XX. A lo largo del siglo XX, asistimos a la emergencia de una sensibilidad hacia el patrimonio, fruto de las traumáticas experiencias de destrucción producidas a menudo por la propia actuación urbanística, que pone de relieve la necesidad de incluir el patrimonio en la planificación. El crecimiento ilimitado de la ciudad requería drenar sus áreas centrales y definir un nuevo tipo de centro, con la consiguiente destrucción de edificios a veces valiosos para la fábrica urbana y la memoria colectiva. Esto va poniendo sobre la mesa el valor del patrimonio y la necesidad de su preservación con instrumentos que han de ser incorporados como urbanísticos. Esta investigación doctoral explorará la emergencia y el desarrollo de esta evolución en la ciudad de Montreal y en la cultura norteamericana.

El segundo objetivo es instrumental al primero y se propone analizar una historia del concepto de monumento (histórico y moderno) y las doctrinas sobre su rol y eventual conservación o *reciclaje*. La idea de patrimonio histórico se incorpora en la cultura occidental con dos acepciones: en un primer momento se reivindica el patrimonio monumental para, posteriormente, ampliarse al patrimonio urbano de los tipos edificatorios y los ambientes. Las sociedades occidentales, consideran monumento un edificio o un espacio que se caracteriza por su tamaño, dignidad de su función, magnificencia y calidad arquitectónica, pero también por su papel memorial para las colectividades, es decir como patrimonio. La permanencia dota al monumento de un papel semántico y organizador fundamental en la ciudad en contrapunto al tejido urbano menor en constante transformación. Desde las primeras discusiones de los arquitectos modernos, Giovannoni defendía ya la conservación de este tejido pero sólo como contexto del monumento, sin darle un específico valor. Hasta los años sesenta no se reivindicará el valor patrimonial-cultural *per se* de los tejidos urbanos.

El tercer objetivo de esta tesis es también instrumental al primero y simétrico al segundo: consiste en desarrollar una interpretación histórica de las corrientes de pensamiento urbanístico en el contexto Norteamericano de forma que permita incorporar en ellas el papel del patrimonio, sea este monumental o ambiental-urbano, a partir de una hipótesis relativamente novedosa que supere las interpretaciones al uso que separan los orígenes del planeamiento y del diseño urbanos: El *City Planning* habría nacido del movimiento de reforma ante las

condiciones desastrosas de las ciudades desde la mitad del siglo XIX y actuaría a través del zoning y de políticas públicas, mientras que el proyecto urbano del *Civic Art* y el City Beautiful Movement de los arquitectos americanos se habría construido a partir de una reflexión acerca del espacio público y la monumentalidad, tomando inspiración en la gran tradición medieval europea y clásica. El Park Movement, relacionado simultáneamente con la idea de proyecto y de plan, sería un producto genuinamente americano donde confluirían los dos instrumentos originarios y aún más interesante para nosotros, en él confluirían la idea de patrimonio o monumento, en este caso el natural.

El cuarto objetivo de esta tesis consiste en analizar los instrumentos urbanísticos que se han ido implementando y su eficacia para definir y proteger la ciudad y su patrimonio urbano. El hecho de que ambos estén en constante cambio, se contradice con el necesario carácter estable de la normativa urbanística tradicional. Las herramientas de planificación tienen efectivamente dificultades en adaptarse a las cada vez más articuladas, cambiantes y exigentes reivindicaciones sociales sobre la ciudad, surgidas durante la segunda mitad del siglo XX y expresión de una múltiple identidad colectiva contemporánea que se alimenta de nuevos valores como la cualidad del paisaje urbano, el desarrollo sostenible, el derecho a la movilidad, a la diversidad social, o a la reciente economía del compartir, etc... La representación de la ciudad es cada vez más rica y profunda. El plan urbanístico ha de prever, en consecuencia, procesos diversos de transformación de los tejidos urbanos y permitir una integración del patrimonio urbano en la modernización de la ciudad a partir de proyectos urbanos a escalas diversas y en ámbitos restringidos que permiten una mayor agilidad respecto de la transformación urbana. La forma de cada ciudad responde a contingencias especiales que se enmarcan en la historia urbana general y la conforman. La experiencia montrealense permite analizar en su especificidad la relación entre el proyecto y el plan urbanos. El origen francés de la colonización del Quebec ha dejado huellas topográficas y instrumentos muy marcados en esta tierra americana, tanto como el papel de Montreal como capital del Dominio Canadiense Británico y Metrópolis de Canadá. Su arquitectura y su urbanismo así lo testifican en la época georgiana, pero también en la era victoriana, hasta que, hacia su final, la burguesía de Montreal triunfante, se inspira con vigor en el urbanismo de los EEUU, más apto para enfrentarse a su realidad territorial americana. La técnica del zoning para controlar la forma urbana se impone algo inevitable, dejando al plan un papel ambiguo que sólo recuperará para aplicar las políticas de la renovación urbana en base a principios pretendidamente racionales de planificación por parte de

tecnócratas que tendrán como efecto consolidar el centro metropolitano de Montreal, pero con consecuencias desastrosas sobre algunos barrios centrales.

### **Hipótesis y marco teórico**

En la segunda mitad del siglo XX, el patrimonio dejó de servir únicamente al orgullo nacionalista para convertirse en «l'affaire de tous», como resultado de una ampliación geográfica, temporal y conceptual en la valoración del pasado y de la “memoria histórica”. Esto significó un cambio en el ámbito de la conservación.

La noción de patrimonio arquitectónico nace de la constatación de su pérdida, causada por la capacidad destructora de las dinámicas urbanas modernas y de las medidas urbanísticas correctoras del siglo XIX. Pensemos por ejemplo en Ildefonso Cerdà o el Baron Haussmann que veían la ciudad existente como un frustrante obstáculo que había que barrer o drenar. La crítica de Giovannoni al aislamiento en la conservación del monumento histórico y la consiguiente revalorización del *contexto*, no impidió el aislamiento segregador de los monumentos históricos mantenido por la corriente principal del movimiento moderno en la renovación de tejidos históricos o, ya en la posguerra, aislando los “nuevos monumentos” en la nueva ciudad zonificada (piénsese por ejemplo en el trayecto de Le Corbusier desde el Plan Voisin y Chandigarh). La “nueva monumentalidad” (a parte de significar la consolidación de la arquitectura moderna como la única posible) promoverá la renovación urbana, desde Mumford al manifiesto de Sert, Léger y Giedion. El trauma de la renovación urbana explica en gran medida la crisis del movimiento moderno, a partir de la cual los planes y proyectos urbanos ya no pretenden imaginar la ciudad ideal como en una hoja en blanco. La ciudad real, entendida como patrimonio es lo que los urbanistas tienen que tomar en cuenta: el patrimonio industrial o vernáculo, los parques, los barrios tradicionales, pero también las reivindicaciones locales. El cambio paradigmático se refiere, por lo tanto, a una nueva lectura de la ciudad, donde se toma en cuenta su morfología (parcelario, arquitectura tradicional, red viaria, etc.) para ponerlos en valor i eventualmente conservarlos, remodelarlos, densificarlos, introducir (infill) algún nuevo elemento o substituirlos, total o parcialmente.

La multiplicación de las cartas internacionales sobre conservación urbana testifica la emergencia de la noción del patrimonio. La carta de Venecia de 1964 introdujo un cambio de mentalidad notable, ya que por primera vez introduce la importancia de

anclar los monumentos en el presente (con usos contemporáneos) y considerar el ámbito en el cual el monumento existe, aunque su visión sigue siendo monumentalista y anclada en el siglo XIX. Los estudios morfo tipológicos, como los de la Escuela de Venecia, las formas del crecimiento del Laboratorio de urbanismo de Barcelona o de la Escuela de Versailles en Paris, o los de la Escuela de arquitectura urbana de Montreal marcaría un punto de giro en la disciplina urbanística.

Esta evolución de esta compleja relación entre los instrumentos urbanísticos y el patrimonio urbano que seguiremos en el nuevo centro de Montreal se construyó fundamentalmente en tres etapas.

- La primera etapa corresponde al reconocimiento del crecimiento ilimitado de la metrópolis industrialista organizándolo a través del *City Planning* y el *City Beautiful Movement* promocionados por los movimientos reformistas. Ello conlleva un nuevo tipo de centralidad de la gran metrópolis que en Montreal tiene su expresión en el centro terciario y financiero del Square Dorchester, a partir del centro comercial burgués de la New Town.
- En una segunda etapa, en la posguerra, con la voluntad de crear un nuevo espacio central cultural y terciario, así como potentes sistemas de transporte que lo sirvan, se consolida la idea modernista de una *nueva sociedad*, con referentes a la nueva monumentalidad del movimiento moderno en arquitectura y a la planificación racionalista, a través de la renovación urbana.
- Las consecuencias traumáticas de la implementación de esta transformación llevan a una tercera etapa de reconstitución de la forma urbana con el “retorno a” los barrios centrales, donde se revaloriza la idea de identidad y la integración de las dimensiones patrimoniales, a menudo a costa de su *gentrificación* o de su “tematización”, entendiéndose por tal la adjudicación de una identidad mercantilizable a sectores de esta parte de la ciudad.

La tesis expondrá la materialización de esta historia urbanística a través del proyecto urbano de *Civic Art* que, en America del Norte, toma raíces en el *City Beautiful Movement* y se extendió con las grandes operaciones de modernización de la monumentalidad y renovación urbana de los centros de la ciudad moderna, ideal en el urbanismo de posguerra, hasta los últimos proyectos urbanos contemporáneos de reconstrucción de la ciudad sobre si misma, con la incorporación del patrimonio urbano en su fundamentación disciplinar y la articulación compleja entre planes urbanísticos, planes de protección y catálogos y proyectos urbanos.

Durante los 150 últimos años de industrialismo, estos barrios centrales han sufrido cambios radicales que la presente investigación analiza, a través de los proyectos urbanos que los hicieron posibles.

### **Concreción del problema teórico en Montreal, objeto de investigación**

Los proyectos urbanos estudiados en esta tesis son aquellos que permitieron crear el nuevo centro de Montreal y, posteriormente, intentar integrarlo en el conjunto urbano y “reconquistar” el antiguo:

- La creación del square Dorchester/Dominion y la construcción de los edificios adyacentes (Square Dominion Building, Sun Life Building y Hotel Viger);
- La construcción del eje Place Ville-Marie/Place Bonaventure, la “ciudad interior”, el nuevo sistema de autopistas y de transporte público;
- La construcción del eje Place-des-Arts/Complexe Guy-Favreau;
- La creación del Quartier International de Montréal (QIM) y la transformación de la avenida McGill College;
- La creación del casco antiguo con la valoración del Viejo-puerto y las iniciativas para salvaguardar y valorar el Viejo-Montreal.

Los proyectos de los tres sectores que han de conformar el centro de la ciudad no escapan a las condiciones contextuales de toda gran transformación urbanística de un sector tan importante (tradición, contexto económico y político, marco jurídico, administrativo y empresarial, cultura urbanística y arquitectónica, líderes...). Nos referimos, en nuestro caso, a la situación social y política específica del Quebec, al papel de Montreal como ciudad, así como a los referentes urbanísticos disponibles en cada momento.

La secuencia de la implantación de estos proyectos de Montreal cubre el arco de la extraordinaria transformación moderna de la ciudad norteamericana de manera ejemplar y, en consecuencia, es un caso de estudio especialmente indicado para reflexionar sobre los mecanismos que produjeron esta transformación en todo el subcontinente. La historia urbana y la posición de esta ciudad la convierten en idónea para ilustrar la debatida relación entre las culturas arquitectónicas europea y norteamericana en la implantación internacional de la arquitectura y el urbanismo modernos, así como en la deriva de este último hasta hoy.

El eje del *Square Dominion/Place du Canada*, ejemplo de construcción del centro de una metrópolis americana, tiene la particularidad de situarse en la trama urbana de la New Town de inspiración victoriana. El siguiente eje (*Place Ville-Marie/Place Bonaventure*), construido sobre el surco ferroviario y dando continuidad a la trama urbana, no solo significa la adopción del *estilo* moderno en arquitectura, sino una propuesta original dentro el “corazón de la ciudad” que el urbanismo institucionalizado estaba debatiendo (no sólo desde los CIAM). La invención de la *Ville Interieure*, es una aportación original al desdoblamiento del espacio “público” de la planta baja del centro de la nueva metrópolis, si bien no resuelve satisfactoriamente su continuidad espacial con el espacio de la calle ni con la trama existente. Esta desconexión se da especialmente, de forma dramática, en el edificio multifuncional Bonaventure que además de comunicarse precariamente con las calles inmediatas, desecha la potencialidad de su posición renunciando a las vistas sobre el San Lorenzo y como hito visual positivo desde las autopistas, cosa que sin embargo había ya conseguido la torre de Place Ville-Marie. Los proyectos estudiados en el barrio Saint-Laurent permiten constatar como las elites políticas francófonas de Montreal, desde los años 1960 hasta principio de los años 1980, no alcanzaron a ampliar eficazmente aquel centro hasta el este francófono de la ciudad, a pesar de complementarlo con un gran centro cultural. Como en tantas otras ciudades norteamericanas, el proceso de transformación urbana puesto en marcha se demostró excesivamente ambicioso y con su renovación prepotente en relación con la población y desatenta con la memoria histórica y a las continuidades urbanas, pondría en crisis la misma disciplina del planeamiento. En Montreal, los motivos del fracaso no tienen que ver exclusivamente con aspectos urbanísticos. Así, la huida del capital -mayormente hacia la ciudad de Toronto- provocada por el singular contexto político, desmotivó la inversión inmobiliaria privada -todavía dominada por el capital anglófono- a pesar de las grandes inversiones publicas en esta parte del centro. La dimensión de proyectos como la *Place des Arts*, desproporcionada respecto a las posibilidades y independientemente de su calidad, crearía baldíos y espacios desestructurados en este sector durante mucho tiempo.

Para dar una explicación sustancial de la crisis del urbanismo de posguerra, que inicia un cambio paradigmático del urbanismo norte-americano, analizaremos los movimientos sociales de protesta en Montreal en contra de los proyectos de la renovación urbana y para preservar el patrimonio que significaron la emergencia de una valoración cualitativa del espacio urbano como patrimonio. Estudiaremos con detalles las razones de la degradación acelerada del sector del arrabal Saint-

Laurent, afectado por la renovación urbana de constitución del eje Place-des-Arts/Complexe Guy-Favreau. Gracias a aquellas importantes reivindicaciones sociales y a una nueva lectura de la ciudad, hemos pasado de la conservación del monumento histórico a la del patrimonio urbano.

Los proyectos posteriores permiten analizar cómo la disciplina urbanística que incorpora aspectos importantes relacionados con la memoria histórica, la continuidad o el paisaje y las implicaciones institucionales de esta incorporación. También aquí, el abanico de proyectos de Montreal cubre buena parte de los temas contemporáneos: el patrimonio arquitectónico y urbano, las “arterias centrales”, la vivienda popular en el centro, la Ciudad Antigua o el “Waterfront”. Si actualmente, la tercerización ha dejado de ser un problema (en parte debido a transformaciones como los estudiados aquí), fenómenos como la gentrificación o la turistificación de los barrios centrales siguen siéndolo.

La descripción de las dinámicas y el análisis de los planes urbanísticos y de los proyectos urbanos se acompaña, para cada etapa, de la necesaria explicación del contexto político y social, de la idea compartida de ciudad, de los mecanismos urbanísticos para controlar los procesos y la forma urbana resultante, así como de las sucesivas ideas sobre la preservación de la herencia urbana (doctrinas de la conservación, noción de monumento histórico y de patrimonio y mecanismos de protección y valoración). Esta explicación sobre Montreal tiene su correlato en otras ciudades y permite ilustrar la construcción de la disciplina del urbanismo en América de Norte.

La transformación urbana del centro de Montreal en la segunda mitad del siglo XX representa un caso especialmente explicativo de la general modernización de los centros de las ciudades en América del Norte. La cualidad de su patrimonio urbanístico y arquitectónico, así como la potencia de su renovación urbana, convierten a esta ciudad en un caso de estudio ejemplar del urbanismo de posguerra americanos. De la misma manera, la crisis resultante y la fuerza de la resistencia y contestación a la continuidad de la renovación urbana, así como la reivindicación del patrimonio a partir de cierto momento y la posterior reconstrucción de su centro urbano también hacen de esta ciudad un referente en Norte América.

### **Metodología y fuentes**

Esta tesis sobre la construcción de un centro financiero y cultural moderno para Montreal y su posterior inserción en el centro de la ciudad, se ha construido a partir de diversas fuentes, en un trabajo complejo de reconstitución del proceso.

El método consiste en un análisis de los documentos urbanísticos que están en la base de la transformación urbana que simultáneamente se describe, relacionándolos con las teorías y influencias que las inspiran. No pretende ser pues una historia de Montreal ni del urbanismo, limitando su ambición a incorporar el urbanismo montrealense en un marco general y, a la vez, presentarlo como caso de estudio en este marco.

Las fuentes que se han usado para esta investigación son:

- La cartografía, los atlas y las imágenes existentes (fotografía, tarjeta postal, representación pictórica, etc.) que permiten leer la génesis de las formas urbanas.
- Los documentos (planes, proyectos y normas) de planificación urbana y los promocionales que permiten conocer la visión urbanística de las administraciones públicas y los promotores inmobiliarios.
- Las leyes y las normativas urbanísticas y de conservación del patrimonio que definen los marcos legales dentro de lo cual se podía actuar sobre la ciudad.
- Los artículos de periódicos que han permitido seguir los movimientos de protesta a favor del patrimonio.
- La bibliografía urbanística y arquitectónica de referencia sobre los procesos estudiados de modernización en el siglo XX que se pueden ver en la bibliografía que acompaña a la tesis.

Como fuente bibliográfica importante en esta tesis se puede mencionar, sobre el tema de la monumentalidad al principio del siglo XX, las aportaciones del *American Vitruvius* de Werner Heggeman y Elbert Peets. Sobre el tema de la modernidad y la nueva monumentalidad, Siegfried Giedion (su obra maestra *Space, time, Architecture* y su artículo « The Need for a New Monumentality »), los nueve puntos sobre la nueva monumentalidad de Josep Luis Sert, la colección de textos publicados bajo la dirección de Eric Mumford *The Discourse on Urbanism, 1928-1960*, pero también toda la reflexión crítica de Lewis Mumford, alimentan la reflexión

teórica. Acerca de la crítica del urbanismo del *Urban Renewal*, la tesis se inspira de la obra maestra de Jane Jacobs, su *Muerte y Vida de las grandes ciudades*, pero también de la investigación en el ámbito de la tipo-morfología. Por ejemplo, se puede mencionar los autores como Gianfranco Caniggia o Pier Lius Cervellati en Italia, pero también Philippe Panerai en Francia o Anne Vernez Moudon en los Estados Unidos. Sobre el patrimonio, que juega un rol fundamental en esta tesis, las aportaciones de los autores como Françoise Choay, con su obra maestra *L'allégorie du patrimoine*, Maurice Halbwachs, Michel de Certeau, Ignasi de Solà-Morales y Horacio Capel permiten explicar el papel importante que desempeña la dimensión patrimonial en el pensamiento urbanístico a partir del decenio de 1970. Acerca del proyecto urbano, cabe mencionar las aportaciones de estos autores: Jonathan Barnett (*Introduction to Urban Design*), Kevin Lynch (*The image of the City*), Juan Busquets i Grau con la noción del proyecto de escala intermedia, Alexander Garvin con el juego de las inversiones positivas que debe generar un proyecto urbano.

Con estos referentes y transitando entre la economía, la geografía y la historia, y a través del trabajo cotidiano de los actores que hacen la ciudad, esta tesis aspira a desmenuzar la complejidad de los circuitos de influencia y la velocidad para modernizar el centro financiero y cultural en una metrópoli del nuevo mundo. Este fenómeno de modernización hay que enmarcarlo dentro de una perspectiva de periodo largo para así poder captar esta realidad multiforme en movimiento. Es por esto que este trabajo que cubre el siglo XX (arranca en los años 20 y lleva hasta el primer decenio del siglo XXI) remite a la segunda mitad del siglo XIX para explicar la situación de partida.

Montreal goza de una multitud de autores prolíficos que han publicados acerca de los temas de los estudios urbanos y de la teoría del urbanismo en general. Sin embargo, la investigación específicamente urbanística y basada en fuentes primarias es escasa.

Si excluimos el trabajo remarcable de Paul-André Linteau sobre la ciudad de Maisonneuve para documentar su urbanización (operación catastral, trabajo de los promotores inmobiliarios, regulaciones urbanísticas, despliegue de las infraestructuras urbanas y los equipamientos por las autoridades municipales, ordenanzas de la edificación y normas urbanísticas, etc.), es muy difícil encontrar investigaciones acerca de los procesos urbanísticos en Montreal. Y ello, a pesar de

que – como ya se ha mencionado – Montreal ha sido y es objeto de muchas investigaciones urbanas gracias a la rica documentación secundaria disponible sobre su historia urbana y proyectos arquitectónicos.

Jean-Claude Marsan es un autor muy conocido acerca de la historia urbana de Montreal. Ha publicado varios libros sobre la historia del desarrollo urbano y la conservación del patrimonio en Montreal, y una multitud de artículos en varios periódicos del Quebec. Su contribución al debate público es inestimable. Su monografía «Montreal en evolución» se ha vuelto un clásico en el ámbito del urbanismo en Montreal. Es el primer libro que propone una explicación de la ciudad a través de una lectura de la evolución de su forma urbana, para eventualmente apreciar el patrimonio urbano de la ciudad de Montreal. Por ejemplo, el libro incluye una explicación muy rica de los diferentes estilos arquitectónicos de la época victoriana en el centro de Montreal (mas o menos de 1840 hasta 1950). Sin embargo, se le escapa todo el contexto de los movimientos reformistas, el papel del City Planning, del zoning, los procesos de renovación urbana en el centro financiero, etc.

Jean-Claude Robert es un académico, formado en historia económica y social, que ha publicado bastante acerca de la historia de Montreal después de 1867 (creación del Canada moderno con la confederación). Uno de sus campos de interés es el de la representación espacial de la historia. Por lo tanto, se ha involucrado bastante en la publicación de varios atlas. El mas conocido es el Atlas historique de Montreal, que se presenta como una monografía de la historia de Montreal. Aquel libro presenta un contexto muy rico para entender las diferentes fases de crecimiento urbano en Montreal: Nueva Francia, la industrialización, la modernización del estado quebequense, y temas importantes como el impacto del transporte, los cambios en la socio-demografía, etc. Aunque es un atlas de gran interés, la dimensión urbanística queda ausente.

En el ámbito de los estudios urbanos en Montreal, las publicaciones de Marc Choko son muy importantes. Tocan, por ejemplo, los temas de la evolución de algunas plazas públicas del centro de la ciudad, y otros sectores singulares de Montreal (habitaciones Jeanne-Mance, Cité jardin du tricentenaire, etc.). Aunque Choko hace una descripción muy detallada de sus objetos de estudio, lo hace siempre como un historiador tradicional, es decir con una descripción muy fina de los acontecimientos sociales, poniéndolos en la perspectiva de la gran historia. En el ámbito de los

estudios urbanos, cabe mencionar el Centro Urbanización Cultura y Sociedad del Instituto Nacional de Investigación Científica, afiliado a la UQAM, donde se desarrollan ejes de investigación acerca del tema de la ciudad.

El desarrollo urbano de Montreal, al igual que otras ciudades, se particulariza por la urbanización de lo que ahora se llama los barrios tradicionales. Algunas investigaciones han permitido documentar bien la producción arquitectónica en estas zonas predominantemente residenciales. El libro «Pignon sur rue» es una referencia en el campo. Se traza la evolución de las construcciones típicas de Montreal, pero también la construcción de los edificios institucionales.

Muchos profesores de urbanismo en las universidades de Montreal han publicado en diversas revistas acerca del urbanismo de Montreal. Algunos publicaron ampliamente. Marie-Odile Trépanier, como especialista de los aspectos legales del urbanismo, tiene mucho interés en cuestiones de planificación regional y su potencial aplicación en las diferentes herramientas requeridas por diferentes leyes. Gérard Beudet, por su parte, se interesa en los temas de la morfología urbana, los procesos de valoración del patrimonio en el contexto de la ciudad. Beudet desarrolla, desde hace casi 20 años, una reflexión crítica muy interesante acerca de los fundamentos sobre los cuales se apoyan los documentos de urbanismo y de patrimonio.

### **El ámbito y la ambición de la investigación**

El ámbito temporal viene determinado por las tres etapas en las que normalmente se considera la evolución del urbanismo norte-americano. El ámbito geográfico es el de los proyectos de transformación urbana para la creación/consolidación del centro financiero moderno y el del patrimonio urbano correspondiente en Montreal. Los casos de estudio seleccionados corresponden a los proyectos urbanos ya mencionado en esta introducción: el corazón del actual centro financiero, (Square Dorchester/Dominion, eje Place Ville-Marie/Place Bonaventure), el arrabal Saint-Laurent (eje Place-des-Arts/Complexe Guy-Favreau) y el sector del Quartier internacional de Montreal (QIM), el Viejo Montreal y el Viejo-puerto (Casco Antiguo). Se considera que estos casos de estudio, adecuadamente referenciados en unos marcos superiores, son suficientemente significativos para alcanzar los objetivos y validar las hipótesis de investigación, aunque no son los únicos.

Este trabajo tiene la pretensión de reconsiderar en positivo el nuevo centro de la ciudad, también como patrimonio, resultante de los procesos traumáticos que se narran. Esto implica reconocer la capacidad y la necesidad de seguir proyectándolo y evaluándolo para mejorarlo y adecuarlo a las nuevas situaciones históricas, de la misma manera que hay que hacer con cualquier patrimonio.

La tesis pretende, sobre todo, poner de manifiesto la importancia de los procesos de urbanización como forma de investigación sobre la ciudad. Sin entrar en los detalles de cada operación inmobiliaria el carácter holístico de este trabajo permite dar claves de interpretación para posicionar los proyectos de transformación urbana y entender el porque de su éxito o su fracaso en el conjunto del nuevo centro financiero, desde una lectura de la forma urbana de la ciudad y sus valores patrimoniales. Obviamente otras investigaciones podrán estudiar en detalle temáticas más circunscritas como, por ejemplo, los criterios de expedición de los permisos de construcción en relación con las normativas urbanísticas, u otras similares que pueden desarrollar los resultados obtenidos aquí.

## **PARTE 1**

### **DE LA CIUDAD AMURALLADA A LA METRÓPOLIS INDUSTRIALISTA DEL CANADA (1840 HASTA 1929)**

## CAPITULO 1

### PATRIMONIO URBANO HASTA EL SIGLO XX

Como toda capital industrialista de los países occidentales a finales del siglo XIX, Montreal presentaba un contraste brutal entre un gran avance tecnológico y cultura y un desorden social al borde del caos<sup>2</sup>. Esta parte de la tesis se interesa por la crisis de la ciudad tradicional con el objetivo de entender la invención de mecanismos de control sobre el crecimiento desordenado de la ciudad industrialista y sobre la conservación de los objetos de valor que este ponía en peligro y la creación de nuevos monumentos que esta requería.

En víspera de la crisis de los años 1930, Montreal es la metrópoli de todo el Canadá. Su paisaje urbano manifiesta los valores profundos de una burguesía financiera e industrial que domina, sin compromisos, todo el país. El Montreal victoriano, remodelado entre el final del siglo XIX hasta y el principio del XX, constituye el gran nodo ferroviario e industrial del país. El Canal de Lachine aglutina una de las principales concentraciones industriales del Canadá y organiza una gran parte del tejido urbano obrero del suroeste de la ciudad. Lugares de establecimiento de los afortunados, los suburbios residenciales de Outremont o Westmount, además de los espacios verdes del Mont Royal, de la isla Saint-Hélène y el parque Lafontaine, permiten escapar de la falta de higiene de una buena parte de la ciudad y sus arrabales.

Sociólogos, médicos higienistas y arquitectos del Canadá compartieron con sus homólogos de los Estados Unidos de América el movimiento reformista que batalló por una mejor gestión de las ciudades y su “diseño cívico”, a través de una planificación racionalista: el *Town Planning*. La ciudad industrial se había consolidado simultánea y conjuntamente después de la guerra civil de los EEUU y de la constitución de la federación canadiense y ambos países -que se estaban expandiendo por enormes territorios- también compartirían la atención y el compromiso hacia el paisajismo de amantes de la naturaleza salvaje y su conservación. En cuanto a la conservación de otros monumentos “nacionales”, los

---

<sup>2</sup> Richard T. Legates y Frederic Stout, « Modernism and early planning, 1870-1940 ». En LEGATES R. T. & STOUT F. *The City Reader*. London & New York: Routledge, 2a ed, 2000, p. 301. El historiador americano de la ciudad, Lewis Mumford, caracteriza aquella ciudad por tres nuevos elementos: la fábrica, el ferrocarril y los slums.

arquitectónicos, la influencia cultural francesa de los canadienses establecería matices y diferencias en su desarrollo.

## 1.1 El patrimonio de Montreal

Según el Diccionario del urbanismo y la ordenación del territorio, la palabra monumento viene de *monumentum*, derivado latín del verbo *monere* que significa informar, recordar a la memoria. Artefacto de función diversa (tótem, sepultura, estatua, catedral, etc...) un monumento se construye intencionadamente por un grupo humano (familia, comunidad, nación, etc.) con el fin de llamar a la memoria los individuos, eventos, ritos o creencias, que fundamentan su genealogía y su identidad<sup>3</sup>. El monumento materializa la voluntad colectiva de trascender la historia y afirmar la permanencia de la acción humana.

James F. Osborne lo sintetiza de la manera siguiente:

«Monument's Latin source contains a crucial element of meaning that tends to be overlooked in everyday speech: that monuments are not simply things, they are things-that-do, motionless objects that nevertheless possess an active force, accomplishing real work among surrounding them. This same active force is the sense of monument's second major definitional subdivision in the Oxford English Dictionary, now wholly obsolete: a transitive verb meaning to cause to be memorialized, to commemorate with a monument»<sup>4</sup>.

Por lo tanto, el monumento tiene un carácter activo y no es un objeto inerte. Françoise Choay argumenta en este sentido cuando menciona que el monumento se presenta voluntariamente como una «destinación» afectiva y movilizadora: "... Pour ceux qui l'édifient comme pour ceux qui en reçoivent les avertissements, le

---

<sup>3</sup> Pierre Merlin y Françoise Choay, *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, Paris: Presses Universitaires de France, p. 558.

<sup>4</sup> James F. Osborne, *Monuments and monumentality*, Albany: State University of New York Press, 2014, p. 3 . El *Oxford English Dictionary* presenta una definición de la palabra « monumento » en dos niveles. El primer nivel se refiere al uso común: un objeto de gran tamaño, que tiene una significación histórica y que dura en el tiempo. Sin embargo también subraya la importancia etimológica para entender todo su significación, reenviando a la palabra *monere*.

monument est une défense contre le traumatisme de l'existence, un dispositif de sécurité"<sup>5</sup>.

Sin embargo, el papel del monumento (aquel sentido original), perdió progresivamente su importancia en las sociedades occidentales, para adquirir en el uso común el de un *objeto de gran tamaño, que tiene una significación histórica y que dura en el tiempo*. En acepción mencionada por el Oxford English Dictionary.

En el Quebec podemos rastrear una tradición preocupada por el patrimonio arquitectónico y artístico de tradición francesa. El Quebec escogería esta aproximación para reivindicar su historia específica, siguiendo al mismo tiempo la tradición francesa museística, en la que se privilegiaba el monumento histórico arquitectónico, a diferencia de la de los EEUU y del resto del Canadá donde la preocupación conservacionista se orientaba exclusivamente hacia el monumento natural *verde*. En Francia, había emergido la idea de monumento histórico nacional a partir de los años 1820, con un objetivo chauvinista y cultural que se materializa a través de las ideas dominantes en el ámbito de la conservación. El estado francés desarrolló las herramientas legislativas de protección de este patrimonio, desde el siglo XIX.

Las elites de la sociedad franco-canadiense, entre los años 1840 y 1950, construyeron una cultura nacional basada en una historia romántica con representaciones ilusorias<sup>6</sup>, pero hasta el año 1922 el gobierno de Quebec no tomaría medidas en el campo de la conservación a nivel estatal, con la aprobación de la *Loi relative à la conservation des monuments et objets d'art ayant un intérêt*

---

<sup>5</sup> « Il ne s'agit pas de faire constater, de livrer une information neutre, mais d'ébranler, par émotion une mémoire vivante... La spécificité du monument tient alors précisément à son mode d'action sur la mémoire. Non seulement il la travaille et la mobilise par la médiation de l'affectivité, de façon à rappeler le passé en le faisant vibrer à la manière du présent. Mais ce passé invoqué et convoqué, incarné en quelque sorte, n'est pas quelconque: il est localisé et sélectionné à des fins vitales, dans la mesure où il peut, directement, contribuer à maintenir et préserver l'identité d'une communauté... Pour ceux qui l'édifient comme pour ceux qui en reçoivent les avertissements, le monument est une défense contre le traumatisme de l'existence, un dispositif de sécurité. » Françoise Choay, *L'allégorie du patrimoine*, Paris : Éditions du Seuil, 1999, pp. 14-15.

<sup>6</sup> Todo ello, creaba el mito de la pureza de los orígenes (pureza moral, étnica y racial), y de una evolución cultural y spiritual de forma aislada, protegida de las contaminaciones extranjeras. Se ponía adelante también la idea de una cultura francesa transpuesta de forma integral en las tierras canadienses. Desde el fracaso de la rebelión de los patriotas, al final de los años 1830, la sociedad franco-canadiense ha conocido una evolución bajo las elites clericales y conservadoras, que se había adaptado bastante a las dinámicas de una sociedad en proceso de industrialización y urbanización, y también bajo una pequeña burguesía liberal y trabajadora. Así pues, el discurso oficial sobre la nación franco-canadiense era en gran parte disociada de la realidad cotidiana de la población en los centros urbanos como Montreal. En este sentido, este discurso, aunque conectaba con la política de la ley de 1922 y el trabajo de la Comisión, era mucho más cerca de una mitología que una realidad empírica.

*historique ou artistique*<sup>7</sup>. Esta ley era la primera en Canadá relativa a la conservación y se inspiró en la ley francesa de conservación de 1913 que lleva casi el mismo nombre.<sup>8</sup> La Comisión de los Monumentos que creó, se puso al servicio de esta visión quimérica y monolítica del Quebec.<sup>9</sup> En 1929, por recomendación de la Comisión, el Gobierno de Quebec clasificó los tres primeros monumentos históricos: el castillo De Ramezay en Montreal, la catedral de Notre-Dame-des-Victoires y la casa Jésuites-de-Sillery, ambos en la ciudad de Quebec.

Figura 1 Puerta Saint-Jean de las murallas del Viejo-Québec en 1876



Fuente: <https://www.uhaul.com/SuperGraphics/260/7/Enhanced/Venture-Across-America-and-Canada-Modern/Québec/Pourquoi-un-tel-Mur-fortifieacutenbsp>

Fecha de consulta de la pagina web: 2 de marzo de 2016

Por otra parte, la idealización de la Nueva-Francia, la puesta en relieve de personajes como Louis Jolliet o Pierre Le Moyne d'Iberville, estaba inspirada en los historiadores nacionalistas de principios del siglo XX, interesados en los

---

<sup>7</sup> Alain Gelly, Louise Brunelle-Lavoie y Corneliu Kirjan, *La passion du patrimoine : la Commission des biens culturels du Québec 1922-1994*, Quebec: Les Éditions du Septentrion, 1995, p. 13.

<sup>8</sup> Alain Gelly, Louise Brunelle-Lavoie y Corneliu Kirjan, *op. cit.*, p. 20.

<sup>9</sup> Se puede mencionar tres aspectos importantes de esta visión: una sociedad perfectamente homogénea bajo la relación de la lengua, las costumbres y la religión, una población rural y sedentaria, muy pegada a sus raíces, y familias armoniosas, devotas y fiel a la Iglesia. Ver: Lucia Ferreti, *La société paroissiale en milieu urbain : Saint-Pierre-Apôtre de Montréal 1848-1930*, tesis de doctorado, Université du Québec à Montréal, 1990. Ver también: Gérard Bouchard, *Raison et contradiction, Le mythe au secours de la pensée*, Quebec: Éditions Nota bene/Cefan, 2003, pp.9-11.

acontecimientos de la gran historia de tipo militar, religioso y político en Quebec, como Lionel Groulx, quería también construir un discurso sobre la autenticidad.

Figura 2 El Castillo de Ramezay en Montreal, construido en 1704-1705



Fuente: <http://www.encyclopediecanadienne.ca/fr/article/le-chateau-ramezay/>  
Fecha de consulta de la pagina web: 2 de marzo de 2016

En Montreal, sin embargo, este patrimonio es muy limitado, frente a la masiva presencia de otro posterior a la creación de la Federación Canadiense en clave victoriana y americana, como veremos al estudiar en el próximo capítulo de esta tesis, acerca de la evolución del centro financiero.

### 1.1.1 La ciudad tradicional de la *Nouvelle-France* y la influencia de Inglaterra

Los elementos más relevantes del paisaje urbano tradicional de Montreal proceden de la geografía física del territorio, del especial reparto del suelo de la colonización agrícola de la isla por los franceses, de la vivienda y los *squares* de inspiración inglesa y escocesa y del verde pintoresco de los parques de tantas ciudades americanas. Hay que destacar también los monumentos arquitectónicos de la *Nouvelle-France* y, especialmente los monumentos Victorianos y las estructuras industriales creados a partir de la Federación Canadiense.

La geografía caracteriza fuertemente la ciudad de Montreal. Localizada en el archipiélago de la confluencia del río Outaouais con el San Lorenzo que, procedente

de la inmensa reserva de agua de los grandes lagos en el interior de América del Norte es una de las principales rutas de navegación para alcanzar los espacios interiores del subcontinente desde el océano Atlántico, junto con el río Hudson en Nueva York y el Mississippi en el Golfo de México. Justo después de la confluencia, los potentes rápidos de Lachine impedían la continuación de la ruta a los barcos franceses que eligieron Pointe-à-Callière, cerca del Mont Royal, como sitio de fundación del primer fuerte para emplazarse estratégicamente y controlar el territorio<sup>10</sup>. Por su parte, el macizo, el Mont-Royal caracteriza la isla de Montreal y la historia del crecimiento de la ciudad, como obstáculo geográfico y potente referente<sup>11</sup>.

Para alejarse de los riesgos de inundación y ganar visibilidad, los franceses asentaron el núcleo urbano de Montreal -actual casco antiguo- en el Coteau Saint-Louis, un montículo muy alargado, lindante y paralelo al río San Lorenzo, a 70 metros sobre su nivel, y de su Viejo-Puerto. La cresta de este montículo acoge la calle principal de la ciudad y sobre su eje se construyó la iglesia Notre-Dame, delante de la principal plaza pública<sup>12</sup>.

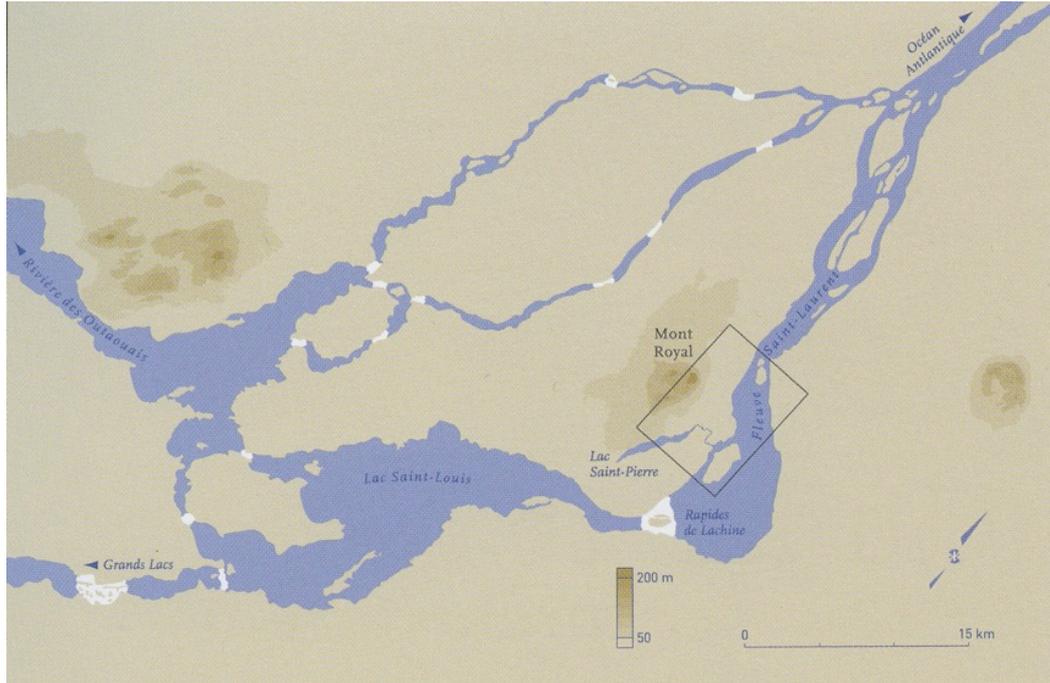
---

<sup>10</sup> Jean-Claude Marsan, *Montréal en évolution, historique du développement de l'architecture et de l'environnement urbain montréalais*, Montreal: Editions Méridien architecture, 1994. Gilles Ritchot, *op. cit.*

<sup>11</sup> Gérard Beaudet, « Domaines « vides » et structuration morphologique de l'agglomération de l'espace », *Cahier de géographie du Québec*, Université Laval, vol. 41 n° 112, 1997, pp.7-29 y Martin Drouin, *Le combat du patrimoine*, Montréal: Les Presses de l'Université du Québec, pp. 255-280.

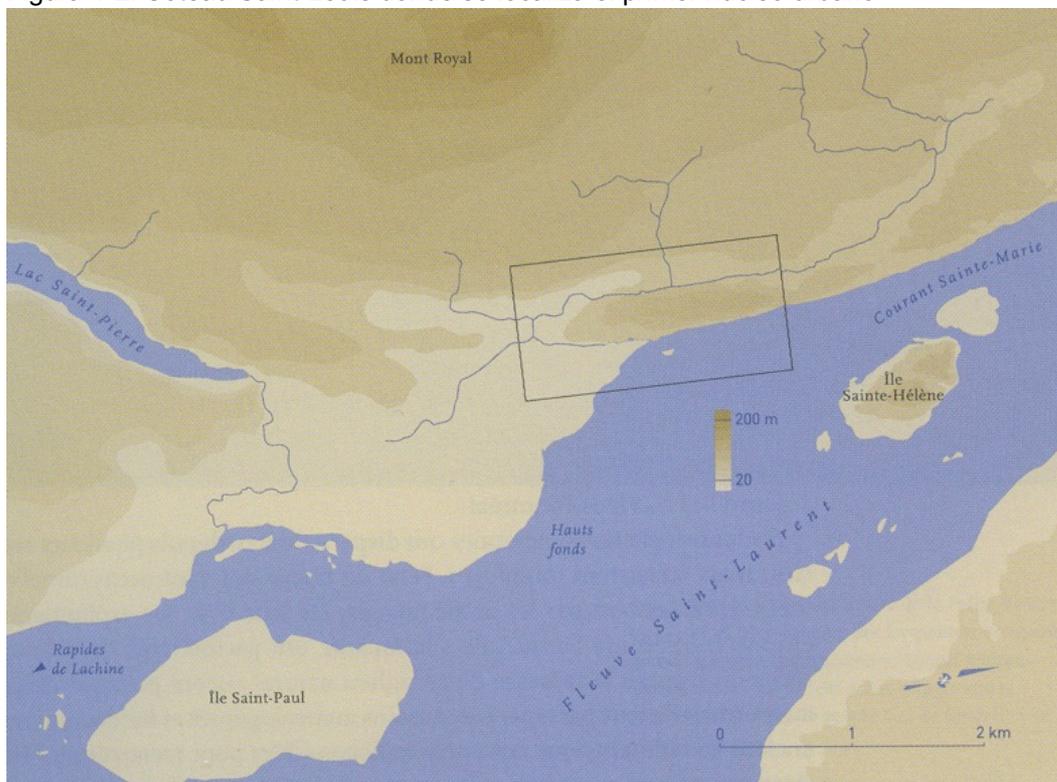
<sup>12</sup> El Coteau Saint-Louis estaba delimitado al norte por un torrente paralelo al río que desembocaba en la riera Saint-Martin y que a su vez se alimentaba de otro torrente que bajaba desde el interior de la isla perpendicularmente al anterior o Petite Rivière, que sirvió de eje de crecimiento del arrabal Saint-Laurent a lo largo de los siglos XVIII y XIX.

Figura 3 El archipiélago de Montreal y el macizo del Mont-Royal



Fuentes: Gilles Lauzon & Madeleine Forget. *L'histoire du Vieux-Montréal à travers son patrimoine*. Québec: Les publications du Québec, 2004, p. 8.

Figura 4 El Coteau Saint-Louis donde se localiza el primer núcleo urbano



Fuentes: Gilles Lauzon & Madeleine Forget. *L'histoire du Vieux-Montréal à travers son patrimoine*. Québec: Les publications du Québec, 2004, p. 8.

El sistema de colonización del espacio rural de “la Nueva Francia” tendrá una incidencia directa sobre la lógica de la organización de la trama urbana de Montreal, tanto a la escala de distribución general de la isla como al nivel local de las manzanas y parcelas. Este sistema fue introducido en los sectores de asentamiento humano en el territorio de Nueva Francia, que duró desde el principio del siglo XVII hasta la conquista inglesa de Nueva-Francia en 1759. En su dimensión espacial, la división del territorio en lotes longitudinales llamados *côtes* ofrecía un acceso directo a un río para cada censatario. La *côte* permite cultivar la tierra, en parcelas alargadas, con una relación de 1 a 10 que se orientan de manera perpendicular al río.

El primer sistema viario sobre la isla que luego se convertirá en parte del viario principal de la trama urbana actual, es el de los *Chemins du Roy* que unían el conjunto de *côtes*. La localización de los barrios tradicionales con sus centralidades proviene del cruce de los principales caminos que preceden a la urbanización. Finalmente, la orientación de las manzanas y las configuraciones de los diferentes tejidos urbanos sigue el patrón de la subdivisión del suelo agrícola a partir de aquellos elementos primarios<sup>13</sup>. También la recuperación y formalización de algunos caminos autóctonos previos influyen sobre la localización y la orientación de algunas *côtes*<sup>14</sup>.

---

<sup>13</sup> Jean-Claude Marsan. *Montréal, une esquisse du futur*, Montmagny: Institut québécois de recherche sur la culture, 1983.

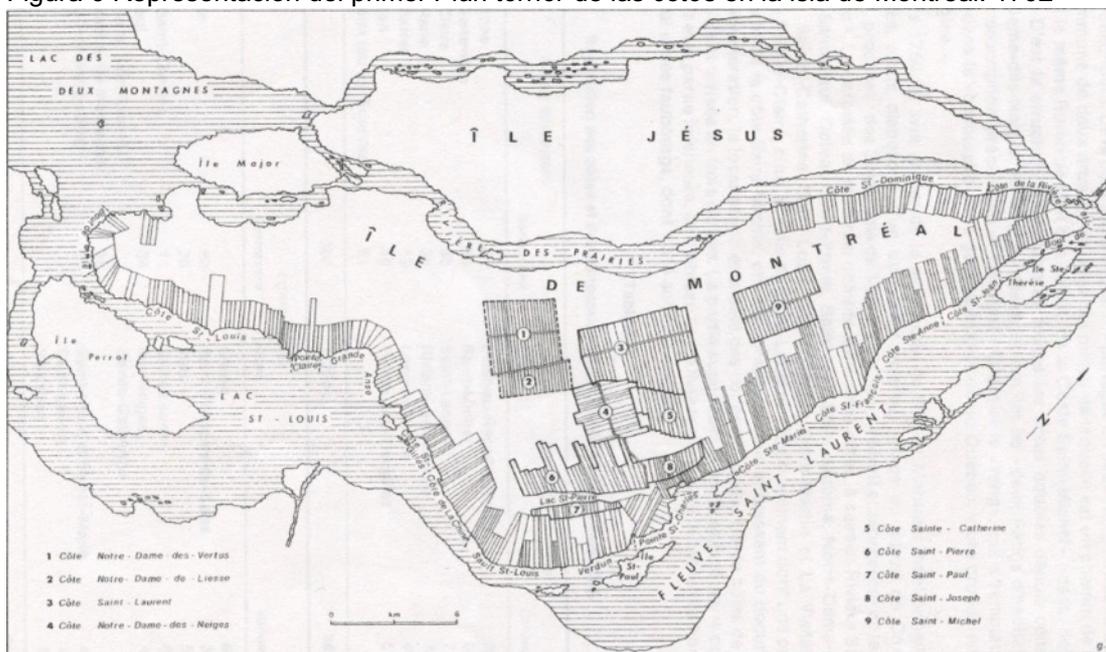
<sup>14</sup> Jean-Claude Marsan, *Montréal en évolution, op. cit.* Ludger Beauregard, « Géographie historique des côtes de l'île de Montréal ». *Cahier de géographie du Québec*, 1984, vol. 28, n° 73-74, pp. 47-62. Es el caso de los caminos de la *Côte Notre-Dame-des-Neiges* y de *Côte Sainte-Catherine*. Muchas veces las *côtes* interiores de Montreal son discontinuas y algunas de las *côtes* interiores de la isla dan a filas de parcelas a ambos lados separadas de otra *côte* por una riera o simplemente un camino. La *côte Notre-Dame-des-Neiges* representa el arquetipo de la *côte* interior discontinua doble y fue estudiada por muchos autores como Jean-Claude Marsan, Ludger Beauregard o Edmond Massicotte.

Figura 5 El primer sistema de caminos publicas en la isla de Montreal: 1832



Fuente: Alain Jobin. *Carte de l'île de Montréal désignant les chemins publics, les paroisses les fiefs et les villages qui s'y trouvent, le canal de Lachine, les différentes parties de l'île qui ne sont pas encore en état de culture, etc.* Montreal: Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 1834. 50 X 95 cm.<sup>15</sup>

Figura 6 Representación del primer *Plan terrier* de las côtes en la isla de Montreal: 1702



Fuente: Ludger Beaugard. « Géographie historique des côtes de l'île de Montréal ». *Cahier de géographie du Québec*, 1984, vol. 28, n° 73-74, p. 53. El primer *Plan terrier* de la isla de Montreal, de 1702, muestra el despliegue de las côtes. Se puede observar cómo vienen a colocarse alrededor del macizo del Mont-Royal.

<sup>15</sup> Ludger Beaugard, « Géographie historique des côtes de l'île de Montréal », *Cahier de géographie du Québec*, vol 28 n° 73-74, 1984, pp.49-51. En Montreal se encuentran *côtes* ribereñas y *côtes* interiores. Las *côtes* ribereñas se estiban con los ríos San Lorenzo y des Prairies y las *côtes* interiores se estiban en general entre macizos y arroyos de la geografía física de la isla.

Desde la segunda mitad del siglo XIX hasta la instauración de un urbanismo canadiense, la tradición británica de la *terrace* y el *square* jugó un papel muy relevante en el desarrollo urbano de Montreal.<sup>16</sup>

Figura 7 El square Bloomsbury, durante el siglo XVIII



Fuente: [http://graceelliot-author.blogspot.ca/2013\\_11\\_01\\_archive.html](http://graceelliot-author.blogspot.ca/2013_11_01_archive.html)  
Fecha de consulta de la pagina web: 15 de noviembre de 2016

Los *squares* en Londres, eran originalmente, a partir del siglo XVIII, el elemento central de una urbanización del suelo de la nobleza presidida por sus grandes palacios. En el *square* se alineaban grandes y medianas casas adosadas en hilera que se podían diseñar para parecer, a primera vista, un único palacio, en el que habitaban diferentes familias. La intención arquitectónica de una *terrace* es, pues, una impresión o ilusión de unidad a un conjunto de casas diversas<sup>17</sup>. Esta idea fue adoptada con entusiasmo por los constructores de pequeñas filas de casas.

---

<sup>16</sup> El desarrollo de los *squares* y casas adyacentes corresponde a la actividad constructiva de una parte de la nobleza y de la burguesía inglesa desde el siglo XVII que, creando un estilo de vivienda a su imagen, vino a influir sobre el porvenir de la ciudad de Londres de manera decisiva. Este modelo tendrá repercusiones significativas sobre todo el desarrollo de las ciudades inglesas hasta el principio del siglo XX Giedion, en su obra *Space, Time and Architecture*, menciona que el desarrollo del *square* londinense responde, por una parte, a un deseo profundo de la sociedad inglesa de no molestar a su vecino en su vida privada, pero garantizando al mismo tiempo una intimidad a cada propietario. Por otra parte, Giedion menciona que el desarrollo de la ciudad de Londres se caracteriza también por un rechazo de los elementos del diseño barroco que se encuentra en varias grandes ciudades de la Europa continental. Pues, la unidad totalizante y la gran perspectiva monumental, objetivo del barroco, era difícilmente aceptable para la Inglaterra del siglo XVII, cuando era cuestión de reconstruir la ciudad después del gran incendio de 1666. Siegfried Giedion, *Espace, temps, architecture*, Paris : Denoel, 2004, pp. 403-404.

<sup>17</sup> Sobre el plan arquitectónico, la *terrace* extrae su origen de la arquitectura del renacimiento italiano de Palladio. El arquitecto del Rey Charles primero, Inigo Jones, había estudiado y había asimilado los principios de esta arquitectura.

Figura 8 Ejemplo de una terraced frente al square Gibson en Londres



Fuente: <http://www.alamy.com/stock-photo/london-georgian-terraced-houses.html>  
Fecha de consulta de la pagina web: 15 de noviembre de 2016

Se concibe así una unidad intermedia entre la casa y la ciudad que al desplegarse sistemáticamente viene a conformarla. Se caracteriza por un extenso jardín colectivo ceñido de una reja (de uso exclusivo para los habitantes de las *terraces* adyacentes) y de vías y enteramente arregladas con alcantarilla y acera ala que da un patio inglés de cada parcela destinado a los espacios de servicio por debajo de la planta baja (el tanque a chabón, cocina, bodega, etc.), la casa propiamente tiene 2 o 3 pisos y un jardín privado cercado por paredes privativas, con establo y cocheras al fondo con acceso desde un callejón (llamado *mew*) de servicio que se localiza en el corazón de la manzana. El patio trasero, donde se localizaba el jardín privado simbolizaba la naturaleza domesticada por la burguesía triunfadora. Philippe Gresset califica esta manera de desarrollar la ciudad en la Gran Bretaña de «fragmento de ciudad»<sup>18</sup>. Más que un plan fijo que impone reglas rigurosas, el proceso por fragmentos sucesivos ofrece negociaciones con el medio ambiente existente, permite un control a medida y favorece las posibles modificaciones, correcciones y

---

<sup>18</sup> El fragmento de ciudad es esta deliberada construcción, autónoma en el aspecto formal y semántico, que incluye a la vez el edificio, la naturaleza (jardines y plaza) o la representación de ésta, y las vías de circulación en un dispositivo que se puede fácilmente reproducir y modular. A pesar de la influencia de Palladio en cuanto al disposición clásica y unitaria de las fachadas, el fragmento de ciudad representa concretamente una transformación del conocimiento arquitectónico, que se encuentra en los tratados desde el Renacimiento, poniendo el acento sobre la distribución de los objetos en una yuxtaposición coherente, en detrimento de la subordinación a un plan rígido y autoritario, de tipo barroco. Philippe Gresset, « Constitution de la ville par fragments (1790-1840) », en Jacques Carré y Monique Curcurù, *Urbanisme et société en Grande-Bretagne (19<sup>e</sup>-20<sup>e</sup> siècles)*, Clermont-Ferrand : Éditions Adosa, 1987, pp. 9-35.

mejoras en cada proyecto. Tal procedimiento de racionalización por fragmento se adapta a todo medio, urbano o suburbano. Casi se puede hablar de un montaje a la manera de un *collage* de los fragmentos. A la manera del montaje cinematográfico el efecto se produce cuando se mira el conjunto.

Durante el siglo XIX, el modelo se extendió a todas las esferas de la sociedad inglesas, de manera que, a finales de siglo, una mayoría de ingleses, incluyendo las clases media y baja, vivían en casas contiguas según los principios de las *terraces*<sup>19</sup>.

Figura 9 Barrio obrero urbanizado con el modelo de la casa de tipo *terrace*, en 1921



Fuente: <https://stephenrees.wordpress.com/tag/fee-simple-row-houses/>

Fecha de consulta de la pagina web: 15 de noviembre de 2016

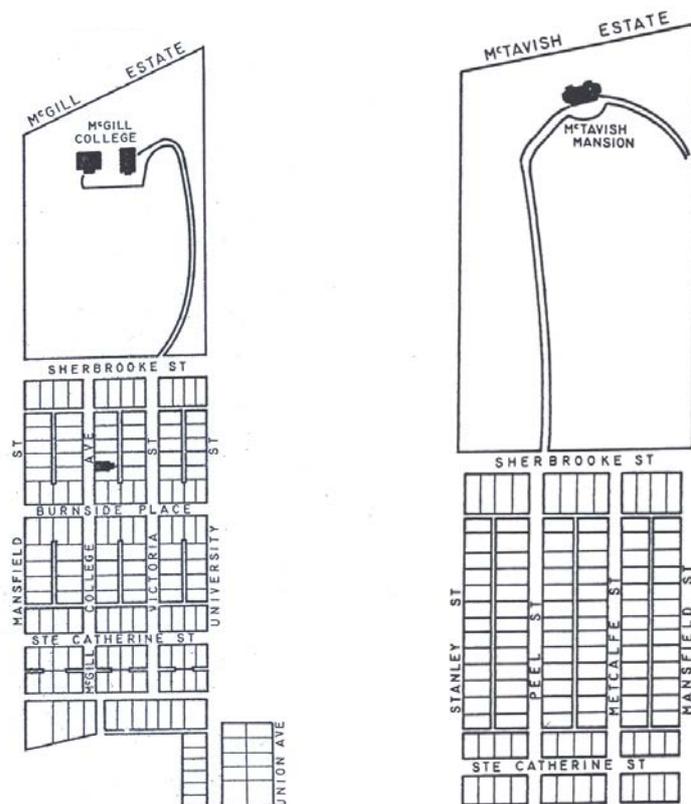
Los *terraces* y *squares* del urbanismo georgiano británico fueron importados a Montreal al final de la primera mitad del siglo XIX. La manzana típica del Montreal, con su forma alargada y sus parcelas longitudinales perpendiculares a la calle y sus callejones interiores servicio en cada manzana, marcaría el paisaje urbano. Esto se explica por el hecho de ser introducida sistemáticamente en el primer suburbio fuera de la ciudad por la nueva burguesía industrial anglófona, con la New Town. Esta

---

<sup>19</sup> De acuerdo con Stefan Muthesius este tipo de *terrace* se convirtió tanto de moda por un tiempo en los alrededores de 1800 que una casa de este estilo era mas atractiva que una casa aislada de buen tamaño. De este modo, se pueden encontrar *terraces* agrupadas de tamaño medio, no sólo en zonas urbanas densas, sino también en los suburbios de las ciudades provinciales. Stefan Muthesius, *The English Terraced House*, New Haven and London : Yale University Press, 1982, p. 7.

manzana se convertiría en la típica de Montreal, con versiones más burguesas con *terraces* o más obreras, con la versión característica montrealense de edificio de viviendas, el *plex*.

Figura 10 Plano de la New Town



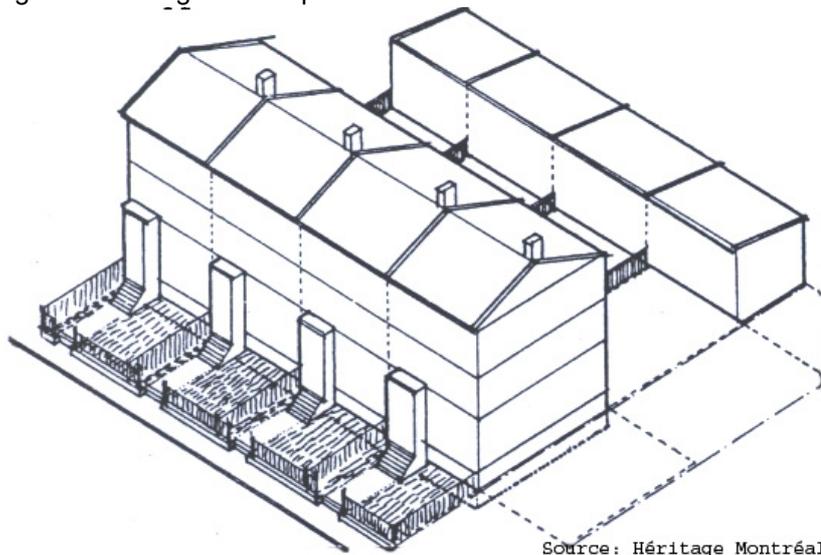
Fuente: David B. Hanna, *The new town of Montreal: creation of an upper middle class suburb on the slope of Mount Royal in the mid-nineteenth century*, Tesis de maestría, University of Toronto, 1977.

Alrededor de 1840 y aprovechando una coyuntura económica favorable, los pocos propietarios del área a los pies del Mont-Royal la habían parcelado con una malla muy ordenada, para atraer fuera de las estrecheces de la antigua ciudad a la burguesía de negocios anglófona de Montreal, temerosa de las epidemias y crear un barrio digno de su poder, su riqueza y sus referencias urbanísticas y arquitectónicas británicas<sup>20</sup>.

<sup>20</sup> Las sucesivas epidemias de cólera entre 1847 y 1854 y el Gran Incendio de 1852 hicieron llegar una situación al borde del desastre el casco antiguo, constreñido en un espacio limitado y con sistemas de alcantarillado y agua deficitarios, edificios apretados y calles estrechas y oscuras, repletas de nuevos inmigrantes que agravaban las ya difíciles condiciones de vida. Además, cada primavera, los ríos y arroyos se desbordaban en la ciudad. Frente a ese cuadro, es fácil imaginar cuán intensa era entre los residentes de la ciudad, el deseo de aire limpio, saneamiento, luz y comodidad que, junto al deseo de

Este sector más tarde se llamaría el Golden Square Mile y, por más de medio siglo, sería la principal zona residencial de los privilegiados de la gran burguesía canadiense. Los más ricos hacen erigir suntuosas villas rodeadas de jardines, pero una mayoría opta por cómodas casas adosadas en *terrace* de composición unitaria, inspiradas en el urbanismo georgiano. El Square Dominion forma el principal espacio público de esta zona, puntuada por muchas iglesias protestantes (a las que se añadirá la catedral católica de Saint-Jacques, ahora Marie-Reine-du-Monde)<sup>21</sup>.

Figura 11 Configuración típica de la *terrace*



Fuente: Héritage Montréal

Si las élites anglófonas eligen en primera instancia el barrio de Saint-Antoine, en el oeste y a los pies del Mont-Royal, los francófonos se establecen principalmente en las antiguas parroquias del este, cerca de las calles Saint-Denis y Saint-Hubert.

En los barrios con carácter más popular se desarrolla una tipología arquitectónica con un perfil específicamente local, el *plex*, que resulta de la integración de varias tradiciones: la inglesa, la francesa, la urbana y la rural.<sup>22</sup> De la fusión de la *terrace* inglesa y del *flat* escocés (vivienda en una planta piso de un edificio plurifamiliar)

---

distinción del nuevo estatus metropolitano de la ciudad, explica los motivos para el desplazamiento de las élites a la parte alta del barrio Saint-Antoine hacia 1850.

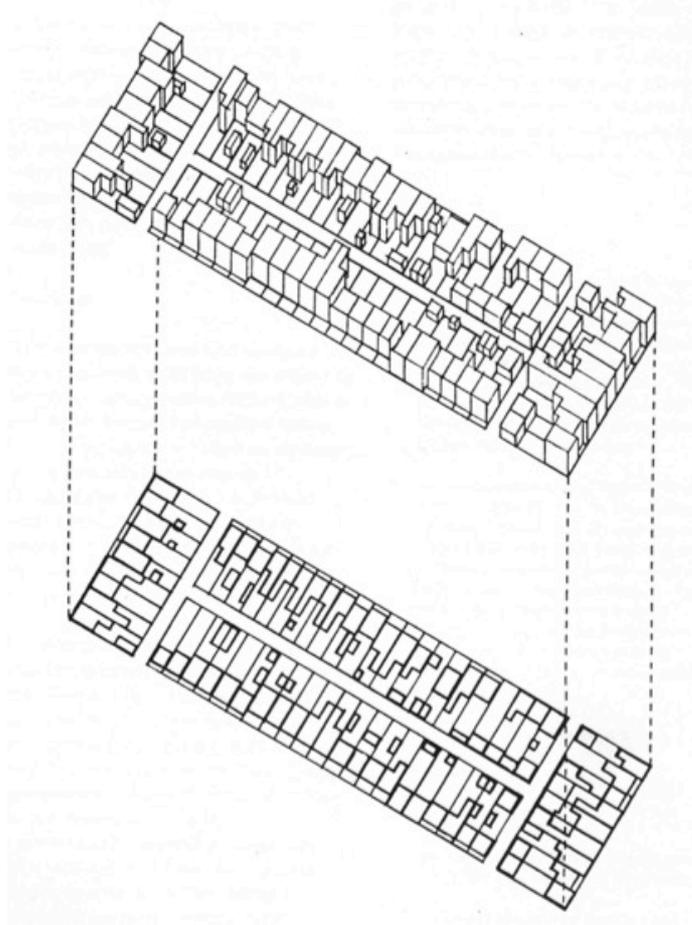
Michèle Bertol Icart, *op. cit.*, p. 20.

<sup>21</sup> France Vanlaethem, Sarah Marchand, Paul-André Linteau & Jacques-André Chartrand, *Place Ville-Marie, l'immeuble phare de Montréal*, Montreal: Québec-Amérique, 2012, pp. 29-32.

<sup>22</sup> Maryse Leduc y Denis Marchand, *Les maisons de Montréal*, Montréal: Gouvernement du Québec, Ministère des affaires culturelles, 1992.

nace el *plex*, el edificio de vivienda más típico de Montreal. Se trata del dúplex cuando hay dos pisos superpuestos, del triplex cuando hay tres o del múltiplex cuando hay dos pisos por cada una de las plantas por encima de la planta baja. A menudo la escalera es exterior a la fachada principal. Existe una gran variedad de plex en todo el tejido tradicional de Montreal, según el nivel social de los habitantes del barrio y del momento de construcción<sup>23</sup>.

Figura 12 Manzana típica de Montreal



Fuente: Réjean Legault. « Architecture et forme urbaine : l'exemple du triplex à Montréal de 1870 à 1914 ». *Urban History Review/Revue d'histoire urbaine*, 1989, vol. 18 n° 1, pp. 1-10.

<sup>23</sup> El barrio del Plateau-Mont-Royal encarna hoy en día el sector más representativo de la conformación del plex. La mayoría del tiempo el triplex y el dúplex están contruidos sobre una parcela estándar de 7,60 metros de anchura con una profundidad de 25 a 37 metros, aunque esto puede variar según la importancia de la calle o del nivel social del sector de la ciudad. El múltiplex ocupa una parcela con la misma profundidad pero con una anchura de 10 metros. El plex ocupa todo la anchura de su parcela. En el caso del triplex o del multiplex la planta tiene una forma en L, mientras que el dúplex tiene una planta rectangular.

Figura 13 El dúplex y el triplex de Montreal en 1925



Fuente: Museo McCord

El urbanismo georgiano introduce también el *square* como componente importante en la configuración del Montreal victoriano. Algunos de los *squares* (por ejemplo, Dorchester, Saint-Louis y Victoria) representan con relevancia lo que es el espacio público en Montreal.<sup>24</sup>

### 1.1.2 La monumentalidad en Montreal

La primera manifestación monumental en Montreal se hace en 1805 con el plan de los Commissaires, que fueron encargados de planificar la reconstrucción de la ciudad después de la demolición de las fortificaciones de la ciudad. Se diseña en el plan una serie de espacios públicos (por ejemplo, el square Victoria) y calles de tamaño importante (60 pies de anchura).

---

<sup>24</sup> Marc Choko, *Les grandes places publiques de Montréal*, Montreal: Éditions du Méridien, 1987.

Figura 14 Extracto del proyecto de los Commissaires en 1805



Autor: Louis Charland, 1805.

Titulo: Plan of the City of Montreal showing the new projects of embellishing, drawn by the order of the Honourable James McGill, Joseph de Longueuil & John Richardson esq. Commissioners.

Fuente: Bibliothèque et archives nationales du Québec

Junto a la concentración de edificios de prestigio que se localizan en el centro y cerca de los espacios públicos, Montreal se caracteriza por los espacios centrales de sus barrios tradicionales, y por edificios de prestigio dentro del tejido urbano local. La mayoría de los barrios de Montreal son antiguos pueblos o pequeños núcleos urbanos, que luego fueron constituidos en parroquias, después en municipios autónomos y por fin anexados al municipio de Montreal. Este proceso dejó una huella profunda en la organización del tejido urbano de estos barrios con la creación de una o algunas centralidades importantes.

En la provincia del Quebec, hasta la modernización del estado a partir de 1960, el gobierno dejará a las instituciones religiosas encargarse de la educación y de la salud de la población. A pesar de la abolición del régimen señorial en 1840, en Montreal la Iglesia definió la nueva estructura y organización de los barrios/parroquias de la isla, asociándose con los notables, responsables de la gestión temporal de las parroquias y de las municipalidades recién creadas, para

asegurarse una presencia fuerte en el territorio de la ciudad. Tomando a su cargo las instituciones (escuela y hospital), estructura la sociedad civil y crea espacios centrales locales con edificios como la parroquia (iglesia, escuela, presbiterio...) a los que se suman otros (espacio público, banco, ayuntamiento, etc.) que vienen a reforzar aun más la centralidad en los barrios/parroquias. A estos se suman también la calle burguesa de los notables del barrio (médicos, notarios y abogados) y la calle comercial. La conformación de esta estructura local, entre 1850 hasta 1929, toma un carácter monumental en los tejidos tradicionales de la ciudad. Todavía hoy en día, se habla de «la ville des cent clochers» para referirse a este paisaje urbano tan relevante en Montreal.

Figura 15 El square Victoria en 1887



Fuente: Museo McCord

Además de estos monumentos locales, Montreal dispone de una arquitectura pública e institucional, definitivamente americana. Otra vez la Iglesia, con sus diferentes congregaciones, toma un papel muy importante en la edificación de este patrimonio monumental de la ciudad, una gran variedad de edificios institucionales construidos desde el siglo XIX hasta los años 1950 con una cierta tradición arquitectónica francesa. El Convento de las Soeurs-Grises, el Ayuntamiento de Montreal, el antiguo

palacio de justicia, el Colegio de Montreal, el hospital Hotel-Dieu, el Mont Saint-Louis, el Oratoire Saint Joseph y el pabellón principal de la Universidad de Montreal representan buenos ejemplos. Su forma y localización caracterizan el paisaje urbano de la ciudad moderna.

Figura 16 El Ayuntamiento de la Ciudad de Montreal en 1910.



Fuente: Archive de la Ville de Montréal.

<http://archivesdemontreal.com/2015/01/26/chronique-montrealite-no-24-lhotel-de-ville-de-montreal/>

Fecha de consulta de la pagina: 8 de noviembre de 2017.

Otros edificios monumentales son los construidos al final del siglo XIX y principio del siglo XX como potentes testimonios en el paisaje urbano del rol de la ciudad como centro comercial y financiero de todo el Canada. Son los bancos ubicados en al actual Viejo-Montreal -a lo largo de la calle Saint-Jacques, en los alrededores de la Plaza de armas- y en el centro financiero, en la calle Sainte-Catherine que dispone también de edificios de gran tamaño -como el Birks o The Baie, cerca del Square Philips- donde se ha localizado las tiendas de lujo desde el final del siglo XIX.

Figura 17 Extracto del mapa de John Adams de 1825



Fuente: Jean-Claude Robert. *Atlas historique de Montréal*. Montreal: Art Global Libre Expression, 1994.

## 1.2 Montreal durante el siglo XIX.

### 1.2.1 Capital del industrialismo canadiense y trastorno urbano

Durante el reino de Victoria, desde 1837 hasta 1901, la del imperio británico es la sociedad industrial más dinámica y adelantada del mundo, y por supuesto la más poderosa. Este dinamismo concierne también a las colonias, como la América del Norte británica, de la que Montreal se convertirá en centro neurálgico económico y industrial, por su localización de puerta de entrada hacia el interior del continente norte americano, hecho que dejará una huella muy profunda en su configuración morfológica.

Montreal era ya centro financiero desde el principio del siglo XIX, cuando, con la revolución burguesa, los poderes detentados por la aristocracia señorial y militar, pasaron -con la gran expansión del comercio maderero con la metrópolis- a manos de la burguesía comerciante, responsable del posterior proceso de industrialización del país<sup>25</sup>.

---

<sup>25</sup> Gilles Ritchot, *Québec, forme d'établissement*, Montréal: L'Harmattan, 1999, p. 353. Hasta el principio del siglo XIX, Montreal había sido una ciudad preindustrial, con una economía de supervivencia basada inicialmente en el comercio de la piel y, posteriormente, en la gran expansión del comercio maderero. Que contribuyen en gran medida a la vocación de la ciudad: el comercio de

La ciudad se convirtió un importante eslabón en la red del Imperio Británico, al constituir la principal interfaz comercial entre la economía de Canadá y el Reino Unido. Exporta a ese país productos canadienses, especialmente agrícolas como el trigo desde principios del siglo XX, procedente como resultado de la colonización del Oeste. En cambio, la ciudad importa productos ingleses y escoceses especialmente textiles, herramientas y bienes de consumo, y luego los distribuye a todo Canadá. Durante décadas, los grandes comerciantes de Montreal, en su mayoría de origen escocés, dominan la economía de la ciudad y van diversificando la inversión de su capital.

La demolición de las murallas de Montreal, en la década de 1810 inauguró una enorme expansión cultural y urbana respondiendo a la económica. La intensidad del comercio con el interior contribuye a la mejora en el sector del transporte y Montreal se convierte en el centro de un sistema de canales potentes a la escala norteamericana. Entre 1820 y 1830 la ciudad de Montreal sienta las bases como metrópolis del valle continental del San Lorenzo. En 1822, se constituye el *Committee of Trade* que crea un puerto independiente, en 1825, la apertura del Canal de Lachine había ya abierto los grandes lagos a los barcos transatlánticos y, en 1831, logra imponer Montreal como la puerta de entrada para todas las mercancías en Canadá<sup>26</sup>.

---

importación-exportación. Cuando en el año 1803 las tensiones militares franco-británica se ahondan, el comercio de la madera canadiense ve un auge enorme. Este material, escaso en las islas británicas, y se convierte en una fuente económica de primer orden, sobre todo en tiempos de guerra. Con el bloqueo francés que pone fuera de alcance para Inglaterra la oferta europea, Canadá, país rico en madera, resulta una fuente alternativa de abastecimiento.

<sup>26</sup> Michèle Bertol Icart, « Urbanisme privé », *op. cit.*, p. 19

Figura 18 El canal de Lachine durante el siglo XIX



Fuente: <http://lecanal.ca/fr/griffintown>

Fecha de consulta de la pagina web: 3 de marzo de 2016

Todo ello viene a estimular la aparición de una clase empresarial dinámica, mayoritariamente anglófona protestante por sus contactos con la metrópolis y principal cliente de una pequeña elite de profesionales liberales, sobre todo canadienses franceses católicos que elige la política como campo de acción al no considerar ajustados a sus ideales las actividades -demasiado materialistas- de la nueva clase empresarial anglófona centrada en el desarrollo de una sociedad capitalista<sup>27</sup>.

La evolución rápida de la escena política, en gran parte por el dinamismo de la nueva elite canadiense francesa, desvela una lucha entre ambos grupos culturales. Con la rebelión de 1837, la inseguridad política debilita considerablemente el ritmo de la economía, pero el decenio 1840 inaugura un período de calma que ayuda a revitalizar el dinamismo. La unión de los dos Canadá, en 1841, trata de calmar los desacuerdos y en 1844, Montreal recibe el prestigioso título de capital del Alto y Bajo Canadá.

A partir de 1850, la excavación y ampliación del Canal de Lachine permite llegar directamente a Montreal a los nuevos grandes barcos y, desde allí, a los Grandes Lagos. El papel de la ciudad como lugar de transferencia obligatoria se ve así reforzada y, para facilitar las operaciones, se aumenta la capacidad del puerto a

---

<sup>27</sup> Michèle Bertol Icart, « Urbanisme privé », *op. cit.*, p. 19

partir de 1830 y a principio del siglo XX se reconstruye completamente. Con elevadores o transportadores, se convierte en uno de los principales puertos de granos del Atlántico.

Figura 19 Vista hacia el puerto de Montreal al principio del siglo XX



Fuente: Museo McCord

Los ferrocarriles refuerzan igualmente el papel de la ciudad: La primera red, la del Canadien National (CN) o Gran Tronco, se completó en 1854, con sus talleres y su sede están en Montreal. Lo mismo ocurriría con la empresa del Canadian Pacific (CP), una empresa creada en 1881 por hombres de negocios en Montreal con el fin de lograr el primer ferrocarril transcontinental en Canadá. Así pues, la mayoría de las líneas pasan por esta ciudad y las dos principales empresas de ferrocarril tenían su sede en Montreal en los años 1920, época de oro del ferrocarril en Canadá<sup>28</sup>. El ferrocarril promovió el dinamismo industrial y el desarrollo urbano de la ciudad durante la segunda parte del siglo XIX y la primera parte del siglo XX. El ferrocarril sirvió a la ciudad industrial para el transporte de materias primas y de los productos elaborados a y desde los centros industriales y el abastecimiento de la población de

<sup>28</sup> En Canadá, los orígenes del ferrocarril provienen de la construcción de una línea en 1836, sobre carriles de madera, para conectar las ciudades de La Prairie y Saint-Jean, situadas en el Quebec. El verdadero interés vendrá más tarde con la creación de la empresa del *Grand Trunk Railway Company of Canada* en 1853. En 1860, esta compañía despliega un sistema de ferrocarril desde Sarnia en el sur de Ontario hasta Rivière-du-Loup en la parte este del Quebec. Claude Boudreau, Serge Courville & Normand Séguin, *Le Territoire, Atlas Historique du Québec*. Québec: Presses de l'Université Laval, 1997. p. 106.

ciudades cada vez más enormes y ha dejado una huella profunda en el paisaje urbano.

En 1859, se inaugura el puente Victoria. Era el primer puente que permitía atravesar el río Saint-Laurent desde la isla de Montreal. De una longitud de 2790 metros, era el puente mas largo del mundo en esta época y una obra de ingeniería civil significativa que fue importante en el desarrollo de Montreal, ya que antes se tenía que transportar la gente y la mercancía por barcos o sobre el hielo durante el invierno.

Figura 20 El puente Victoria después de la inauguración de su ampliación en 1901



Fuente: [http://www.marigot.ca/courrier\\_du\\_sud/161.htm](http://www.marigot.ca/courrier_du_sud/161.htm)  
Fecha de consulta de la pagina web: 3 de marzo de 2016

La diversificación de la actividad comercial impulsa al principio el desarrollo del sector financiero y Montreal acoge el banco más antiguo y más grande del país, el Banco de Montreal. Otras empresas bancarias y de inversión o fideicomiso también tienen su sede en la ciudad. Por otra parte, las compañías de seguros están aumentando a partir del siglo XIX y forman importantes depósitos de capital. La mayoría son filiales de empresas británicas y estadounidenses, pero la empresa más grande del sector, Sun Life, fue creada en 1865 por hombres de negocios de Montreal. La Bolsa de Montreal, fundada en 1874, consolida la ciudad como centro financiero más importante del país<sup>29</sup>.

---

<sup>29</sup> A finales de 1920, el Banco Real, también en Montreal, se hará con el primer lugar del sector bancario.

Figura 21 El paisaje industrial de Montreal al principio del siglo XX



Fuente: Museo McCord

Centro comercial, financiero, industrial y de transporte, Montreal es, al principio del siglo XX, en todas las áreas, la ciudad más grande y dominante de Canadá. Este dominio de Montreal sobre el Canadá solo se verá cuestionado en los años 1960 y 1970 por el crecimiento inexorable de Toronto, su gran rival, que la superará en la segunda mitad del siglo XX.

Pero a mediados del siglo XIX, Montreal ya era la ciudad más poblada de todo el país y, en los años siguientes, su distinción, como ciudad de la burguesía más poderosa del Canadá, se reflejaría con la creación de un nuevo barrio: la New Town, un entorno construido de gran calidad arquitectónica toma forma en las laderas del Mont-Royal, y a lo largo de otras calles de prestigio.

Por entonces, la economía de Montreal ya se había visto profundamente transformada por el aumento de la industrialización a partir de la década de 1840. Las fábricas proliferan en la ciudad y los suburbios y emplean a decenas de miles de trabajadores. La ciudad se convierte en el centro de fabricación más grande de Canadá. Su producción es muy diversa. La mayor parte de bienes de consumo (textiles, ropa, calzado, tabaco, alimentos), pero la industria pesada (equipos de transporte, maquinaria, productos de hierro y acero) también está bien representada.

La población de la ciudad alcanza el cuarto de millón en 1881, la mitad del millón en 1911 y el millón en 1931. El crecimiento es especialmente fuerte durante los quince años antes de la primera guerra mundial, y durante la segunda mitad del decenio 1920. La demografía alimentada por las migraciones internas y extranjeras acelera la urbanización, primero de los barrios de la ciudad, y después en los municipios de suburbiales como Saint-Henri y Hochelaga, que empieza a crecer notablemente a partir del decenio 1870. La mayoría de estos municipios fueron anexados entre 1883 y 1918.

El nacimiento del urbanismo en América del Norte es la respuesta a la transformación profunda de las ciudades del industrialismo.<sup>30</sup> En Canadá emerge básicamente en paralelo al movimiento reformista estadounidense, durante la época que se ha llamado la Progressive Era, pero también tiene una fuerte influencia de la tradición británica.

### 1.2.2 El conservacionismo verde norte-americano y el Parque de Mont-Royal

Desde el principio de la colonización, la cultura americana siempre reverenciado ha la naturaleza y denigrado las ciudades<sup>31</sup>. La población siempre ha tenido poco apego hacia la ciudad, en contraste como el papel casi metafísico que ha otorgado a la naturaleza. Henry David Thoreau con su obra *Walden or Life in the Woods* encarnó el imaginario colectivo, de manera que los grandes espacios fuera de la ciudad se consideraban más auténticos y cercanos a los valores fundamentales de los norteamericanos: independencia, autonomía, libertad, oportunidad económica, simplicidad, armonía y democracia. En consecuencia, en EEUU y de una cierta manera en Canadá, el valor del territorio procedía de aquellos grandes espacios y no de los centros urbanos. Los americanos inventaron el monumento natural, sobretodo con relación a los espacios del oeste *wild and woolly* y prestaron muy poca atención a la protección de los monumentos históricos arquitectónicos.

---

<sup>30</sup> Anthony Sutcliffe, *Towards the Planned City, Germany, Britain, the United States and France, 1780-1914*, Oxford : Basil Blackwell, 1981, p. 91.

<sup>31</sup> Carol A. Christensen, *The American Garden City and the New Town Movement*, Ann Arbor, Michigan: UMI Research Press, 1986, p.9.

Figura 22 El parque Yellowstone



Fuente: <http://ici.exploratv.ca/emissions/yellowstone>  
Fecha de consulta de la pagina web: 2 de marzo de 2016

Los EEUU tuvo muy pronto un sistema de parques nacionales: a partir del decenio de 1850, el Gobierno federal se mostró interesado en la compra de espacios de interés publico. Una ley del Congreso americano de 1852 estableció la reserva Hot Springs en Arkansas (que se convertiría en parque nacional en 1921). Mediante una ley en 1872, el Congreso americano estableció el parque nacional de Yellowstone, localizados en los estados de Montana y Wyoming, como un parque público o espacio de ocio para el beneficio y disfrute de la gente. Al final del siglo XIX se establecieron algunos parques nacionales, entre ellos los fabulosos parques nacionales de Yosemite y de Sequoia en California. Con la llegada del siglo XX se aumento la cantidad de parques nacionales en el país.

El Congreso de los EEUU aprobó el 8 de junio de 1906 la Ley de Antigüedades, que autorizaba al presidente a proteger los sitios arqueológicos de gran valor situados en las tierras públicas del gobierno federal que, en general, eran las que se había reservado sin adjudicarlas a los colonos:

« To declare by public proclamation historic landmarks, historic and prehistoric structures, and other objects of scientific interest

that are situated upon the lands owned or controlled by the Government of the United States to be national monuments. »

El objetivo era preservar los valores históricos, científicos, conmemorativos y culturales asociados a estos sitios arqueológicos<sup>32</sup>. Según esta ley no se podía proteger un sitio de valor si no estaba localizado en una propiedad públicas.

En 1916 el presidente Woodrow Wilson firmó la Ley de creación del *National Park Service*, un nuevo servicio federal del Departamento del Interior de EEUU con la responsabilidad de proteger los 40 parques nacionales ya existentes y los que aún no se habían establecido. Aquella ley promulgaba:

« The Service thus established shall promote and regulate the use of Federal areas known as national parks, monuments and reservations . . . to conserve the scenery and the natural and historic objects and the wild life therein and to provide for the enjoyment of the same in such manner and by such means as will leave them unimpaired for the enjoyment of future generations. »

En contraste con la gran consideración respecto al territorio, la sociedad americana siempre tuvo una actitud ambivalente acerca de la ciudad: la consideraba como un hecho insoslayable, pero la percibía como lugar por excelencia de corrupción y de caos moral y social. Uno de los primeros impulsores de esta idea en EEUU, el moralista Joseph Tuckerman esto había sido siempre así en todos los países y que iba a continuar siéndolo hasta que el hombre encontrara una manera pragmática para romper el binomio pobreza/desastre ambiental<sup>33</sup>. Por eso, el trascendentalismo, una corriente filosófica que reivindicaba la naturaleza como paroxismo de la civilización, quiso determinar como tenía que ser la ciudad americana ideal de la nueva cultura industrial para hacerla coincidir con las ideas de los fundadores del país de vivir en armonía con la naturaleza y la tierra.<sup>34</sup> Los

---

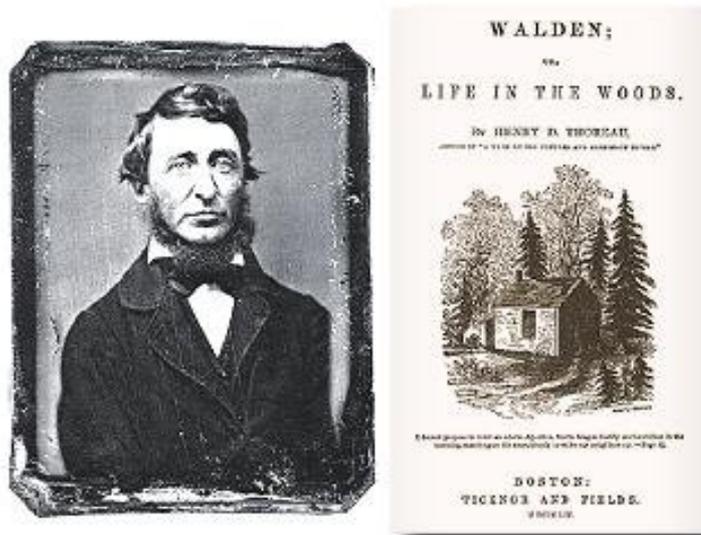
<sup>32</sup> Francis P. McManamon, « The Antiquities Act - Setting Basic Preservation Policies », *CRM*, vol 19 n° 7, 2006, p. 18.

<sup>33</sup> Stanley K. Schultz, *op. cit.*, p. 113.

<sup>34</sup> Sobre la percepción de la ciudad y la ciudad ideal ver: Cynthia Ghorra-Gobin, *Villes et société urbaine aux États-Unis*, Paris: Armand Colin, p. 25. Sobre el trascendentalismo consultar: Jean-Michel Lacroix, *Histoire des États-Unis*, Presses universitaires de France, Paris, 1996, p. 195. Sobre ideas de los padres fundadores: Jean-Michel Lacroix, *Histoire des États-Unis*, Paris: Presses universitaires de France, Paris, 1996, pp. 131-132.

trascendentalitas quisieron eliminar la oposición entre naturaleza y cultura con la experiencia cotidiana de la naturaleza por el individuo que, de esta forma, podría desarrollar valores morales fuertes. Los dos elementos eran indisolubles y había que encontrar un compromiso en la urbanización de la sociedad para armonizar la nueva ciudad con la naturaleza<sup>35</sup>

Figura 23 Thoreau es una figura emblemática del movimiento trascendentalismo



Fuente: <http://sqapo.com/thoreau.htm>

Fecha de consulta de la pagina web: 15 de noviembre de 2016

Simultáneamente en Inglaterra, donde el parque urbano era ya tradicional para la gentry, los higienistas habían promovido su extensión para mejorar las condiciones de vida de todos los habitantes, de forma que, ya a partir del decenio 1840 se habían construido importantes parques, como el Birkenhead de Liverpool y el Victoria de Londres. Pocos años mas tarde, el Barón de Haussmann en la reforma de la ciudad de Paris integraba 4 parques en el nuevo sistema urbano<sup>36</sup>.

En los EEUU, el movimiento de los parques surgió bajo el liderazgo del fundador de la arquitectura del paisaje, Frederic Law Olmsted que en un documento publicado en 1870 defendía la importancia de los grandes parques para el nuevo tipo de ciudad industrial de tamaño desconocido hasta entonces. El parque urbano se vuelve una pieza relevante del desarrollo de la ciudad en EEUU y Olmsted que en 1857 había

<sup>35</sup> Cynthia Ghorra-Gobin, *op. cit.*, p. 26. Y hasta hoy, el binomio ciudad/naturaleza representa un elemento clave en la reflexión sobre el desarrollo urbano, como lo demuestra el *New Urbanism*.

<sup>36</sup> Se trata de los parques Bois de Boulogne, Bois de Vincennes, Montsoris y Buttes Chaumont.

sido encargado de la realización del Central Park de Nueva York, con el joven arquitecto británico Calvert Vaux, define el paradigma y, a partir de los años 1890, se empieza a planificar la integración de sistemas de parques urbanos en Estados Unidos<sup>37</sup>.

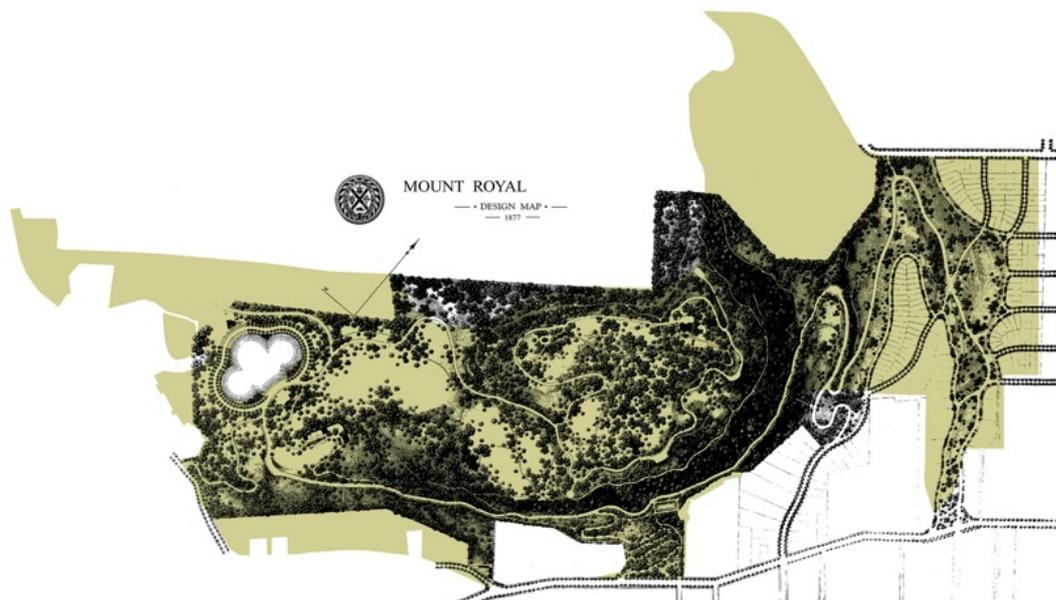
En Montreal, la ejecución del parque sobre el cerro del Mont-Royal, según un plan diseñado por Olmsted, fue ejecutado bajo los principios del movimiento de los parques. Su inauguración de 1876 es un momento importante en la historia de Montreal. La idea de crear un gran parque urbano para sanear la ciudad y dar acceso a la naturaleza había hecho su camino desde la primera mitad del siglo XIX, también en Montreal. Tras una tala efectuada en 1859-1860 en el terreno de uno de los propietarios del lado sur del cerro, los ciudadanos indignados reclaman espacios verdes protegidos a los políticos municipales. Entre 1872 y 1875, la Ciudad procede a expropiaciones y adquiere 200 hectáreas de terreno para crear el parque.

Para aliviar la agitación de la ciudad, Olmsted concibe un extenso espacio natural, cuyo papel es actuar sobre el bienestar moral y físico de los ciudadanos. Pone de relieve la belleza y el encanto de la montaña en una sucesión de paisajes a lo largo de un camino de subida de siete kilómetros. Compone las distintas zonas paisajistas con plantas indígenas y exóticas. Aunque el plan director de Olmsted no se realizó en todos los puntos, sus principios siguen hoy guiando la adaptación y la gestión del parque. Olmsted propone una red peatonal en el parque para aprovechar beneficios de los espacios verdes naturales, con puntos de vista sobre la ciudad para los visitantes, además del gran camino para las carretelas.

---

<sup>37</sup> Anthony Sutcliffe, *Towards the Planned City, Germany, Britain, the United States and France, 1780-1914*, Oxford : Basil Blackwell, 1981, pp. 93-94.

Figura 24 Parque del Mont-Royal según el plan inicial de Olmsted



Fuente: [http://www.ameriquefrancaise.org/fr/article-391/Parc\\_du\\_Mont-Royal](http://www.ameriquefrancaise.org/fr/article-391/Parc_du_Mont-Royal)

Fecha de consulta de la pagina web: 3 de marzo de 2016

La creación del parque del Mont-Royal ocurre mientras que se intensifican las actividades lúdicas y sociales sobre la montaña, en particular, la observación de la naturaleza o la práctica de deportes, especialmente los deportes de invierno como el resbalón y la raqueta. Sobre el lado este, el parque incluye un terreno que se extiende hasta la calle de l'Esplanade, entre las avenidas des Pins, du Parc y du Mont-Royal, el actual parque Jeanne-Mance. El efecto de puesta en escena creado por la avenida du Parc constituye un espacio bisagra entre, por una parte, los usos intensivos, los espacios planos y los trazados rectilíneos característicos del Plateau Mont-Royal y el parque Jeanne-Mance y, por otra parte, el lugar más pacífico de la escarpadura, la naturaleza, el trazado sinuoso de los caminos del parque del Mont-Royal.

Algunas instituciones, en continuidad con el movimiento empezado al período anterior, eligieran instalarse sobre los lados de la montaña. Es el caso del Colegio Notre-Dame, cuya primera ala se crea en 1881. A proximidad, los Sulpiciens completan su complejo educativo con un Seminario de filosofía construido sobre el camino de la Côte-des-Neiges entre 1890 y 1894.

La montaña irá acogiendo instituciones importantes de los dos grupos culturales dominantes - angloprotestantes y francocatólicos que construyen edificios de explícita monumentalidad. Entre ellos la iglesia más grande del Canadá, el Oratorio Saint-Joseph, la universidad McGill (anglófona) y la Universidad de Montreal (francófona), así como los hospitales Royal-Victoria y Hôtel-Dieu, así como varios conventos. Los sectores residenciales de Westmount y Outremont ocupan cada uno una de las vertientes y el cementerio católico Notre-Dame-des-Neiges, el cementerio protestante Mont-Royal y el cementerio judío Shearith Israel, cada uno una de las tres cumbres del Mont Royal.

La cuestión de la salubridad es uno de los motivos que incitan a los gestores de los cementerios de Montreal a comprar terrenos sobre la montaña. En 1854, el cementerio católico de Saint-Antoine, situado en el barrio homónimo se muda al Mont Royal, convertido en el cementerio Notre-Dame-des-Neiges y liberando un suelo que, como veremos en el próximo capítulo, será crucial para el nuevo centro urbano.

## CAPITULO 2

### EL CENTRO FINANCIERO DE MONTREAL

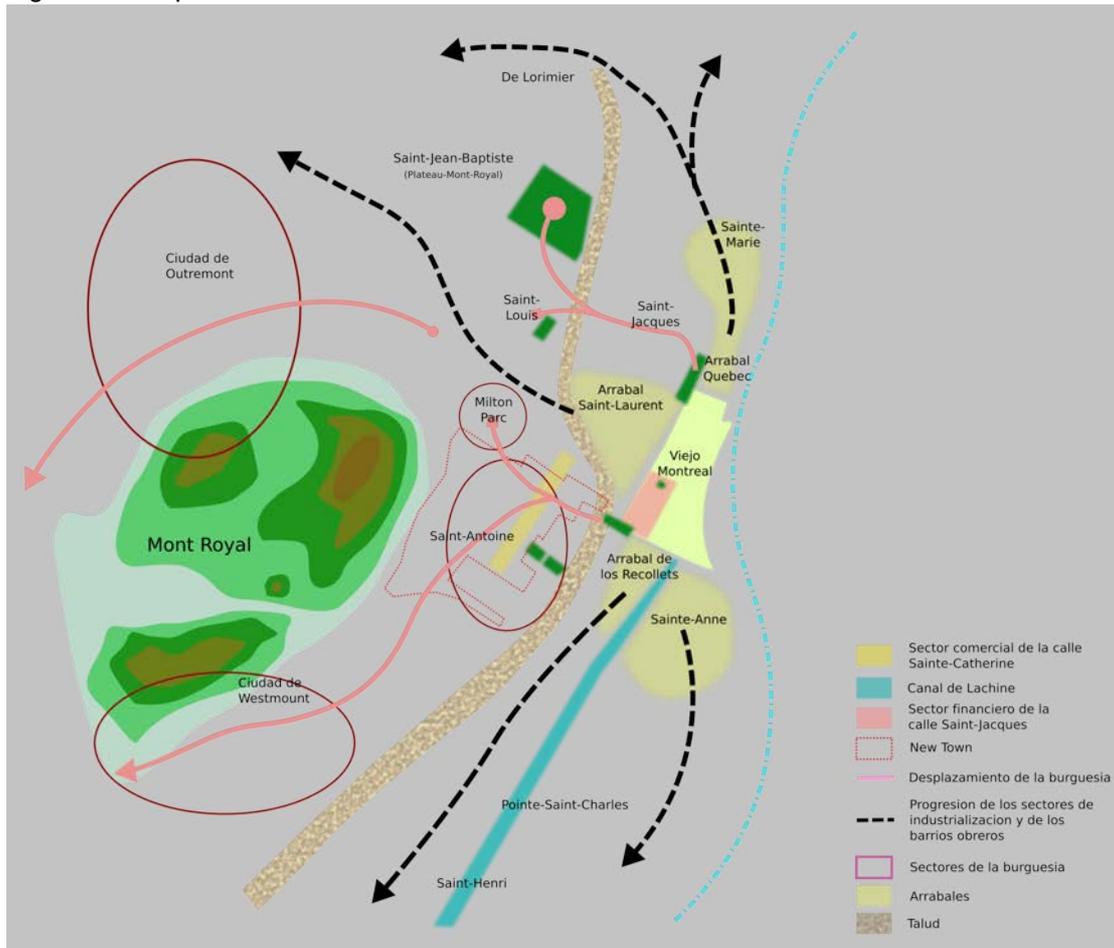
#### 2.1 Nueva forma urbana y nuevos instrumentos

##### 2.1.1 Necesidad de un nuevo centro para la gran metrópolis: desplazamiento del centro tradicional

A mediados del siglo XIX, el Viejo Montreal era todavía el corazón de la vida urbana. Oficinas, tiendas, almacenes, talleres, todas las grandes empresas se encontraban allí, así como las instituciones políticas y religiosas del primer industrialismo. Pero había dejado de ser el lugar de residencia de los líderes comunitarios y empresarios que antes vivían cerca de su oficina o tienda. En unas pocas décadas, el Viejo Montreal se vacía de estos habitantes y de las funciones comerciales que arrastran tras de ellos y se convierte en centro financiero, lugar del poder económico y político de una ciudad industrialista de nuevo cuño.

La tranquilidad de la gran burguesía anglófona en la elitista New Town duraría poco ya que se transformaría en profundidad a finales de 1880. Abandonando progresivamente el casco antiguo, los comerciantes habían seguido a su clientela más rica. Al hacerlo, establecen una actividad comercial bastante dinámica en el corazón de la nueva zona residencial.

Figura 25 Desplazamiento del centro comercial hacia el suburbio Saint-Antoine



Fuente: SIURS, Ville de Montréal

En un momento en que los viajes fuera de la ciudad eran principalmente en ferrocarril, los miembros de la élite tenían acceso a este medio de transporte cerca de casa, con las estaciones principales de las dos grandes empresas de ferrocarril contiguas a la calle Windsor (ahora calle Peel), al sur de la zona. El Grand Tronc utiliza desde sus inicios la estación Bonaventure cuyo edificio modesto se sustituye por uno nuevo en 1886. Por su parte, el Canadien Pacifique (CP) erigió su estación de Windsor (1889) dos cuadras mas al norte. Allí fueron erigidos los grandes Hoteles, incluyendo los monumentales Quenn's y, especialmente, Windsor, el más famoso de la ciudad, que abrió sus puertas en 1878.

En 1891, Henry Morgan, hombre de negocios en el Viejo Montreal desde hacía más de cuarenta años, construye su nueva tienda en el Square Philips. Este evento marca el inicio de la gran migración de la actividad comercial que se instala a lo largo la calle Sainte-Catherine que ya al inicio del siglo XX, se convertiría en la principal arteria comercial, atrayendo gente de todas partes de la ciudad. A este

dinamismo comercial, pronto se injerto una actividad cultural con la construcción de varias salas de teatro, vodevil y un poco mas tarde para el cine. La calle Sainte-Catherine se había convertido en la destinación de convergencia de la red de tranvías.

La modernidad de la New Town y su buena accesibilidad ferroviaria atraería a las sedes de las entidades financieras y corporaciones canadienses al suburbio Saint-Antoine, todavía hoy centro financiero moderno de la ciudad<sup>38</sup>. Los años previos a la Primera Guerra Mundial ven aparecer edificios de oficinas de alquiler por la calle Saint-Catherine, algunos de los cuales alcanzan la altura máxima (diez pisos) autorizada por la normativa del ayuntamiento de Montreal. En ellos se instalan profesionales de la salud, del derecho o de arquitectura, sucursales de empresas financieras, y también oficinas de representación o de ventas en sectores variados. Sin bien, en esta época las grandes empresas siguen manteniendo su sede en el casco antiguo, establecen sucursales en otros lugares de la ciudad y cuando, en 1913, la compañía de seguros Sun Life, elige el square Dominion, para erigir su nueva sede, marca el inicio del desplazamiento del centro financiero hacia el barrio Saint-Antoine.

Al reducir el crédito, la Primera Guerra Mundial (1914-1918) pone un freno en el desarrollo urbano y inmobiliario que se extiende con la crisis económica que sigue el fin del conflicto. Se tiene que esperar a media década de 1920 para que la recuperación económica se ponga otra vez en marcha en el barrio Saint-Antoine con una época de euforia marcada por grandes inversiones y especulación desenfrenada y con algunos proyectos potentes, como el Square Dominion Building, acabado en 1928 y la sede de la Sun Life, que no pudo acabarse antes de la crisis de 1929.

Esta actividad frenética del antiguo barrio burgués de Saint-Antoine, provoca la huida de sus residentes ricos que, ya a finales de 1920, empiezan a emprender otra migración que los lleva al suburbio de Westmount, donde se aseguraran la protección del carácter residencial con regulaciones estrictas.

Aunque la zona financiera de Montreal resistiría en la calle Saint-Jacques del actual casco antiguo, entre la plaza de armas y el Square Victoria, hasta la crisis de los

---

<sup>38</sup> Jacques Besner, *Genèse de la ville intérieure de Montréal*, texto no publicada, conferencia hecha en Montreal, 1997, p. 2.

años 1930, el desplazamiento se iba produciendo sucesivamente a partir de aquel square, en dirección del Mont-Royal hacia el square Philips al norte y por la calle Sainte-Catherine -consolidándola como principal eje comercial de la ciudad- hacia el Square Dominion, por la New Town. En esta nueva época, la animación de la parte de la calle Sainte-Catherine entre estos dos squares confirma la efervescencia del nuevo centro. De hecho, los años 1920 vieron desarrollarse alrededor de los squares<sup>39</sup> del barrio Saint-Antoine nuevos edificios de los sectores financieros, hoteles de gran prestigio y tiendas de gran superficie<sup>40</sup>. Los grandes almacenes del oeste de la ciudad son puntos de atracción de la venta al por menor que experimenta un fuerte crecimiento. Uno tras otro, entre 1923 y 1929, Morgan, Eaton (en sustitución de Goodwin en 1925), Ogilvy y Simpson inician expansiones considerables de sus edificios respectivos. La calle Sainte-Catherine es más que nunca el destino de compras no sólo para la ciudad, sino también por toda la región de Montreal. Por otra parte, la creciente popularidad del cine, con la llegada del largometraje justifica la construcción de varias salas de gran tamaño, ricamente decorado, con capacidad para 2000 hasta 3000 espectadores.

Figura 26 La calle Sainte-Catherine, cerca del square Philips en 1929



Fuente: Bibliothèque et archives nationales du Québec.

<sup>39</sup> Se trata principalmente de los squares Victoria y Phillips.

<sup>40</sup> Se puede mencionar el Dominion Square Buiding, el Edificio de la Sun Life, la estación de ferrocarril Windsor y la tienda La Baie.

La gran demanda de edificios de oficinas se explica por la expansión a todo el país, e incluso al extranjero, de las operaciones de empresas con sede en Montreal, en sectores progresivamente diversificados. La sede centraliza la gestión y la coordinación, contabilidad, pedidos, ventas y publicidad, requerían la contratación de recursos humanos considerables, sobre todo en el trabajo de oficina, que aún no está mecanizada. Por ejemplo, la compañía de seguros Sun Life sólo emplea a 20 personas en su sede en 1890, pero en 1920, emplea a aproximadamente 3.000<sup>41</sup>. Por lo tanto, cada gran empresa necesita un espacio administrativo mucho más grande y lo agrupa en un solo edificio que, con el nombre de la empresa, se puede convertir en un poderoso símbolo enraizado en el espacio del centro de Montreal. En una economía en crecimiento, la multitud de empresas más pequeñas y las firmas profesionales que ofrecen sus servicios a las empresas o para la población en general también requieren más espacio de oficinas en alquiler en edificios grandes. Los nuevos edificios se multiplican y comienzan a ganar altura, ya que, en 1924, la ciudad de Montreal permite la construcción de veinte pisos, si tienen una forma piramidal.<sup>42</sup>

La construcción es particularmente fuerte en el nuevo centro de la ciudad, a lo largo de la calle Sainte-Catherine y en las laterales. Se distinguen otros edificios, como el Canada Cement, construido en 1922 en la esquina de la calle Cathcart y del square Philips. El despacho de arquitectura de Ross y Macdonald proyecta varios edificios de oficinas, incluyendo los edificios Keefer, Castle y Confederation, pero especialmente el notable Dominion Square Building, construido en 1928 que se distingue por su gran garaje subterráneo y sobre todo su lobby interior en dos plantas. El edificio más impresionante es, sin duda, el de la compañía Sun Life, cerca del Square Dominion, construido entre 1929 y 1933, fue el edificio, considerado como el más grande del Imperio Británico, al alcanzar una altura de 26 plantas.

Estos nuevos tipos de edificios americanos en altura constituyen sin duda un patrimonio importante para la ciudad de Montreal que habría que analizar como tal. Muchos de ellos vienen a situarse en emplazamientos de otros edificios recientes de la New Town, pero algunos ocupan nuevas parcelas.

---

<sup>41</sup> France Vanlaethem, *Place Ville-Marie, op. cit.*, p. 30.

<sup>42</sup> France Vanlaethem, *Place Ville-Marie, op. cit.*, p. 30.

La Gran Depresión, vino a detener de manera radical el impulso constructivo y la mayoría de los proyectos quedan suspendidos toda la década de 1930, como el nuevo edificio de la Universidad de Montreal y la Estación Central. Ninguna construcción de importancia se inicia, fuera de los programas de obras públicas destinadas a dar trabajo a los desempleados. En el nuevo centro de la ciudad, muchas empresas cierran sus puertas y otras reducen su personal al mínimo, haciendo que la demanda en espacio de oficinas disminuya continuamente. En este contexto un primer proyecto concreto de desarrollo de un metro que se preparó en 1929 para reemplazar el tranvía ya saturado en esta parte de la ciudad, atravesada por una decena de líneas, quedaría parado hasta la postguerra<sup>43</sup>.

El paisaje inmobiliario del centro de Montreal no cambiaría, hasta el final de la segunda guerra mundial, poniendo entre paréntesis por un poco más de quince años, el desplazamiento de la zona financiera de la ciudad de Montreal hacia el barrio Saint-Antoine que se reanuda a partir de 1945, con del crecimiento económico, aunque según nuevas pautas urbanísticas<sup>44</sup>.

### 2.1.2 El square Dorchester / Place du Canada: *Civic Art* y escala americana

En el *American Vitruvius*, Werner Hegemann and Elbert Peets ha definido el *Civic Art* como el hecho de enfatizar la relación esencial entre un edificio y su entorno, la conveniencia de agrupar edificios en conjuntos armoniosos, de asegurar el dominio de algunos edificios sobre otros, de modo que mediante la sumisión voluntaria del menos a lo mayor puede crearse una unidad más grande y más monumental.

En Montreal, los espacios públicos, de los squares y la plaza de armas, fueron los primeros lugares donde se empieza a construir edificios con carácter monumental. La constitución de las grandes empresas comerciales hace que se necesita edificios de gran tamaño para acoger todos los trabajadores. El rascacielo americano responde a esta necesidad de espacio y de prestigio. Los primeros ejemplos fueron diseñados por arquitectos americanos: Babb, Cook y Willard por el New York Life Insurance (Plaza de armas); McKim, Mead y White por el Trust Royal (Plaza de

---

<sup>43</sup> Jacques Besner, *Genèse*, *op. cit.*, p. 3.

<sup>44</sup> La Segunda Guerra Mundial lleva a una fuerte recuperación económica y el retorno al pleno empleo, tanto en Montreal como en el resto de Canadá. Es, sin embargo, un crecimiento, canalizado a través del esfuerzo de guerra del gobierno federal. Se da prioridad a las necesidades militares y la producción de armas y la construcción de nuevas plantas productivas.

armas); York y Sawyer por el banco Real (calle Saint-Jacques). La edificación del square Dorchester / Place du Canada es un buen ejemplo de la americanización del monumento bajo las pautas del Civic Art.

La mudanza del cementerio católico de Saint Antoine permitió la prolongación de la calle Dorchester hacia el oeste (actualmente bulevar René-Lévesque Oeste), cortando el gran espacio libre vacante en dos partes donde se debía ampliar el sector residencial de Saint-Antoine. En 1869, la Asociación sanitaria de Montreal recomienda la compra de los terrenos del antiguo cementerio católico por la Ciudad para su transformación en parque público. El año siguiente, se compran pues los terrenos y se efectúan algunas plantaciones en lo que será respectivamente el square Dorchester y la place du Canadá. En 1870 comienza la larga obra de la nueva catedral católica Marie-Reine-du-Monde (en esta época nombrada Saint-Jacques-Le-Majeur). En 1872, la square recibe el nombre de Dominion, nombre que procede de la recién constitución del *Dominio del Canadá*, o confederación de las cuatro provincias canadienses del imperio británico, en 1867.

Figura 27 El Square Dominion / Place du Canada y sus monumentos



Fuente: SIURS, Ville de Montréal

El Square Dorchester – Place du Canada se presenta como primer caso de estudio, en la tesis. Significa el primer espacio público transformado expresamente para la

nueva centralidad metropolitana que se estaba desarrollando por la calle de Sainte Catherine. Al rodearse por entero de los nuevos edificios cooperativos y terciarios, hoteleros y de representación, crea un nuevo espacio de representación. (ver anexo 1 para los detalles).

Desde el punto de vista de esta investigación, el conjunto del Square Dorchester y la Place du Canada figura como el ejemplo más emblemático y relevante para ilustrar esta transformación. Forman un gran espacio público en el corazón de Montreal, con espacios verdes, hoy provistos de árboles maduros, con monumentos conmemorativos y bordeado por edificios de una gran calidad arquitectónica -hoteles y oficinas prestigiosas, así como la catedral católica de Montreal. Se trata sin duda de un lugar histórico, Estos grandes edificios ya habían transformado el paisaje del antiguo centro de Montreal -a lo largo de la calle Saint-Jacques en el Viejo-Montreal- y la calle Sainte Catherine en el barrio Saint-Antoine, sobre mallas de origen residencial. Por su morfología y por la relación que establecen entre los interiores privados y los espacios exteriores públicos, contribuyen a una nueva organización moderna y monumental de la ciudad que requieren nuevos tipos de espacios urbanos grandes para permitir su percepción.

Desde finales del Siglo XIX y al principio del XX, se construyen edificios prestigiosos en el square, como el hotel Windsor sobre la calle Peel, en 1878, inspirado en el lujoso hotel Waldorf Astoria de Nueva York<sup>45</sup>. El square se convierte entonces en una importante puerta de entrada a la ciudad y un lugar simbólico. Se eleva, en 1895, el primero de varios monumentos conmemorativos, una estatua de Sir John Alexander MacDonald, Primer Ministro de Canadá de 1869-1873 y 1878-1891.

En 1914, la compañía de seguros Sun Life coloca la primera piedra de su nueva sede en el lado este del square. El edificio es uno de los primeros construidos para oficinas en el actual centro. Se demuelen una iglesia y varias residencias para permitir su ampliación en 1929. Este mismo año, se construye el Dominion Square Building, entre el espacio público y la calle Santa-Catherine, el mayor conjunto mixto de comercios y oficinas en el Canadá en la época. Durante los años treinta y cuarenta, el desarrollo del perímetro de aquel espacio público es retrasado por la crisis económica y la Segunda Guerra Mundial. El desarrollo en los alrededores del Square Dominion y de la Place du Canada empieza de nuevo después de la

---

<sup>45</sup> Marc Choko, *Les grandes places publiques de Montréal*, Montreal : Éditions du Méridien, 1987, p.153.

segunda guerra mundial, con la construcción de edificios modernos como la sede de la Comercial and Imperial Bank of Canada (CIBC) y el hotel Château Champlain.

Figura 28 Edificio de la Sun Life y la Catedral en 1942



Fuente: © Ville de Montréal, Gestion de documents et archives (Microfiches D-427-1), © Héritage Montréal

Todos estos edificios de gran calidad arquitectónica hacen de este square un sitio monumental en el corazón del centro financiero de Montreal que la ciudad reconocerá, en 2012, atribuyéndole un estatuto de patrimonio cultural.

Durante las cuatro primeras décadas del siglo XX, el gigantismo arquitectónico, del que el rascacielos es un ejemplo conspicuo, está en el centro de la transformación de las grandes ciudades industriales, como Montreal<sup>46</sup>. Independientemente de las consideraciones técnicas que lo hacen posible a finales del siglo XIX, la fascinación por el rascacielos cambia la cara de la ciudad industrial. Fruto de la especulación inmobiliaria y arquitectónica en los barrios centrales donde se concentran la riqueza financiera, proyecta la imagen deseada de las metrópolis. Desde Chicago y Nueva York, el edificio en altura se extendió hasta transformar la fisionomía de los centros de todas las grandes ciudades de Norteamérica. El rascacielos y el gigantismo de los grandes edificios permite ciertamente personificar los valores triunfantes y responder al deseo de monumentalidad del capital.<sup>47</sup>

Figura 29 El Square Dominion / Place du Canada



Fuente: © Exporail (# 28CPR), © Héritage Montréal

---

<sup>46</sup> Se sabe que, desde el punto de vista de la tecnología, el rasca cielo, aparecido al final del siglo XIX en los Estados Unidos, es el resultado de dos innovaciones complementarias: el ascensor y la estructura metálica. La primera permite superar la dificultad natural de la ascensión a pie, generalmente fijada en un máximo de seis pisos. El segundo suprime el problema del peso de las estructuras en albañilería. A este respecto, el hecho de que las paredes exteriores no sean ya portadoras, pero llevadas por la estructura en acero de modo que sólo conserven una función de paramento o pantalla constituyó un cambio decisivo.

<sup>47</sup> En montreal, esta arquitectura se basa, como en el resto de América del Norte, en la influencia de la escuela de Chicago, especialmente en la obra de louis h. sullivan. pero, en nuestro caso, la superación del eclecticismo a veces excéntrico del victoriano tardío, pudo apoyarse directamente en los preceptos de la Escuela de las Bellas Artes de paris -más que otros, por obvias razones lingüísticas- y un gran número de arquitectos siguió su vuelta al academicismo académico. Jacques Lachapelle, *Le Fantasma métropolitain L'architecture de Ross et Macdonald*, Montreal : Les Presses de l'Université de Montréal, 2001, pp. 11-12.

En Montreal, esta arquitectura se basa, como en el resto de América del Norte, en la influencia de la escuela de Chicago, especialmente en la obra de Louis H. Sullivan, aunque, en nuestro caso, el eclecticismo de la Escuela de las Bellas Artes de París puede ser más claro que en otros, por obvias razones lingüísticas.<sup>48</sup>

Estos grandes edificios transformaron el paisaje de Montreal, la morfología y la relación entre los interiores privados y los espacios exteriores públicos. Contribuyen a una nueva organización moderna y monumental de la ciudad. Desde el punto de vista de esta investigación, el conjunto del Square Dorchester y la Place du Canada figura como el ejemplo más emblemático y relevante para ilustrar esta transformación.

Figura 30 El edificio de la Sun Life dominando los otros edificios del Square Dorchester en 1937



Fuente: Carte postale, BANQ, © Bibliothèque et Archives nationales du Québec, © Héritage Montréal.

Todos estos edificios de gran calidad arquitectónica hacen de este square un sitio monumental en el corazón del centro financiero de Montreal al representar la expresión de su nueva centralidad territorial que la ciudad reconocerá, en 2012, atribuyéndole un estatuto de patrimonio cultural.

---

<sup>48</sup> Jacques Lachapelle, *Le Fantôme métropolitain L'architecture de Ross et Macdonald*, Montreal : Les Presses de l'Université de Montréal, 2001, pp. 11-12.

Esta nueva monumentalidad era algo que la arquitectura y la ciudad tuvieron que ir definiendo a lo largo de la primera mitad del siglo XX, además de resolver los problemas higiénicos y de redefinir el tejido común de los barrios populares, dotarse de equipamientos sociales, infraestructuras higiénicas o de las grandes infraestructuras de la producción y el intercambio.

A este reto responde, por ejemplo, el movimiento *City Beautiful*, estimulado por la Exposición Colombina de Chicago en 1893. En el apogeo de aquel movimiento, desde 1900 hasta 1910, las clases mediana y mediana alta de la sociedad americana intentan rehacer sus ciudades como objetos hermosos y entidades funcionales<sup>49</sup>. Este movimiento toma raíces en la herencia clásica, medieval y renacentista de Europa, hasta las escuelas del siglo XIX como l'*École des Beaux-arts* de Paris. Aunque el *American Vitruvius*, publicado en 1922, pone de relieve las especificidades del contexto americano en lo cual se constituía este movimiento. Su programa incluía una agenda cultural, preocupaciones medio ambientales y una voluntad estética expresada a través de la belleza, el orden, la sistematicidad y la armonía. La realización de edificios y espacios públicos, centros cívicos, parques, bulevares o trabajo de embellecimiento de los espacios públicos (pavimento, arboles, mobiliario urbano, etc.), materializaron las realizaciones del ideal del *City Beautiful*. El objetivo detrás de estas realizaciones fue siempre una voluntad en mejorar el bienestar de los habitantes de la ciudad. Se pretendía que las mejoras espaciales y las reformas institucionales iban a impregnar los habitantes de la ciudad con un patriotismo cívico y crear una mejor disposición para desarrollar valores comunitarios. En cuanto al aspecto del diseño, el movimiento quería extender la esfera de influencia de los arquitectos como tal, haciéndole asimilar la relación esencial entre el edificio y su emplazamiento, la importancia de agrupar edificios para crear armonía, y también asegurar el dominio de unos edificios sobre el marco construido adyacente. Pues ya no se trata simplemente diseñar una fachada, si no mas bien trabajar mejor la relación entre los edificios bajo un trabajo sobre el espacio publico.

Los valores urbanos del *City Beautiful* tenían que implementarse dentro del marco social, político y económico existente. Este movimiento nunca tuvo pretensión de construir un sistema fuera de la realidad de los EEUU, o como una utopía a la

---

<sup>49</sup> Algunos autores hablan del *Civic Art*.

manera de las ciudades jardines de Ebenezer Howard. Nunca se pretendió romper con lo existente para crear algo totalmente nuevo o revolucionario, como iba a ocurrir mas tarde en Europa. Aquellas clases urbanas medianas y mediano altas, defensoras del *City Beautiful* tenían intereses en los valores liberales-capitalistas del industrialismo, ya que poseían los privilegios asociados a la propiedad privada. Reconocían los excesos de la sociedad capitalista, pero proponían mejora. Aceptaban con optimismo la ciudad, y en consecuencia aparecía totalmente absurda la idealización del pasado «arcadiano» o los movimientos de retorno a la vida rural y de *country life*. Se creía que la ciudad podía ser reformada porque era parecida a un organismo vivo y según muchos pensadores de aquel movimiento, los ciudadanos podían orientar y mejorar su organización y encontrar los elementos a mejorar<sup>50</sup>.

Figura 31 Benjamin Franklin Parkway en la ciudad de Philadelphia



Fuente: <http://recivilization.net/AmericanCityBuilding/230citybeautiful.php>

Fecha de consulta de la pagina web: 1 de marzo de 2016

Los defensores del *City Beautiful* nunca detallaron en qué consistía la belleza de una ciudad, aunque de vez en cuando se hablaba de la importancia de las proporciones, de la armonía, de la simetría o de la escala. Sin embargo, se denunciaba en los foros públicos las deficiencias estéticas de las ciudades industriales norte-

---

<sup>50</sup> William H. Wilson, *The City Beautiful Movement*, Baltimore: Johns Hopkins University Press, 1989, p.78

americanas. El pragmatismo de aquel movimiento hablaba, por ejemplo, de la importancia de pensar los parques dentro de una perspectiva de sistema dentro de la ciudad (localización, dimensión, relación entre ellos, accesibilidad para la población, conectividad, etc.) pero estos principios a partir de lo cual se podía conceptualizar un proyecto, se entendían como recetas rígidas a seguir.

Tanto el pensamiento de Olmsted como el de los ambientalistas fueron fundamentales para promover la idea del *Comprehensive City Plan*. Con ella, el plano tenía la capacidad de conformar la ciudad como una sola entidad, en la que poder identificar los problemas urbanos y, por supuesto, los remedios a través de las pautas del *City Beautiful*. La llegada del movimiento del *City Planning*, que marco el nacimiento del urbanismo norte-americano, fue la última etapa hacia el desarrollo de una práctica urbanística como tal en los EEUU.

## 2.2 El urbanismo norteamericano y la especificidad quebequense

La subdivisión del territorio en una malla (*grid*) elemental de manzanas y parcelas rectangulares, con calles intersecadas en ángulo recto, conocida como *Townsite planning* o *town layout*) consiste en hecha por un topógrafo para luego edificar. Las parcelas para edificios privados se alternan de vez en cuando con otras reservada para equipamientos o espacios públicos.<sup>51</sup> Esta actividad fue importante en América del Norte para urbanizar expeditivamente los territorios del oeste del continente, después de la guerra civil de los EEUU y de la formación del Dominion Canadiense, en la segunda mitad del siglo XIX y hasta principios del siglo XX.

Coetáneamente también se usó para el rápido crecimiento de barrios populares de las ciudades<sup>52</sup>. Ideal para acompañar el crecimiento urbano impulsado por la

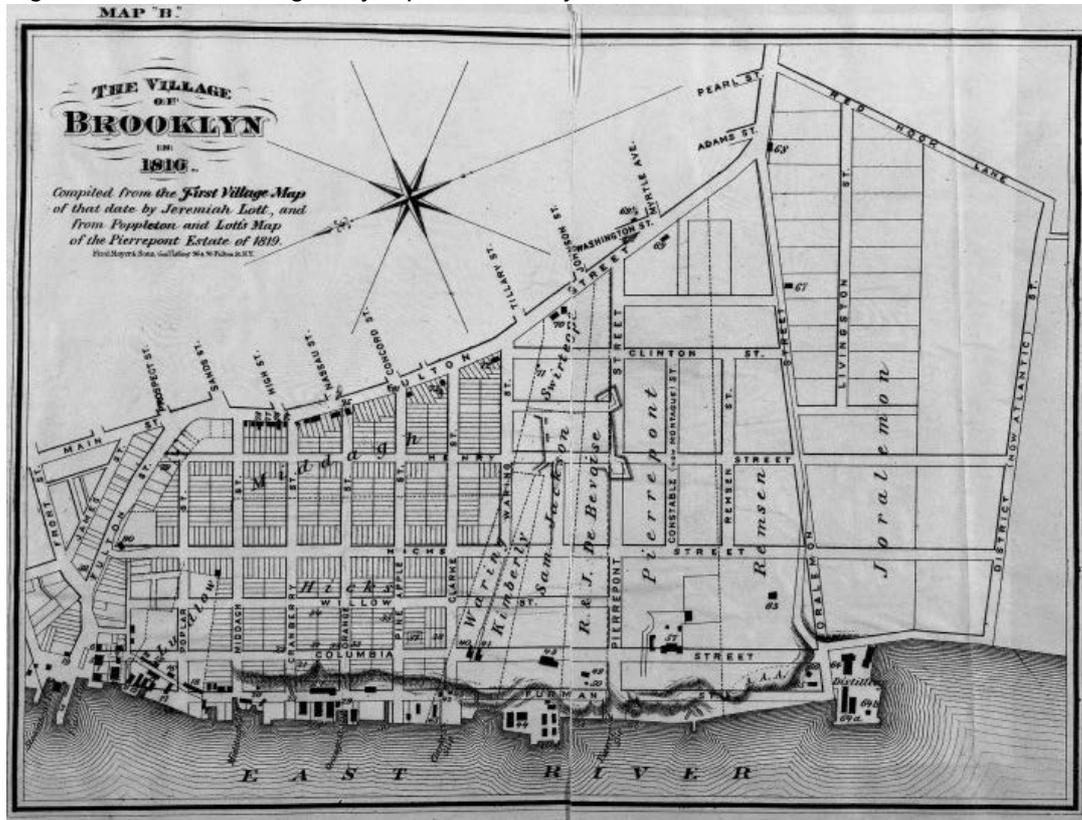
---

<sup>51</sup> Anthony Sutcliffe, *Towards the Planned City, Germany, Britain, the United States and France, 1780-1914*, Oxford : Basil Blackwell, 1981, pp. 91-93.

<sup>52</sup> Especulando con el potencial del territorio, empresas de ferrocarriles y promotores usaron estos planos de desarrollo urbano, para la construcción rápida de barrios obreros cercanos a fabricas o de asentamientos a medida que avanzaba una línea de ferrocarril. Con un bajo costo, cualquier topógrafo podía producir rápidamente un plano con calle y parcelas estándares, fácil de ampliar indefinidamente al ritmo del desarrollo urbano. Era de lectura muy sencilla para todos y se apreciaban, por ejemplo, las parcelas de esquinas, frente a los espacios públicos o con vistas y acceso al paisaje. La dimensión uniforme la cuadrícula y de las parcelas permitían fácilmente su adaptación a cualquier sitio, reproducir modelos de viviendas o usar títulos legales fáciles de manejar por cualquiera. Este desarrollo urbano barato, rápido, seguro y de fácil comprensión, era idóneo para aplicar el ideal de democracia de

industrial, el *Townsite Planning* americano se adaptó en Montreal a la influencia británica del urbanismo georgiano.

Figura 32 Town Planning: el ejemplo de Brooklyn en 1816



Fuente:

<http://americanhistory.oxfordre.com/view/10.1093/acrefore/9780199329175.001.0001/acrefore-9780199329175-e-28>

Fecha de consulta de la pagina web: 15 de noviembre de 2016

El *Townsite planning* era promovido individualmente en planos parciales yuxtapuestos sobre el territorio sin más lógica que los límites de la propiedad original de su promotor. La necesaria coordinación y organización del conglomerado resultante, así como la necesaria adecuación de la ciudad existente, exigieron figuras más complejas de planificación.

Aunque, en Montreal el *comprehensive* o *urban planning* no se formalizaría hasta 1979, con la adopción de la Ley sobre el urbanismo por el Gobierno de Quebec, su

---

Andrew Jackson, séptimo presidente de EEUU y posibilitaba el acceso, sin ninguna jerarquía social evidente, a la propiedad privada para cada individuo, sinónimo -en EEUU- de libertad.

practica urbanística se enraíza en la primera mitad del siglo XX, con la combinación del *zoning* y el *Site Planning*, de forma específica a la del resto de América del Norte. La difícil incorporación de la conservación patrimonial a este conglomerado disciplinar es el objeto principal de este trabajo e irá dándose trabajosamente a lo largo del proceso que en él se explica.

### 2.2.1 El *City Planning* de los pioneros y el papel de los planificadores

A la vista de los desastrosos efectos de las epidemias en la ciudad y de la tradición más o menos explícitamente anti urbana, desde los años 1840 algunos reformistas empezaron a intentar mejorar la ciudad industrial. Muchos atribuían una parte de los problemas sociales, incluyendo la degradación humana de muchos obreros, al ambiente de las ciudades, donde el impacto de la industrialización estaba siendo terrible para la población obrera, hacinada en barrios insalubres con fuertes densidades, donde se producían epidemias periódicas mortales de las que la burguesía difícilmente podía escapar.<sup>53</sup> Políticos locales y hombres de negocios empezaron a formular preocupaciones a propósito de las enfermedades contagiosas sobre el crecimiento económico de las ciudades.<sup>54</sup>

Después de la Guerra civil estadounidense se consolidó la profesión de higienista y, con ello, los debates médicos para explicar la tipología, las causas y la forma de transmisión de las enfermedades dentro de la población de las ciudades que permitieron la formulación de nuevas teorías que constataban la relación entre la salud y la higiene del entorno construido<sup>55</sup>. Los investigadores habían identificado cinco peligros para la salubridad en las ciudades industriales: las condiciones desagradables de las calles, la gestión de residuos, las aguas residuales, los desechos animales y humanos, y la repentina aparición de tugurios en los que la

---

<sup>53</sup> Stanley K. Schultz, *Constructing urban culture: American cities and city planning, 1800-1920*, Philadelphia: Temple University Press, 1989, p. 113. Richard T. Legates y Frederic Stout, *op. cit.*, pp. 300-303.

<sup>54</sup> Stanley K. Schultz, *op. cit.*, pp. 112.

<sup>55</sup> En el siglo XIX la mayoría de las calles eran todavía de tierra con aceras de planchas de madera solamente colocadas encima de este suelo de tierra. En realidad, las aceras se encontraban encima una mezcla de barro y aguas estancadas. Durante los veranos había siempre un olor muy fuerte en las calles estrechas y los callejones, ya que se encontraba residuos de todo tipo, aguas residuales y desechos animales y humanos.

combinación de estos fenómenos significaba la presencia latente de enfermedades que culminaba en la propagación periódica de epidemias por toda la ciudad.<sup>56</sup>

En consecuencia, había que actuar sobre las calles y el entorno construido. Entre los años 1840 y el primer decenio del siglo XX, el tema de la higiene mejoraría mucho en EEUU y, ya al final del siglo XIX, la integración de nuevas técnicas médicas y los avances de las posibilidades de la ingeniería para construir infraestructuras y equipamientos públicos crearon esperanza en la posibilidad de una planificación urbana capaz de remodelar la ciudad según las preocupaciones higienistas.

Pero la racionalización de la intervención requería una programación y un proyecto de ciudad en crecimiento ilimitado con técnicas más complejas que las de las alineaciones y las simples normas de buena vecindad en que se basaba el *Townsite Planning*. No eran solo motivos racionales relacionados -higiénicos, sociales, de eficiencia o de seguridad. La expresión del liderazgo económico, político o de otro tipo, junto con la de la representación de la nueva sociedad también requería una planificación compleja que reconociendo el valor de la centralidad la organizase. Esta será la preocupación de los arquitectos, decididos a investigar nuevos tipos y conceptos urbanos, como los relacionados con la centralidad en la ciudad.

Estas condiciones inspiraron reformas sociales a principios del siglo XX. Hito importante en este capítulo de la historia americana incluye el «Survey» de Pittsburgh de 1908. Fue el primer análisis integral de bienestar social, atendiendo temas como la salud pública, las condiciones de trabajo, género y vivienda. El Plan de Chicago de 1909, que se considera como el primer plan integral (comprehensive

---

<sup>56</sup> Stanley K. Schultz, *op. cit.*, p. 114. Entre 1815 y 1839, la mediana anual de muertos en las ciudades de Boston, Nueva York, Filadelfia y Nueva Orleans combinados era de 28,1 muertos por mil habitantes, sin embargo, durante el siglo XIX, los ambientalistas y los médicos no podían formular evidencias científicas acerca de la relación entre la contaminación atmosférica y las enfermedades. Aunque el importante estudio empírico de Edwin Chadwick en Inglaterra estableció una relación obvia entre la pobreza y la tasa de mortalidad. Según el estudio, en aquella época, la mortalidad ligada con enfermedades es mucho más alta en los barrios pobres que en los barrios burgueses. Además Chadwick demuestra que la pobreza de los individuos, como tal, no era el problema para explicaba la propagación de las enfermedades. El problema fundamental provenía de las condiciones sanitarias lamentables en las cuales la gente vivía en los barrios, dada la ausencia de infraestructuras adecuadas para evacuar los residuos y el suministro de agua. Por ejemplo, a menudo se recogía el agua en pozos donde previamente se habían echado animales muertos. La conclusión del informe de Chadwick promovía la construcción de un sistema de alcantarilla para evacuar fuera de la ciudad los residuos, las aguas residuales y los desechos animales y humanos. Esto es una *conditio sine qua non* para prevenir las enfermedades, y por lo tanto las epidemias, en las ciudades industriales del siglo XIX.

plan) de una ciudad, presenta un antídoto claro en contra de la miseria industrial y una voluntad de cuadruplicación de los espacios públicos, como parques, en la orilla del lago. La zonificación de 1916 para la ciudad de Nueva York tiene como preocupación dar luz y circulación de aire con las normativas de «set backs».

Un hilo conductor de muchas de las reformas sociales durante este período es el mejoramiento de la salud y bienestar a través de mejoras en los equipamientos públicos de la ciudad, y una de las expresiones más destacadas de este tipo de intervención fue el movimiento de los parques (Park Movement). Tanto en Europa como en América del Norte, la ideología del parque público se basaba en la importancia del espacio verde público abierto, necesario para la salud y la vitalidad de las poblaciones urbanas. En este contexto Olmsted y su socio Calvert Vaux ganaron un concurso público para construir un nuevo Parque Central de Nueva York. Olmsted abogó por incorporar proactivamente escenarios naturales en ciudades y se convirtió en uno de los principales constructores de Parque del siglo XIX en los EEUU.

Antes del City Planning, que nació en 1900, el desarrollo urbano no se había hecho bajo la idea ni con los mecanismos de la planificación urbanística y planos importantes como los de Filadelfia o de Washington no constituían comprehensive city plan si no proyectos de Town planning (o de alineaciones y parcelaciones) como el que hemos visto del Square Philips y la New Town en Montreal, pero de escala enorme. Eran ensanches que carecían de la idea de programación.<sup>57</sup>

En contraste con el *Townsite Planning*, el *City Planning*:

« Dealt with already built cities, such as New York, Chicago, or San Francisco. The older practice of devising layouts for new places was not its principal concern. This distinction is fundamental. To grasp its significance, one has only to ponder the difference between projecting a de novo layout upon a fresh or little developed site whose owner fully controls it and the making of a plan for an existing city over which no person, group, organization, or public agency

---

<sup>57</sup> Jon A. Peterson, *The birth of City Planning in the Unites States*. Baltimore: Johns Hopkins University Press, 2003. p. 6.

exercises unified control and which is already filled with people, building, and complex arrays of activity »<sup>58</sup>.

Si, por una parte, la escala y la ambición territorial del urbanismo americano superaban todo lo que se había planteado en Europa hasta aquel momento, por otra parte, se podía notar el poco interés por la forma física de la ciudad y su control futuro. Cuando sí se había formalizado físicamente, como en los ejemplos del City Beautiful, la intención era más propagandística que normativa. Según Anthony Sutcliffe esto producía un fenómeno contradictorio:

« In the United States planning existed at two levels. One was that of the plans themselves, the scale and ambition of which were widely recognized, even in Germany, as surpassing anything produced elsewhere. The other level was that of physical implementation, which remained flawed, partial or non-existent... Most American city plans were propaganda exercises, visions of a shining future designed to emphasize the defects not only of current environmental policy, but of urban government as a whole. Thus they were more the product of bad government than the culmination of decades of municipal progress »<sup>59</sup>.

A partir del segundo decenio del siglo XX, muchas ciudades de EEUU adoptaron un *Comprehensive City Plan* que permitía identificar los problemas urbanos de la ciudad y desarrollar orientaciones para mejorar el estado general de la ciudad pero que no eran normativos. Esta práctica nueva de planificación consiste en una tecnificación de prácticas previas, con la incorporación de la dimensión tecnocrática a la gestión de las ciudades que, según algunos, permitiría su control por parte de las burguesías empresariales locales.

En muchas ciudades de Estados Unidos, el movimiento para el *City Planning* estuvo estrechamente vinculado con una serie de conflictos locales, entre los sectores empresariales y las autoridades municipales a las que ya no controlaban. Desde las últimas décadas del siglo XIX, i ciudad tras ciudad, las burguesías locales estaban perdiendo el control directo sobre los ayuntamientos, que tenían que abandonar en

---

<sup>58</sup> Jon A. Peterson, *op. cit.*, p. 6.

<sup>59</sup> Anthony Sutcliffe, *op. cit.*, p. 88.

beneficio de los políticos de las clases populares. Éstos controlarán las administraciones municipales de las grandes ciudades con poderosas maquinarias electorales ubicadas en barrios populares y comunidades étnicas. Su poder se basaba en fuertes dispositivos clientelistas (distribución de empleos, contratos y protección), que requerían una densa organización para monitorear de cerca las poblaciones y monetizar los beneficios otorgados a los intereses privados directamente relacionados con la gestión urbana.

No pudiendo ejercer el poder a la manera antigua, las burguesías locales optaron por ejercer su control a distancia. Los nuevos profesionales jugarán un papel importante en esta confrontación al contribuir a despolitizar el conflicto y, en consecuencia, debilitar a los políticos populistas electos en el poder. Los poderes de estos se verán reducidos en lo que toca a la gestión cotidiana de los servicios municipales poniéndolos en manos de los técnicos.

Al conseguir separar lo administrativo de lo político, la “ciencia” de los planificadores será el arma de las burguesías locales, legitimando así su autonomía profesional. Se sellará entonces el pacto característico de la era progresista. La burguesía local recurre al uso de expertos externos para definir los objetivos de las acciones municipales, sustrayendo de esta manera su selección a la estructura funcionarial. Los profesionales de aquel vasto movimiento de reforma pública se convierten en garantes de la credibilidad de la gobernabilidad local, y el *comprehensive city plan*, la herramienta para afirmarlo en la esfera pública.

Ello se basa en un pretendido conocimiento científico de la ciudad y de su diseño (infraestructuras, vivienda, población, etc.) por parte de los nuevos profesionales, pero también de sus necesidades, y de lo que hoy en día se llama la gobernación de las administraciones públicas de los ayuntamientos.

Esta pretendida racionalidad explica porqué, en Norte América, la planificación dejó de lado la reflexión sobre las formas urbanas de transformación de la ciudad existente y porqué el modelo urbanístico del *City Beautiful*, ni el Civic Art que no presentaban credenciales de científicidad sino artísticos, tuvieron una resonancia mitigada en el trabajo de estos nuevos profesionales de la ciudad. La elaboración de los *comprehensive city plan* sobre la organización de las funciones, sus

implicaciones sociales y su compatibilidad o sobre las infraestructuras del tráfico, así como la reforma de los aparatos administrativos municipales ocuparon más espacio en su campo profesional.<sup>60</sup>

El *City Planning* haciendo hincapié en la importancia del transporte y la vivienda, así como en la distribución de usos en la ciudad, separándolos por áreas cuando se consideraba necesario para alcanzar los fines prácticos de eficiencia y conveniencia se convirtió en una herramienta útil para las élites locales, a partir de los años 1910.

Sin embargo, la consolidación del *City Planning* al principio del siglo XX, como lo ha demostrado una cierta historia oficial acerca del nacimiento del urbanismo americano, ocurría en paralelo a los movimientos funcionalistas europeos en arquitectura, representados por los primeros congresos del CIAM, como veremos en la segunda parte de esta tesis. A pesar de esta constatación, también es cierto que existe una arquitectura urbana americana de la gran ciudad, con nuevos tipos arquitectónicos y nuevos espacios que, si bien no tuvo una teoría que fuera divulgada en su momento, sí que tuvo sus manuales y una enorme presencia. Et Civic Art, tal como viene presentado por Hegemann y Pitts es su máxima expresión. Y no es casual que sus dos autores, uno europeo y otro americano, conocieran a fondo las realidades urbanas y arquitectónicas de ambos continentes cuya relación era mucho más intensa de lo que se ha puesto de manifiesto por aquella historiografía. Solo hay que ver, por ejemplo, los personajes de ambos lados del Atlántico que se reunían en los congresos internacionales de urbanismo de las primeras décadas del siglo, por ejemplo, el de Ámsterdam de 1924. Los nuevos urbanistas adoptarían la técnica y herramienta normativa del *zoning*, previamente existente, que permitía, controlar algunas molestias en la ciudad de manera sencilla, como veremos a continuación.

## 2.2.2 Control de la forma y crecimiento de la ciudad moderna en América del Norte

El *zoning* es una técnica para distribuir los usos en la ciudad eficientemente. Surgió como una respuesta a las condiciones de congestión insoportable de los *slums* en las áreas del centro y a la frenética actividad especulativa del suelo en los sectores

---

<sup>60</sup> Mel Scott, *American City Planning Since 1890, A History of Commemorating the Fiftieth Anniversary of the American Institute of Planners*, Berkeley: University of California Press, 1971, p. 123.

periféricos de la urbanización. Muchos reformadores lo vieron como la solución para, estabilizar el valor de las propiedades a través de la separación de los usos incompatibles. Es un sistema normativo que generalmente traduce operativamente las políticas de uso del suelo expresadas en un plan general o director (master plan). El *zoning* sólo es una técnica del urbanismo, como la expropiación, la reserva para fines públicos o la subdivisión del suelo<sup>61</sup>.

La teoría clásica determina que la comunidad, habiendo identificado los objetivos de su desarrollo tras estudio suficiente, delinea las acciones necesarias en un plan director que se aplicará con una serie de instrumentos como el de la zonificación. Esto implica que la aprobación del plan precede a los reglamentos de *zoning*. Sin embargo, históricamente los reglamentos de zonificación fueron anteriores y autónomos respecto a los planes directores, tanto en los Estados Unidos como en Canadá.

Efectivamente, en Canadá, el artículo 92 del Acta de creación de la América del Norte británica, por el parlamento británico el primero de julio de 1867, otorgó a las provincias las competencias de administrar los gobiernos locales, las instituciones municipales, la propiedad y otras materias locales y privadas, entre ellas la de controlar los usos del suelo. En Quebec, el derecho de crear un marco jurídico para controlar la edificación fue otorgado en 1903 a los municipios que, entre otras cosas pudieron establecer normas de construcción y de altura de los edificios.

Como mecanismo jurídico, el *zoning* fue refinado en EEUU después de la primera guerra mundial, si bien, había sido defendida por la primera conferencia nacional de planificación urbana de EEUU, en 1909, en que Henry Morgenthau del *New York Committee on Congestion of Population* señaló las posibilidades para utilizar la zonificación como un medio para combatir el mal de la congestión y la aplicación de los principios de división del territorio por distritos (o zonas) que ya estaban en uso en Alemania<sup>62</sup>.

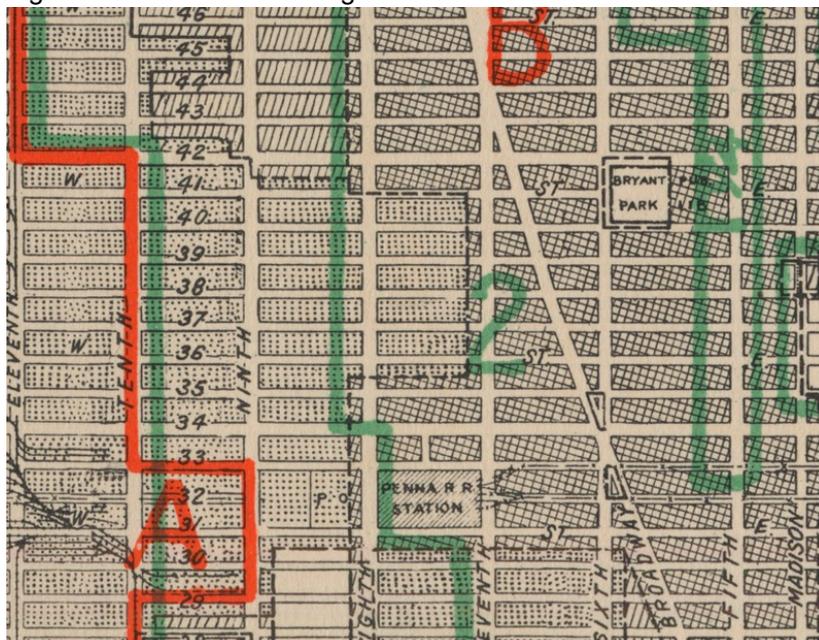
---

<sup>61</sup> En virtud de la legislación estatal, los gobiernos locales o municipales en EEUU y Canadá están autorizados a hacer una división en zonas del suelo con normas que especifican los usos permitidos en cada una de ellas (residencial, comercial, industrial, agrícola, etc.), las densidades del desarrollo (FAR y bulk), el tamaño máximo de los edificios, el tamaño de las parcelas, el nombre de plazas de aparcamiento, etc.

<sup>62</sup> Nino Hason, *The emergence and Development of Zoning controls in North American Municipalities: a critical Analysis*, Toronto: University of Toronto, Papers on Planning and Design n° 13, 1977, p. 7. Marie-Odile Trépanier, « Formes traditionnelles et réforme récente du droit de l'urbanisme au Québec:

La introducción del *zoning* en EEUU está ligado a la historia de la ciudad de Nueva York<sup>63</sup>. El problema fundamental para convencer a la administración de la ciudad en dotarse de un mecanismo legal para controlar el desarrollo urbano fue la escasez de terreno en la isla de Manhattan para acoger almacenes, fábricas y tiendas de servicio como la lavandería industrial que empezó a crear molestias a los comerciantes de la quinta avenida<sup>64</sup>. En consecuencia, la ciudad de Nueva York adoptó, por primera vez en EEUU, una ordenanza de zonificación integral en 1916, que hizo escuela<sup>65</sup>.

Figura 33 Extracto del zoning de Nueva York de 1916



Fuente: [http://skyscraper.org/EXHIBITIONS/URBAN\\_FABRIC/sw01.php](http://skyscraper.org/EXHIBITIONS/URBAN_FABRIC/sw01.php)

Fecha de consulta de la página web: 1 de marzo de 2016

---

changement de fond ou changement de forms? », en Léveillé J., *L'aménagement du territoire au Québec, Du rêve au compromis*, Montreal: Éditions Nouvelle optique, 1982, pp.12-13.

<sup>63</sup> Pagina web del Departamento de urbanismo de la ciudad de Nueva York, (consultada el 18 de marzo de 2014) <http://www.nyc.gov/html/dcp/html/zone/zonehis.shtml>

<sup>64</sup> Réjane Charles, *Le zonage au Québec, un mort en sursis*, Montreal: Presses de l'Université de Montréal, 1974, p. 31. Aunque fue introducido por primera vez en Alemania y de forma parcial en algunos municipios de California al final del siglo XIX, se dice que el primer reglamento global en utilizar el *zoning* fue el de la ciudad de Nueva York en 1916. Durante los tres últimos decenios del siglo XIX, con la llegada de las novedades técnicas para construir edificios con estructura de hierro y ascensores y a medida que Nueva York adquiría el estatuto de centro financiero de todo el país, el *skyline* de la ciudad empezó a transformarse drásticamente con los edificios de gran altura, provocando la protesta de la población. Como respuesta a este problema, la legislatura del estado adoptó una serie de decretos para restringir la altura máxima de los edificios. Estos decretos culminaron con la adopción del *Tenement House Act* de 1901.

<sup>65</sup> City of New York, *Board of estimate and Apportionment*, Building zone resolution (adopted July 25, 1916).

Esta fórmula se extendió rápidamente al resto de los EEUU, especialmente gracias al *Standard State Zoning Enabling Act*, preparado por el gobierno de EEUU desde 1922 y confirmado judicialmente en 1926.<sup>66</sup> Esta ley capacitó a los gobiernos municipales para regular la actividad de los particulares, zonificando, con el objeto de asegurar la salud, la seguridad, la moral y el bienestar general del público, independientemente de los perjuicios financieros causados a la propiedad<sup>67</sup>. Como resultado, el uso de la zonificación se difundió a todo los EEUU.

El *Standard City Planning Enabling Act*, sería aprobada cuatro años más tarde que la del zoning y esto explica que, a pesar de que su artículo 3. previera que el reglamento de zonificación debía adoptarse de conformidad con un *comprehensive city plan*, en los Estados Unidos, los tribunales no han exigido nunca a la elaboración de un plan director, como condición previa para establecer un *zoning*. En 1953, sobre 1347 ciudades en EEUU de más de 10.000 habitantes, 800 tenían una reglamentación de *zoning*, mientras solamente 434 tenían un Master Plan. En general, el “plan” director se ha confundido con el “plano” que acompaña al reglamento de *zoning*. La atención pública se ha centrado siempre en los reglamentos de zonificación, que son los que tiene fuerza legal y valor para los derechos de propiedad individual, mientras que el plan en sí no tiene ningún efecto legal sobre los derechos privados de los individuos.

El caso de Montreal es interesante porque demuestra, por su realidad construida, como el Ayuntamiento tuvo que dotarse de herramientas legales para orientar el desarrollo urbano en su territorio. La ciudad había conseguido un mecanismo de zonificación, por evolución de la Carta de Montreal y de códigos de construcción del último tercio del siglo XIX, similares a los que había en Inglaterra.

La Carta de Montreal de 1864, daba poder al Ayuntamiento para promulgar normas y prescripciones para la construcción de edificios, a través de reglamentos u órdenes y bajo principios de seguridad para los ciudadanos, de prevención de incendios o de embellecer la ciudad. El artículo 300 de la Carta daba el consejo municipal la

---

<sup>66</sup> Según Nino Hason, *op. cit.* Parece que se puede hablar de una infatuación por el *zoning* en los municipios estadounidenses. El *Standard State Zoning Enabling Act* fue elaborado por el Departamento de Comercio en 1922 y tiene mucho que ver con la difusión y la adopción de este tipo de ordenanzas en los municipios de relativa importancia en EEUU.

<sup>67</sup> Réjane Charles, *op. cit.*, p. 31. El derecho de los gobiernos locales para adoptar un *zoning* fue confirmado con la decisión histórica del Tribunal Supremo de EEUU sobre el caso del pueblo de Euclides versus *Ambler Realty Corporation* en 1926. Stephen A. Morris, *Zoning and historic preservation*, Washington DC: Cultural Resources Partnership Notes, June 1998, pp. 2-3.

facultad de regular la arquitectura, el tamaño y la simetría de los edificios en algunas calles. Esta capacidad, revisada en diversas ocasiones, ampliándola a través de sucesivas enmiendas, permitió a la ciudad influir en el diseño y la consistencia de la apariencia exterior de los edificios en unas calles determinadas. Esta capacidad se reforzó a partir de 1903, cuando el gobierno del Quebec otorgó a los municipios establecer normas de construcción y de altura de los edificios.<sup>68</sup>

Estas normativas, exclusivamente de construcción, se vieron superadas por la 570, aprobada, en 1915, que tenía efectos urbanísticos al permitir una subdivisión del suelo según usos. Era ya una normativa de *zoning con la que* el consejo municipal podía reservar calles exclusivamente para el uso residencial.

La normativa de *zoning* de Montreal ha evolucionado en tres etapas: el *zoning* permisivo, el *zoning* restrictivo y el *zoning* discrecional. El *zoning* permisivo se perpetuó hasta los años 1980 y tenía como característica el hecho de permitir construcciones en altura, según un factor de ocupación del suelo muy alto, de manera uniforme sobre todo el territorio o una parte. Este tipo de *zoning* permisivo fue establecido por el Ayuntamiento de Montreal en 1929, gracias a una normativa que reemplazó a la de 1901 y que seguía las vigentes en otras grandes ciudades en América del Norte como Nueva York y Chicago. Este reglamento preveía edificios de gran tamaño según una edificabilidad de 12 m<sup>2</sup> de techo/m<sup>2</sup> de suelo, de aplicación general.<sup>69</sup> Dio lugar a la construcción de varios edificios tanto en el antiguo sector financiero como en el nuevo de Saint-Antoine, algunos de ellos monumentales y muy notables, como el edificio Aldred al lado de la Places d'Armes o el de la Sun Life al lado del Square Dominion.

Montreal, gracias a la autonomía que le aseguraba su Carta, había empezado a zonificar su territorio antes, en 1915.<sup>70</sup> En 1930 el Gobierno de Quebec dio a ciertos municipios la capacidad de zonificar para controlar la edificación y la urbanización a

---

<sup>68</sup> El Ayuntamiento de Montreal se había dotado de una normativa ya desde 1901 (la normativa número 260, enmendada en 1904 y 1905, después de las modificaciones a la Carta de Montreal en 1903) que, en su artículo 23, establecía que se podía construir edificios de un máximo de 10 plantas y de altura máxima de 130 pies (aproximadamente 40 metros). Además la normativa otorgaba al consejo municipal el poder de establecer distancia de respeto sin construcción frente a la alineación de la calle y una altura mínima de 3 plantas en las calles de mayor importancia, como Saint-Laurent, Cherrier y Saint-Antoine. En 1911, se amplió este poder para que se pudiera aplicar este principio frente a los espacios públicos.

<sup>69</sup> Clément Demers, « Le Zonage dans la zone centrale de Montréal », *ARQ*, n° 10, 1982, p. 12.

<sup>70</sup> Lorne Giroux, *Les aspects juridiques du règlement de zonage au Québec*, Quebec: Presses de l'Université Laval, 1979, p. 7.

través de ordenanzas edificatorias y de *zoning*. En 1945 este derecho se generalizó a todos los municipios del Quebec, convirtiendo el *zoning* en una práctica del habitual en Quebec a partir de la posguerra.<sup>71</sup>

Tanto en EEUU como en Canadá se aprobó el derecho de zonificar antes del de planificar. El Código Municipal de la provincia de Quebec no incluyó disposiciones para regular planes directores hasta 1960, en cambio, como ya hemos visto, desde 1930 incluía la capacidad de zonificación normativa.

La zonificación urbanística tiene una estrecha relación con la conservación del patrimonio. Por esta razón, a lo largo de esta tesis se estudia la evolución de las técnicas del *zoning*, que se va haciendo más complejo a lo largo del siglo XX. Se analizará las aportaciones del *zoning* restrictivo y el discrecional a la práctica urbanística y conservacionista.

### 2.2.3 Los inicios del urbanismo y de la protección monumental en el Montreal

El Canadá no escapaba a los distintos movimientos de reforma que soplaba sobre el conjunto de la sociedad americana y europea al cambiar el siglo. La insalubridad de Montreal, descrita en el libro *The City Bellow the Hill: a sociological study of a portion of the city of Montreal, Canada*<sup>72</sup> y los problemas de corrupción municipal y de especulación sin escrúpulo estaban también presentes en otras ciudades canadienses y las preocupaciones eran similares a las de las grandes ciudades americanas.

La fundación del instituto canadiense de los urbanistas en 1919, por Thomas Adams y el pequeño grupo que compartía sus preocupaciones, señaló el origen oficial de la profesión de urbanista en el Canadá.

Para ello fue crucial haber creado a una comisión de conservación, que pudo canalizar las ideas de los distintos movimientos de reforma, aunque al principio su objetivo era más operativo: Instituida en 1909 por Clifford Sifton, entonces Ministro de Interior, con la misión de dar luz sobre la dilapidación de las enormes riquezas

---

<sup>71</sup> Réjane Charles, *op. cit.*, pp. 30-33.

<sup>72</sup> Herbert Brown Ames, *The city below the hill: a sociological study of a portion of the city of Montreal, Canada*, Toronto, University of Toronto Press, 1972 [1897], 116 p.

naturales del país, El consejero médico de la Comisión fue el doctor Charles Hodgetts que había sido funcionario de Salud Pública y no se había privado de criticar a los especuladores inmobiliarios y a los promotores deshonestos, como responsables de la “ruina” de las ciudades. Desempeñaría un papel de primer orden en la gestación del urbanismo canadiense ya que no tardó en vincular problemáticas como las reservas de agua potable, la degradación de los sistemas naturales y otras similares con la cuestión urbana. Hodgetts insistió en la necesidad de incorporar un especialista en cuestiones urbanas, hasta que la comisión obtuvo el nombramiento de Thomas Adams como urbanista-consejo para el Gobierno federal, en 1914.

Thomas Adams trabajaba como consejero de los municipios ingleses para la aplicación del *Town Planning Act* de 1909, cuando aceptó la invitación procedente del Canadá que le permitió caracterizar los principios del urbanismo en el Canadá. Animó a legislar sobre urbanismo a varias provincias y aconsejó a numerosos municipios sobre sus problemas urbanos, redactando las leyes él mismo cuando era necesario. Promocionó una revista de la comisión, que llamó *Town Planning and the Conservation of Life*.<sup>73</sup> Inspirado por las ideas del *City Beautiful Movement*, odiaba el desarrollo urbano basado en la utilización de la rejilla ortogonal, el *Town Planning* norte-americano. Criticaba también abiertamente la especulación de la propiedad de la tierra y la falta de servicio para la población rural y intentó garantizar la prosperidad en el medio rural para frenar el éxodo hacia los grandes centros urbanos. En resumen, preconizó un extenso paquete de medidas radicales, exigiendo mayores intervenciones de las autoridades públicas<sup>74</sup>.

Con la notable excepción de Quebec –ya hemos visto que tenía unas dinámicas propias en este campo- casi todas las provincias del Canadá adoptaron leyes sobre el urbanismo y confiaron a un Ministerio la gestión de los asuntos municipales. Estas primeras leyes autorizaban la posibilidad de establecer medidas de planificación y *zoning*, pero limitaban la aplicación al caso de las extensiones urbanas en la periferia de las ciudades y en ningún caso había intervención en el medio construido. Casi todas las leyes contenían, por otra parte, una cláusula concediendo a los propietarios privados un recurso en compensación en caso de ataque a sus derechos. Estas leyes establecían también una agencia gubernamental que tenía derecho a actuar sobre la actividad urbanística y podía pasar por encima de las

---

<sup>73</sup> Jeanne M. Wolfe, *Our Common Past : An Interpretation of Canadian Planning History*, Retour sur le passé : un survol historique de l’urbanisme canadien, Plan Canada, Juillet 1994, pp. 17-18.

<sup>74</sup> *Idem*.

decisiones de los municipios o autorizar proyectos en contra de su voluntad. Generalmente, existe una semejanza enorme con la ley británica de 1909.

En 1918, Adams lideró un pequeño comité compuesto por dieciocho profesionales - topógrafos e ingenieros- interesados para formar de un cuerpo profesional, el instituto de urbanismo del Canadá. Copiado sobre el modelo británico, permitía incorporar a miembros de un cuerpo profesionales o, cuando no era el caso, someter a examen al candidato. Su acción principal consistía en promover el urbanismo.

Revistas profesionales, como el *Canadian Engineer*, el *Canadian Municipal Journal*, el *Canadian Architect and Builder*, y la revista del instituto real de arquitectura del Canadá, sin contar con la revista del propio instituto de urbanismo del Canadá, predicaban la necesidad de los planes de urbanismo y del *zoning*, además de dar noticias de los progresos del urbanismo en todo el país y describir en términos ditirámicos las realizaciones europeas en este ámbito.

A raíz de esta actividad, varias ciudades produjeron planes de urbanismo, pero casi ninguno fue aprobado ni siquiera aplicado<sup>75</sup>. Eran bonitos documentos, pero con poco alcance o control sobre la realidad del desarrollo urbano. La crisis económica de los años treinta y la segunda Guerra Mundial vino a posponer el nacimiento de un urbanismo municipal.

En la misma época, y por primera vez en Canadá, el gobierno del Quebec tomó medidas en el campo de la conservación a nivel estatal, con la aprobación de la *Loi relative à la conservation des monuments et objets d'art ayant un intérêt historique ou artistique*, el 21 de marzo del 1922<sup>76</sup>. Esta ley -que se inspiraba en la ley francesa de conservación de 1913 que lleva casi el mismo nombre<sup>77</sup>- daba la posibilidad de atribuir una calificación jurídica a todo tipo de obras de arte y monumentos arquitectónicos<sup>78</sup> y creaba también una Comisión de los Monumentos, con el mandato principal de dar consejos expertos para seleccionar las obras más valiosas desde el punto de vista de la historia y la historia del arte. Por recomendación de los especialistas de esta comisión, la ley permite al Consejo Ejecutivo clasificar los objetos cuya conservación presenta un interés nacional. Hay que precisar que la atribución de estatuto de obra monumental a proteger no se podía hacer sin la

---

<sup>75</sup> *Idem*, pp. 19.

<sup>76</sup> Alain Gelly, Louise Brunelle-Lavoie y Cornéliu Kirjan, *op. cit.*, p. 13.

<sup>77</sup> *Idem.*, p. 20.

<sup>78</sup> *Idem.*

autorización del dueño del monumento o del objeto de arte pero que, después de la atribución del estatuto, no se podía alterar ni modificar el monumento o objeto sin la aprobación del secretario de la provincia.

La Comisión de los Monumentos debía de hacer un balance de las «riquezas históricas y artísticas» del Quebec, haciendo un inventario de los memoriales, iglesias y capillas antiguas, fortalezas del régimen francés, molinos de viento, calvarios y cruces de camino, inscripciones conmemorativas, monumentos para devoción y, por supuesto, casas antiguas. La Ley suponía que cuando la masa de materiales de todo tipo se hubiera clasificado y analizado, se elaboraría un informe final, para que comenzara la tarea realmente práctica de la Comisión de los Monumentos, es decir el trabajo de conservación y de valoración de los monumentos históricos o de arte. La Comisión recibió también el mandato de instalar placas conmemorativas en el territorio.

En aquel momento, la principal preocupación fue encontrar las piezas patrimoniales más representativas de la cultura franco-canadiense, para luego atribuirles la clasificación legal para protegerlas contra posibles alteraciones o destrucciones. Mas específicamente se trataba de seleccionar los objetos más valiosos para imponer restricciones sobre ellos, para evitar cualquier tipo de daño físico posterior<sup>79</sup>.

En el caso del monumento arquitectónico, el mecanismo de separar el monumento respecto a otros elementos arquitectónicos y urbanos era similar al del zoning pero para evitar su deterioro u otros perjuicios a causa del uso cotidiano en la vida real.

Al aislar el monumento a conservar de su contexto cultural, original la lógica del legislador de Quebec de 1922, idéntica a la de la ley francesa de 1913 que la inspiraba, se basaba en la disciplina de la historia del arte del siglo XIX<sup>80</sup>.

Cuando se hacían los inventarios, se abstraía el contexto social, material o cultural para concentrarse en las cualidades artísticas inherentes al objeto, percibido como objeto singular totalmente independiente. De esta forma se seleccionó y clasificó los objetos históricos más importantes según un ideal de belleza absoluta y eterna (a-histórica) del objeto de arte<sup>81</sup>. La Comisión de los Monumentos durante este período,

---

<sup>79</sup> Jean-Michel Leniaud, *L'utopie française, essai sur le patrimoine*, Paris: Éditions Mengès, 1992, pp. 62-63.

<sup>80</sup> Françoise Choay, *L'allégorie*, op. cit., pp. 96-98.

<sup>81</sup> Aloïs Riegl, *Le culte moderne des monuments, son essence et sa genèse*, Paris: Éditions du Seuil, 1984, p. 25.

al hacer el inventario de todos los artefactos monumentales estaba creando de hecho una visión -histórica, artística y patrimonial- idealizada del período “glorioso” de la Nueva-Francia.<sup>82</sup>

---

<sup>82</sup> Jean-Michel Leniaud, *L'utopie française, op. cit.*, pp. 60-61

## CONCLUSIÓN DE LA PARTE 1

Hemos visto con mas detalles hasta que punto el dinamismo de la clase empresarial canadiense llego a transformar la ciudad a su imagen en el auge del industrialismo. Bajo el impulso de la inversión inmobiliaria se desarrollaron nuevos barrios para las clases mas afortunadas y un nuevo centro financiero al lado del Mont-Royal, y barrios populares o de clase media, a través de lo que Michèle Bertol Icart ha llamado el «urbanismo privado» de Montreal. Este desarrollo urbano es el resultado de una combinación del *Townsite Planning expansivo* de tipo norte-americano con la tradición británica de las *terraces*, de normativas de construcción tradicionales y de un *zoning* primitivo, combinados con el movimiento de los parques y de una arquitectura cívica, monumental y de un clasicismo ecléctico, típicamente americano.

El desarrollo monumental del Square Dorchester representa un lugar donde la tradición británica de la organización del espacio, salida del urbanismo georgiano, encuentra la arquitectura del final del siglo XIX y del principio del siglo XX, consustanciales a la América del Norte. Estas construcciones dan prueba del deslizamiento de la influencia británica hacia la influencia estadounidense, pero en el contexto específico de la ciudad de Montreal. Cada edificio responde a necesidades distintas y presenta una factura estética diferente, pero se inscribe en una coherencia global gracias a la presencia unificadora de este espacio público. Este desarrollo urbano singular permitió la creación de una forma urbana específica en la ciudad de Montreal. El ejemplo de la New Town, del Square Dorchester / Place du Canada y del parque del Mont-Royal pone de relieve el legado urbanístico de aquella época.

Al final del siglo XIX, la preocupación por la conservación no existía en América del Norte. El movimiento reformista estadounidense se preocupó por aspectos sociales, económicos y políticos que mejoraran la calidad de vida de las poblaciones urbanas vulnerables, con higiene, oferta de mejores servicios urbanos o la creación de parques. Inicialmente, el instrumento de la planificación racionalista de este movimiento reformista de los EEUU -el *City Planning* y el *Comprehensive City Plan*- no tuvo mucha resonancia en este lado de la frontera. Tampoco, fue muy popular para planificar la ciudad de Montreal.

También hemos visto que las leyes canadienses tenían poca fuerza para implementar una acción urbanística. En el caso del Quebec no había una relación

entre el plan general y el zoning. Solamente en épocas posteriores se creará un marco legal que permita una practica urbanística integrada. Habrá que esperar a 1979, como veremos en otras partes de esta tesis.

Aunque las normas para controlar la forma de los edificios permitían proteger la coherencia de un sector ya construido de la ciudad, la técnica del *zoning* no fue utilizada, ni siquiera pensada, para proteger el valor patrimonial de los conjuntos urbanos de las ciudades norte-americanas. Cuando en Quebec se aprobó la primera ley de conservación de monumentos históricos y bienes culturales, ni el Canadá ni los EEUU tenían aún interés en preservar edificios o conjuntos por su valor patrimonial. En cambio, sí lo había por la preservación de los grandes espacios salvajes, en los dos países, como símbolo de la identidad americana que el movimiento trascendentalista había proclamado. La invención del monumento natural es una aportación genuinamente de los americanos, tan llamativa como el poco de interés por la conservación de monumentos históricos dentro de los centros urbanos.

El Quebec, con su contexto social y histórico singular fue algo diferente al importar de Francia un sistema legislativo de conservación de los monumentos históricos y obras de arte. Ley de 1922, traducía una visión museológica de la historia del arte, sustraía el objeto a conservar de su contexto urbano y social, fuera este un artefacto o un monumento histórico.

Al principio del siglo XX, Montreal consolida su estatuto de metrópoli del Canadá. En tanto que gran aglomeración industrial, centro financiero y nodo marítimo y ferroviario del país, a pesar de la competencia de Toronto<sup>83</sup>. La crisis económica de los años 30 afecta mucho a la ciudad por la bajada de los precios del trigo y la deceleración de los intercambios internacionales, que perturba sectores claves de la estructura industrial, como es el caso de las fábricas Angus, especializadas en la producción de equipamientos de ferrocarriles, que cierran sus puertas en 1931 con el despido de sus 10.000 trabajadores. Aunque de manera temporal, a partir de 1939, la economía de guerra hará bajar bastante el paro en Montreal<sup>84</sup> y en los años de posguerra, la estructura económica de Montreal sufrirá cambios sustanciales al

---

<sup>83</sup> Jean-Claude Robert, *Atlas historique de Montreal*, Montreal: Art Global Libre Expression, Montreal, 1994, p.121.

<sup>84</sup> Jean-Claude Robert, *op. cit.*, p.121.

pasar de la producción de bienes y de la importación y exportación de materias primas, a una economía de servicios.

El período de posguerra marcará una fase fenomenal de transformación urbanística en la región de Montreal. De hecho, el despliegue de un sistema de autopistas en toda la región favorece un impresionante *urban sprawl* y el abandono progresivo de los barrios centrales de la ciudad en los que se realizarán grandes obras de *urban renewal* que consolidarán su centro financiero para competir a nivel nacional e internacional. Paradójicamente, este período de dinamismo urbanístico culminará también con el comienzo del declive económico de Montreal frente a Toronto. Detrás de una salud aparente y una confianza en el futuro de la ciudad, se estarán produciendo transformaciones mayores que afectarán en profundidad el dominio de Montreal como metrópoli canadiense. Con la apertura de la vía marítima del río San Lorenzo hasta la provincia de Ontario al principio de los años 1960. Montreal se verá abandonado por el Canadá a favor de Toronto.

La próxima parte de la tesis estudia con detalles este periodo de la historia de Montreal, el del urbanismo de posguerra en que todavía la preocupación por el patrimonio será poca frente a los mecanismos del Urban Renewal para el desarrollo del centro moderno de Montreal. Todavía no había sinergia entre urbanismo y patrimonio. Por el contrario, será sólo la fuerte reacción social en contra de este tipo de urbanismo de posguerra, con su capacidad brutal de transformación urbana, la que producirá la sensibilización a favor del patrimonio, la denuncia del falso cientifismo de la planificación racionalista, el poder de los tecnócratas.

## **PARTE 2**

### **NUEVOS ICONOS, MÉTODOS DRÁSTICOS: EL CENTRO COMO ESCAPARATE DE LA MODERNIDAD Y LA IDENTIDAD.**

### CAPITULO 3

#### INFRAESTRUCTURA, SUELO Y NUEVA MONUMENTALIDAD PARA EL CENTRO DE LA SEGUNDA POSGUERRA

En este capítulo se presenta la reestructuración del centro de la ciudad de Montreal según principios e instrumentos formulados antes de la segunda guerra mundial y aplicados en la postguerra de forma sistemática. En este periodo, posterior al crack del 29, las políticas intervencionistas del estado están fuertemente influenciadas por el pensamiento de John Maynard Keynes y, en el Quebec, coinciden con la creación de un estado moderno a través de la «revolución tranquila».

El urbanismo, juega un papel importante para reestructurar el territorio y programar grandes inversiones del estado y los tecnócratas de la planificación racionalista viven un apogeo decisivo. Hemos llamado segunda fase del urbanismo en América del Norte, a la de este periodo que se puede caracterizar por tres fenómenos:

- Nuevos sistemas de transporte basados en la utilización del transporte por carretera (coche y camión) que permitió el *Urban Sprawl* o crecimiento en nuevos suburbios residenciales periféricos (efecto “Ford T”).
- La huida de las clases altas y medias y la reestructuración de la ciudad interior todo ello subvencionado con el presupuesto federal. Es lo que se llamará renovación urbana (*Urban Renewal*). Que permite derribar secciones completas de la fábrica urbana, para reconstruir un nuevo tipo de centralidad.
- El movimiento moderno en arquitectura y urbanismo, con nuevos paradigmas técnicos y formales, tuvo un impacto profundo en la nueva manera de construir la ciudad. Los nuevos barrios de vivienda social, así como la cuestión de la “nueva monumentalidad” y del “corazón de las ciudades” serían paradigmas urbanísticos de este movimiento que, en Norte América se ha interpretado a menudo como una intrusión europea, a pesar del específico (y evidente) impacto en la morfología de sus ciudades.

El patrimonio por preservar se limitaba a aquellos monumentos seleccionados según los principios del viejo academicismo histórico i artístico del siglo XIX, sin ninguna relación con lo urbano y tanto en EEUU como en Quebec. Las leyes permitían una conservación restringida a pocos monumentos nacionales para frenar las demoliciones.

### 3.1 De la *Grande Noirceur* al intervencionismo del estado

Después de la segunda guerra mundial, la economía de guerra se reconvierte muy rápidamente. La demanda creciente, alimentada por el *baby boom*, se beneficia del progreso tecnológico desarrollado durante la guerra y del capital que, liberado del esfuerzo bélico, se reinvierte en la producción de bienes y servicios<sup>85</sup>. Empieza una fase de gran crecimiento económico y de producción fenomenal de riqueza que será de optimismo en las sociedades de economía adelantada y que tendrá un impacto sustancial sobre la ciudad. Se trata de un fenómeno que toca todas las grandes ciudades del continente norteamericano, que cambian sustancialmente su morfología urbana con una producción arquitectónica totalmente nueva<sup>86</sup>.

John Maynard Keynes, había propuesto la intervención del estado en el campo de la economía nacional<sup>87</sup>. Para estimular el crecimiento económico y favorecer el empleo<sup>88</sup>. Su primera aplicación concreta había sido el llamado *New Deal*, del presidente americano Franklin Roosevelt, para salir de la gran depresión de los años 1930<sup>89</sup>.

El *New Deal* daría los medios a los reformadores en Estados Unidos -arquitectos, urbanistas, ingenieros y científicos sociales- que, desde el principio del siglo XX,

---

<sup>85</sup> David K. Foot, *Entre le boom et l'écho, Comment mettre à profit la réalité démographique à l'aube du prochain millénaire*, Montreal: Éditions du Boréal, 1996, pp. 29-44.

<sup>86</sup> Jean-Claude Marsan, *Montréal, op. cit.*, p. 338.

<sup>87</sup> John Maynard Keynes, *Essais sur la monnaie et l'économie*, Paris: Payot, 1971, pp. 117-126. Según Keynes, la tarea de un estado de bienestar es evitar la violencia social provocada por la miseria que podía conseguir reformando progresivamente y sin robar la libertad del individuo. Keynes creía en los valores fundamentales del mercado pero rechazaba el *laissez-faire*. En este sentido Keynes se oponía con fuerza al pensamiento del conservadurismo, que consideraba todo desde el punto de vista exclusivamente económico. Su nuevo liberalismo combinaría eficacia económica, libertad política y justicia social. Con ello adoptaba un socialismo liberal que defendía una intervención muy activa de los poderes públicos, con una gestión racional de la economía que permitiera la transición desde la anarquía económica a un control de las fuerzas económicas, dentro de una perspectiva de estabilidad política.

<sup>88</sup> Gilles Dostaler, *Keynes et la politique*, Département des sciences économiques, Montréal: Les Presses de l'Université du Québec, 2002.

<sup>89</sup> La creencia ciega en un *laissez-faire* económico, y la ausencia de regulación acerca de la inversión en el mercado de valores había creado demasiadas oportunidades para obtener ganancias para cualquier inversor. Además, las prácticas financieras imprudentes dentro de un sistema fragilizado por la especulación hacia que la situación optimista favorecía un acceso casi ilimitado al crédito para los particulares, los inversores y las empresas. Muchos inversores podían obtener un préstamo sin garantía para especular en el mercado de valores. También, hubo un exceso de producción de bienes de consumo, que fue apoyado por los cambios tecnológicos, como la llegada del fordismo, que al final permite una producción industrial más rápida. Estos factores se combinaron para crear un exceso de producción de bienes de consumo y crear una oferta demasiado superior a la demanda. La consecuencia fue de hacer caer bastante los precios de la mercancía, hasta crear quiebras. En consecuencia, esta coyuntura de causas ha creado la caída del mercado de valores de octubre de 1929.

querían enfrentarse a los problemas de las ciudades estadounidenses y tendría muchas consecuencias en el ámbito de la planificación urbana y por el nuevo rol de las administraciones públicas como grandes promotoras de las obras públicas. Después de su acceso al poder en 1932, su primer gobierno favoreció la intervención del estado en la economía estadounidense para controlar los precios y los salarios<sup>90</sup>.

En Quebec, donde tradicionalmente los gobiernos, se habían opuesto a la intervención del Estado en las esferas económica y social, no se adoptaría este tipo de medidas hasta la entrada plena en la modernidad, en 1960, con la llamada Revolución Tranquila y la verdadera separación entre la Iglesia y el Estado que permitiría la intervención activa del Estado. Desde la conquista británica hasta la revolución tranquila, la economía de Quebec estuvo dominada por la comunidad empresarial anglo-protestante y la pequeña burguesía liberal franco-católica y, de forma general, una actitud de *laissez-faire* con los políticos franco-canadienses. Solo en un breve periodo de progresismo, de 1939 a 1944, el Gobierno Liberal de Adélard Godbout hizo la primera fase de nacionalización de la hydro electricidad con la creación de Hydro-Québec e instauró el derecho de voto para las mujeres y la escuela primaria obligatoria.

Durante el siglo XX, cuando las grandes multinacionales estadounidenses y anglo-canadienses explotaban con intensidad los abundantes recursos naturales de la provincia, el gobierno de Quebec consideraba que su papel era asegurarse un tratamiento adecuado por parte de estas empresas y garantizar que los movimientos sindicales no iban a perturbar sus actividades<sup>91</sup>.

Estos mismos gobiernos consideraban que las cuestiones sociales se debían dejar a las iniciativas individuales y familiares. El tema de la caridad pública era percibido como una responsabilidad de las instituciones filantrópicas, en gran parte de la Iglesia Católica. Antes de la revolución tranquila, la influyente doctrina social de la Iglesia Católica –que sospechaba del poder del Estado–, la opresión de la mayoría de los franco-canadienses, la fuerza económica y social de la minoría anglófona en la provincia y, por último, el oportunismo político y el conservadurismo de los

---

<sup>90</sup> Roosevelt es elegido bajo un programa de gobierno que modificara sustancialmente el rol de las administraciones públicas en la economía de un país.

<sup>91</sup> William D. Coleman, *The Independence Movement in Quebec, 1945-1980*, Toronto: University of Toronto Press, 1984, p. 62.

sucesivos gobiernos, se combinaron para oponerse a la acción del Estado en Quebec<sup>92</sup>.

Maurice Duplessis, como primer ministro (1936-1939, 1944-1959), adepto al conservatismo anti-Keynesiano, encarna la persistencia de esta actitud anti-estado antes y después de la segunda guerra mundial.<sup>93</sup> Mientras que otros gobiernos occidentales de la posguerra habían adoptado el enfoque keynesiano y poco a poco se aplicaban medidas de asistencia social, el gobierno de Duplessis rechazó esta forma de intervención económica y social, calificándolo de socialista. De acuerdo con el informe de la Comisión Tremblay, el papel del gobierno tenía que limitarse a regular tenuemente, en lugar de intervenir directamente en las actividades de la sociedad en general<sup>94</sup>.

Las grandes líneas políticas del Gobierno de Duplessis se caracterizan por su conservadurismo, que consiste en perpetuar valores o prácticas conformes a la tradición y, cuando es necesario, innovar con prudencia para evitar romper con el pasado. Sin embargo y a pesar de su inmovilismo, el Gobierno de Duplessis debe reaccionar frente al rápido desarrollo y la nueva prosperidad en la posguerra, así como por el crecimiento acelerado de la población y, destinará créditos cada vez más importantes a la construcción y al mantenimiento de escuelas, hospitales o carreteras. La provincia de Quebec debe a Duplessis la construcción de algunas infraestructuras, en especial las que permitieron la apertura de las regiones de la Côte-Nord y de Chibougamau, así como el desarrollo industrial del Lac-Saint-Jean, aún que estas realizaciones estuvieran mal planeadas y fueran insuficientes o inadecuadas para las necesidades. El efecto modernizador que a largo plazo que

---

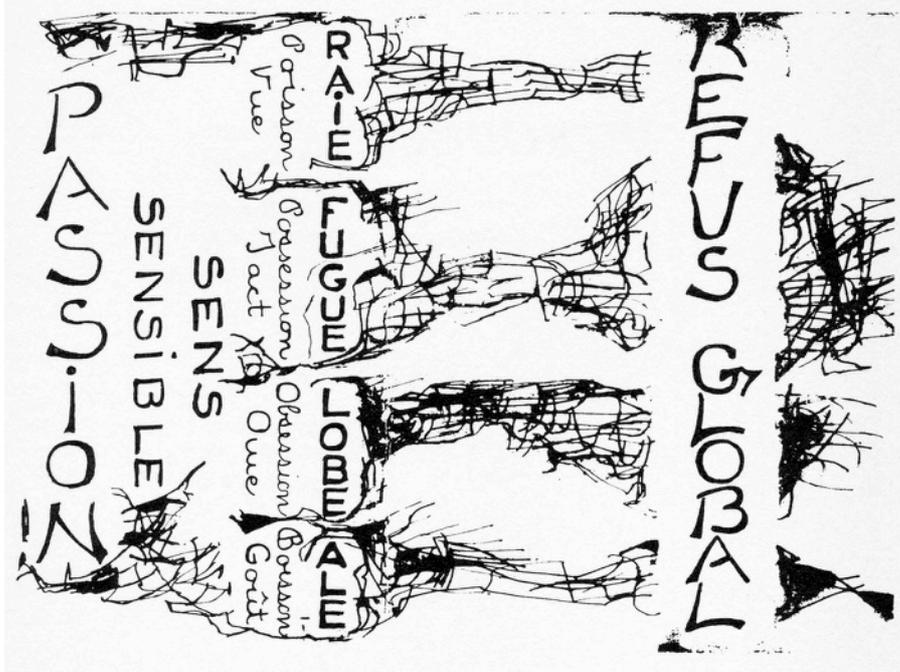
<sup>92</sup> Alain-G. Gagnon & Mary Beth Montcalm, *Québec, au-delà de la révolution tranquille*, Montréal: VLB Éditeur, La collection « Études québécoises », 1992, pp. 44.

<sup>93</sup> Su gobierno intervenía principalmente para contener las crecientes demandas de la clase obrera, y por supuesto ofrecer a las multinacionales extranjeras la libertad de explotar los recursos naturales, argumentando que las soluciones a los problemas económicos y sociales eran cuestiones de orden privado, mas que público. Alain-G. Gagnon & Mary Beth Montcalm, *op. cit.*, pp. 45.

<sup>94</sup> Por ejemplo, después de la segunda Guerra Mundial, cuando el gobierno federal amplió su esfera de influencia, se encontró con una fuerte oposición por parte del Gobierno de Quebec. Esta oposición se basaba no sólo en la idea de que las iniciativas federales constituyen una intrusión en la jurisdicción provincial, sino también una profunda aversión contra el enfoque del intervencionismo del Estado federal. Esta antipatía se expresó de manera elocuente en el informe de la Comisión Real de Investigación sobre los problemas constitucionales (Comisión Tremblay), establecida en 1953 para estudiar la división de los poderes constitucionales entre Quebec y Canadá. En su informe de 1956, la Comisión criticó la adopción de medidas de asistencia social en el resto de Canadá, que se calificaba de "socialistas" y, citando a la enseñanza tradicional de la Iglesia, proponía continuar dar confianza a las organizaciones privadas para asegurar el bienestar social. Alain-G. Gagnon & Mary Beth Montcalm, *op. cit.*, pp. 46.

ciertamente tuvieron algunas medidas del Gobierno de Duplessis, no puede ocultar su inspiración conservadora y electoralista.

Figura 34 Cobertura de la edición original de la Refus global de Paul-Émile Borduas. Maqueta de Jean-Paul Riopelle sobre un texto de Claude Gauvreau, en 1948



Fuente: [http://classiques.ugac.ca/classiques/borduas\\_paul\\_emile/refus\\_global](http://classiques.ugac.ca/classiques/borduas_paul_emile/refus_global)  
Fecha de consulta de la pagina web: 22 de marzo de 2016

Desde la publicación del manifiesto del *Refus global*, en 1948, por Paul-Émile Borduas, los reformistas del mundo sindical, de las cámaras de comercios, de los sectores académicos y artísticos pedían cambios en todo el sector de la actividad social del Quebec. A la muerte de Duplessis en 1959 y con la elección del Partido Liberal de Jean Lesage en el año 1960 se produciría una inflexión en la transformación social y política del Quebec.

El periodo de fuerte crecimiento económico y demográfico y de pleno empleo de posguerra es, para Montreal (y para Quebec y Canadá) un periodo de optimismo que permite ambiciosos programa de construcción en Montreal como el de la Place Ville-Marie, la ampliación del bulevar René-Lévesque, o la construcción del metro. Al alcalde Jean Drapeau, que se oponía desde siempre, al conservadurismo de Maurice Duplessis, hacia lo necesario para que el Ayuntamiento de Montreal apoyase estos proyectos.

En pleno crecimiento demográfico, la región de Montreal gana casi un millón de personas entre 1941 y 1961 pasando de 1.139 921 hasta 2.109 509. El crecimiento es particularmente rápido durante los años 1950, alimentado a la vez por el fenómeno del *baby boom*, las migraciones provenientes del campo del Quebec y por la reanudación de la inmigración internacional, especialmente de Italia, Portugal y Grecia. En este periodo, la parte de población del Quebec que vivía en la región de Montreal pasa del 34% al 40%.<sup>95</sup>

En el aspecto económico, el sector fabril de Montreal, que asegura el 70% de toda la producción industrial del Quebec, atrae inversiones sustanciales, sostenido por la fuerte demanda de bienes de consumo y de bienes de larga duración para todo el Canadá. Los empleos en las fábricas aumentan, y aun más en el sector terciario, como las finanzas y el comercio, muy presentes en el nuevo centro financiero de Montreal. La economía de Montreal de posguerra posee también una dimensión internacional. El hecho que en Montreal varias empresas extranjeras establecen sucursales da un carácter internacional a la ciudad.<sup>96</sup>

### 3.1.1 La política de vivienda

En Canadá, el gobierno federal había abierto en 1946 la posibilidad de intervenir en las ciudades a través de la Société canadienne d'hypothèques et de logement (SCHL), creada para responder a la carencia de viviendas para los combatientes de regreso al país y encargarse, en general, de los programas de vivienda derivados de la Ley nacional de la vivienda (Loi nationale sur l'habitation) de 1944 y la Ley de garantía de los préstamos para reparación de vivienda (Loi garantissant des emprunts pour réfection de maisons) de 1937. La idea consistía en democratizar el acceso a la propiedad privada creando facilidades de créditos para la clase media, emergente en esta época. La SCHL quería también favorecer un nuevo tipo de espacio suburbano de baja densidad con la creación de viviendas inspiradas en el

---

<sup>95</sup> Las administraciones públicas, progresivamente más sensibles a las cuestiones de la higiene, quieren ofrecer viviendas de calidad para su población. Los ingresos familiares aumentan también de manera sustancial y, con ellos, los efectivos de la clase media. Si bien los francófonos se encuentran en situación de desventaja frente a los anglófonos en el mercado de trabajo y la lengua inglesa es predominante en el centro de Montreal y en todo el sector de los servicios, el dinamismo de la ciudad permite la mejora de las condiciones de vida del conjunto de la población. Ver: France Vanlaethem, Sarah Marchand, Paul-André Linteau & Jacques-André Chartrand, *op. cit.*, p.33.

<sup>96</sup> Varias empresas tienen fama al exterior de las fronteras del Canadá. Por ejemplo, la compañía Sun Life vende seguros en Estados Unidos, en Gran Bretaña y en ciertos países del Commonwealth. El Royal Bank tiene varias sucursales en el Caribe. Alcan es una verdadera multinacional, con fábricas en todo el mundo.

bungalow americano, donde cada casa unifamiliar tendría su propio parterre de césped<sup>97</sup>. Mientras el Gobierno del Québec participaba en este *urban sprawl*, incentivando la urbanización de los terrenos agrícolas en las pequeñas municipalidades fuera de la ciudad tradicional, en la ciudad compacta la SCHL intervenía para construir viviendas protegidas<sup>98</sup>.

Lo mismo ocurría en EEUU donde, durante la segunda guerra mundial, el gobierno federal y los gobiernos locales empezaron a plantearse la reactivación de la construcción de viviendas y un «renacimiento» de la ciudad estadounidense, bajo el modelo económico keynesiano que culminó en el programa nacional de renovación urbana, promulgado por los Housing Act de 1949 y 1954. El Housing Act de 1949 proponía la financiación federal para los programas de *slum clearance* asociados a proyectos de renovación urbana en las ciudades de EEUU. El gobierno federal cubría 2/3 del costo de adquisición de áreas percibidas como tugurios, mientras que los gobiernos locales pagaban el 1/3 restante. Estos sitios, una vez reordenados, eran entregados a promotores privados para la construcción de nuevas viviendas. El término utilizado en la ley era el de *urban redevelopment*.<sup>99</sup> El termino *urban renewal* fue popularizada con la aprobación de la Housing act de 1954, que hacía este tipo de proyecto más atractivo para los promotores comerciales.<sup>100</sup>

### 3.1.2 *Land-use Planning* en EEUU y Canadá

El nacimiento del planeamiento urbanístico se ha explicado a menudo como una victoria de los reformadores, en su defensa del interés público. También se ha dicho que el *zoning* fue un instrumento fundamental para la implementación de los planes

---

<sup>97</sup> Jean-Claude Marsan, *Montréal, op. cit.*, p. 110.

<sup>98</sup> Marc Choko, *Les habitations Jeanne-Mance : un projet social au centre-ville*, Montreal: Éditions Saint-Martin, 1995.

<sup>99</sup> El Housing Act de 1949 fue de gran importancia en el porvenir de las ciudades estadounidenses, por los inmensos recursos legales y financieros que el gobierno federal destinó al crecimiento de las ciudades en la posguerra. Proponía el aumento de seguro hipotecario disponible por la *Federal Housing Administration* (FHA) para construir más de 800.000 unidades de vivienda pública, financiar la investigación en técnicas constructivas de vivienda, y permitir a la FHA proveer financiación a los propietarios de viviendas rurales.

<sup>100</sup> Richard M. Flanagan, « The Housing Act of 1954: The Sea Change in National Urban Policy », *Urban Affairs Review*, 1977, n° 33, pp. 265-286. Esta nueva ley marcó un giro histórico en la política de vivienda y, al sustituir el objetivo de vivienda pública por el de orientación comercial en la renovación urbana, sirvió para definir una nueva forma de liberalismo urbano con una alianza, nueva y poderosa, entre los alcaldes y los grupos empresariales, encabezada por el gobierno de Eisenhower. Si antes de 1954, la protección de las clases sociales más débiles provocaba continuos debates sobre el papel del gobierno federal en las ciudades, a partir de esta fecha, se creó un consenso en torno a las políticas de desarrollo urbano.

de urbanismo a partir de los años 1920. Pero, en realidad, siempre fue difícil establecer una coherencia entre el *zoning* y el interés público ya que originalmente había sido concebido como mecanismo para proteger la propiedad privada<sup>101</sup>.

El *City Beautiful Movement*, en EEUU había representado una corriente de pensamiento según otra lógica más dirigida al interés público o, al menos al interés promocional de cada ciudad. El *Civic Art*, -que llega a su máximo exponente con la publicación del *American Vitruvius*, en 1922, apunta a una integración entre *City Planning* y arquitectura, tomando como referencia las aportaciones de Camilio Sitte, y poniendo de relieve una cierta tradición de algunas ordenaciones de algunos centros urbanos americanos y europeos, como los campusos universitarios, los centros cívicos, las iglesias, etc. Estas arquitecturas monumentales y cívicas proporcionarían, para sus autores Heggemann y Pitts, (cita) referencias esenciales en la vida de la comunidad y su continuidad simbólica de la ciudad contemporánea, en continuo proceso de cambio. El *City Planning*, al reconocer y prever edificios monumentales y espacios comunitarios abiertos, superaría la zonificación y la ciudad en malla (geométrica o pintoresca) de calles y lotes, permitiendo una organización e imagen orgánicas.

Lo que sí es evidente es que, con el uso del *zoning*, los urbanistas aceptaban los imperativos de la propiedad privada y al servicio o, al menos en colaboración con los sectores de negocio locales. La planificación posible consistía menos en dictar orientaciones futuras para el desarrollo de la ciudad que en ayudar a coordinar las actividades e intereses de diversos colectivos, también el de los negociantes. El resultado de esto fue la creación de reglamentos de *zoning* que tenían como principal objetivo proteger el carácter del entorno construido y del valor de las propiedades<sup>102</sup>.

En Quebec, el *zoning* se había introducido de manera independiente del plan de urbanismo y se había desarrollado autónomamente de sus otros instrumentos con las enmiendas de 1930 al Código municipal y de 1941 a la *Loi des cités et villes* que definía los procesos para la alineación de calles, callejones y plazas públicas, la reglamentación para parcelar y unas normativas mínimas de construcción.

---

<sup>101</sup> Lorne Giroux, *op. cit.*

<sup>102</sup> Walter Van Nus, *The Plan Makers and the City: Architects, Engineers, Surveyors and Urban Planning in Canada, 1890-1939*, Tesis de doctorado, University of Toronto, 1975.

Estas enmiendas otorgaron la posibilidad de subdividir el municipio en zonas y reglamentar el tipo y la localización de ciertos usos. Sin embargo, esta nueva posibilidad no estaba de ninguna manera supeditada a la subdivisión de calles ni tampoco a ningún plano. Cuando en 1960 (Código municipal) y 1963 (*Loi des cités et villes*), el plan de urbanismo fue reconocido legalmente, no se le incorporó el *zoning*. Los juristas lo interpretan como la consagración de la supremacía del *zoning* sobre el plan de urbanismo.<sup>103</sup>

También en el resto de América del Norte, el mecanismo del *zoning* fue introducido aproximadamente 30 a 50 años antes del plan director, dependiendo del estado o la provincia. Para la teoría clásica el plan director es el responsable de determinar los objetivos del desarrollo urbano y programar las intervenciones necesarias en este sentido, mientras que el *zoning* es una técnica de control, es una herramienta para su implementación, solamente una de las técnicas de actuación del urbanismo, como lo son la expropiación o el control sobre la parcelación. Esto significaría que el plan debería preceder al reglamento de *zoning* que lo desarrolla de la misma manera que el fin precede a los medios. Sin embargo, la práctica demuestra que, a lo largo del siglo XX, el reglamento de *zoning* ha precedido al plan director, tanto en los EEUU como en Canadá<sup>104</sup>.

Así que hasta los años 1970, en EEUU no eran necesarias las orientaciones de un plan director para aprobar un reglamento de *zoning*. Pero, más fundamental todavía era el hecho que los tribunales eran renuentes a invalidar un reglamento de *zoning* por el hecho de no cumplir con un plan director. Tampoco en el derecho quebequense anterior a 1979, el plan de urbanismo tenía ninguna fuerza jurídica y el reglamento de *zoning* podía existir como tal sin la existencia del plan director. En esta tradición, la jurisprudencia en Quebec ha decidido que un plan de urbanismo es adicional, paralelo y complementario al reglamento de *zoning*<sup>105</sup>.

---

<sup>103</sup> Lorne Giroux, *op. cit.*, pp. 6-7.

<sup>104</sup> Lorne Giroux, *op. cit.*, p. 8. El *Standard State Zoning Enabling Act*, al que hemos hecho referencia en el capítulo uno de esta tesis, menciona que un reglamento de *zoning* tenía que estar «in accordance with a comprehensive plan», pero según Lorne Giroux, los tribunales americanos no exigieron que aquel plan existiera antes del reglamento de *zoning* y, de forma general, se confundió el plano de las zonas que venía en el reglamento de *zoning* con el plan urbanístico.

<sup>105</sup> Provocando la protesta enérgica de los especialistas en urbanismo y planificación urbana contra esta decisión jurisprudencial. Réjane Charles, por ejemplo, considera que el plan de urbanismo se convierte así en un documento de buenas intenciones pero inútil en la práctica del urbanismo. Réjane Charles, *op. cit.*, pp. 54-55.

A pesar de este aspecto negativo del zoning y la debilidad legal de los planes de urbanismo, los ayuntamientos en las grandes ciudades de los EEUU y Canada, empezaron a introducir en su zoning una política de unidades de desarrollo planificado (llamado in ingles *Planned Development* o *PD*) y un sistema de primas FAR (informalmente bonos de densidad) que permitía mayor densidad cuando aquellas unidades cumplían ciertos criterios. El proyecto de PD había de ser revisado por una comisión de planificación y dio a los promotores unos márgenes considerables mientras que permitía a la ciudad lograr sus objetivos.

La hegemonía de la planificación racionalista del urbanismo y la renovación urbana que se encuentra en la base de las políticas de los estados modernos después de la segunda guerra mundial, son fruto del ejemplo del *New Deal* en la América del Norte y del Keynesianismo que había convertido la ciudad en objeto de la política nacional. Los gobiernos vieron en ella una importante palanca para el desarrollo económico y se interesaron en su buen funcionamiento. La planificación que hoy en día llamamos «racionalista» se formalizo durante y después de la Segunda Guerra Mundial a partir de la consideración consensuada y triunfalista de la sociedad norte-americana que consideró los problemas de planificación urbana, ya no ideológicos sino técnicos. En este periodo la planificación tecno- racionalista alcanzaría su apogeo<sup>106</sup>.

Este modelo se apoya sobre los trabajos sociológicos de Talcott Parsons y Herbert Simon que, confundiendo voluntariamente «racionalidad» y «eficacia», definieron la planificación como una serie de actos secuenciales a seguir en cualquier situación<sup>107</sup>. En consonancia con los principios del positivismo, este modelo pretendidamente racional e integrado permitiría deducir los cambios que se deben introducir, a partir de una situación de hecho<sup>108</sup>.

---

<sup>106</sup> John Freidmann, *Planning in the Public Domain: From Knowledge to action*, Princeton, New Jersey: Princeton University Press, 1987. Antes, los primeros teóricos de la planificación en América del Norte desarrollaron propuestas que tenían como objetivo ayudar a los políticos a responder a los cambios socio-económicos de las sociedades industriales, usando la teoría de sistemas, la teoría de la toma de decisiones y diversas tradiciones filosóficas. Ver también: Jean-Louis Sarbib, « L'advocacy Planning et les principales théories de la planification urbaine aux Etats-Unis : quelques éléments d'analyse », *Notes méthodologiques en architecture et en urbanisme*, 1976, n° 5, p. 42.

<sup>107</sup> Según Martin Meyerson & Edward C. Banfield, *Politics, Planning and the Public Interest, The Case of Public Housing in Chicago*, New-York: The Free Press, 1955.

<sup>108</sup> Pierre Hamel, « Crise de la rationalité : le modèle de la planification rationnelle et les rapports entre connaissance et action », Robert Tessier & Jean-Guy Vaillancourt, *La recherche sociale en environnement : nouveaux paradigmes*, Montreal: Presses de l'Université de Montréal, p. 62. Presentado por Martin Meyerson y Edward Banfield este modelo se apoya sobre los trabajos sociológicos de Talcott Parsons y Herbert Simon Martin.

De manera que cuando un planificador identifica y entiende las necesidades y las finalidades, se puede seguir una planificación técnicamente racionalista que implica cuatro etapas, consideradas como científicas:

- Analizar el sistema y sus problemas;
- Formular las mejores soluciones a estos problemas;
- Evaluar las probables consecuencias negativas de cada una de las soluciones;
- Recomendar las mejores soluciones para arreglar los problemas identificados.<sup>109</sup>

El problema es que este modelo clásico de la planificación racional sólo funciona cuando se conocen todas las condiciones, los objetivos son simples, los medios están bien definidos y evaluados y cuando hay suficiente tiempo para llegar a una decisión. Por esto, desde muy temprano en la segunda mitad del siglo XX, se consideró como erróneo por los académicos en EEUU, sin embargo, esto no obstó para que se convirtiera en el paradigma del urbanismo que dominó la disciplina del urbanismo de posguerra y solo entraría en crisis en los años 1980.<sup>110</sup>

El hecho que este modelo fuera defendido por los arquitectos modernos, ya desde los primeros CIAM, quizás lo explique en parte la. En las Américas -del Norte o del Sur- fue promovido especialmente por J.L. Sert, como veremos en este capítulo.

### 3.1.3 Autopistas y suburbios de posguerra

A mediados de la década de 1930, EEUU estaba construyendo tantas autopistas como Alemania, a pesar de que la expropiación del suelo necesario sólo pudiera justificarse si se consideraban dentro de un parque, único objeto considerado de interés público, hay que recordar que los parques estaban en la base del *City Planning* estadounidense por el interés en la sociedad americana por los espacios verdes y el monumento natural. Olmsted y otros habían promovido la noción de *Landscaped Parkway* que combinó características del parque y de la carretera. En

---

<sup>109</sup> Allan G. Felt, . « Planning Theory ». En CATANESE A.J. & SNYDER J.C. *Urban Planning*. 2ª ed. New-York: McGraw Hil, 1988, pp. 48-49. Este tipo de planificación pone un fuerte énfasis en las técnicas de recolección de datos, cálculo y análisis de estos datos para que toda la información relevante pueda ser descubierta y analizada antes de llegar a una decisión.

<sup>110</sup> Ernest R. Alexander, « After Rationality, What? A Review of Responses to Paradigm Breakdown », *Journal of American Planning Association*, 1984, vol. 50 n° 1, p. 62.

1914, el *Long Island Motor Parkway* y, a principios de 1920, el *Bronx River Parkway*, fueron construidos de esta manera<sup>111</sup>.

El Plan Regional de Nueva York y sus alrededores, en vigor entre 1927 y 1931, propuso un programa muy ambicioso de construcción de autopistas relacionadas con parques que fue realizado ampliamente y con notable rapidez, por la poderosa figura del Comisionado de parques del estado de Long Island, Robert Moses. Se crearon grandes parques del estado, en particular uno en la Jones Beach que abrió en 1929, servido por autopistas impresionantes que permitieron su acceso rápido desde la ciudad, diseñadas según pautas paisajísticas para ofrecer una experiencia recreativa.<sup>112</sup>

Mediante una ordenanza del estado de 1924 que le daba poderes sin precedentes, Moses consolidó su dominio sobre las grandes obras públicas en la región de Nueva York en la década de 1930: Desde 1931, construyó siete puentes que conectan los diferentes sectores de la región y la New York's Henry Hudson Parkway, inaugurada en 1937 que, dividida en varios carriles con acceso limitado y rodeada de espacios verdes, es considerada como la primera autopista urbana del mundo.<sup>113</sup> La escala de estas carreteras no tenía nada que ver con lo que se había visto antes. Las obras públicas gigantescas de Moses en estos años, una vez vinculados por un puente, contribuyeron a constituir una vasta red de autopistas urbanas, que permitían alcanzar las oficinas de Manhattan desde un radio aproximado de 30 kilómetros.

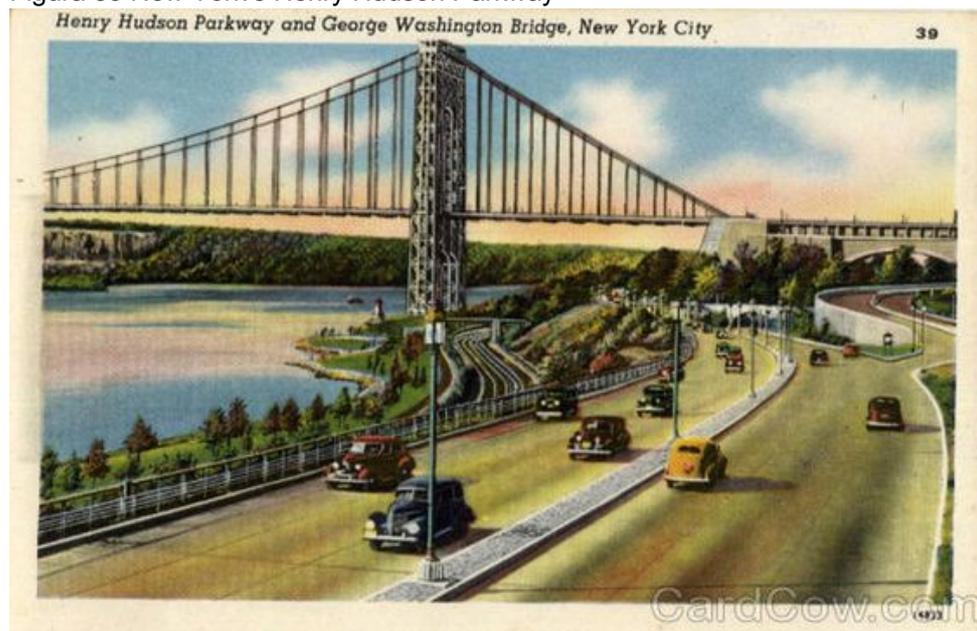
---

<sup>111</sup> Peter Hall, *Cities of Tomorrow, An Intellectual History of Urban Planning and Design in the Twentieth Century*, Cambridge Massachusetts : Basil Blackwell, 1988, p. 110.

<sup>112</sup> Sobre Moses ver : Stephen V Ward, *Planning the Twentieth-Century City, the advanced capitalist world*, West Sussex : John Wiley & Sons Ltd, 2002, p. 116. Ver: Peter Hall, *op. cit.*, p. 110.

<sup>113</sup> Stephen V Ward, *op. cit.*, pp. 119-120.

Figura 35 New York's Henry Hudson Parkway



Fuente: <https://www.pinterest.ca/pin/251849804136697111/>  
Fecha de consulta de la pagina web: 9 de noviembre de 2017

Este nuevo sistema de autopista permitiría a la población establecerse cada vez más lejos del lugar de trabajo, gracias a la democratización del acceso al automóvil en los EEUU de postguerra. Los Ángeles personifica de manera espectacular la nueva manera de construir la ciudad según la lógica de las autopistas y del *sprawl* urbano. La urbanización de nuevos barrios de baja densidad y la segregación de las funciones, creando una dependencia hacia el coche. Al principio de los años 1950, la industria del automóvil, desde algunas décadas, había ya participado como grupo de influencia político de gran alcance, que puede ser conocido el Highway Lobby. En la primera mitad del siglo XX, los Estados Unidos han tomado decisiones políticas cruciales para adaptarse a la nueva tecnología del coche, mientras que el público estadounidense no era consciente de estos cambios importantes. De forma inadvertido, se ha elaborado un sistema, bajo una gran variedad de grupos de presión, para favorecer sus intereses económico en las diferentes esferas de la sociedad: cultura popular, políticas americanas de carreteras, y códigos legales federales<sup>114</sup>.

En 1963, se publica en Inglaterra el informe de la Comisión Real encargada de estudiar los problemas del tráfico urbano y formular recomendaciones concretas,

---

<sup>114</sup> Owen D. Gutfreund, *Twentieth-Century Sprawl: Highways and the Reshaping of the American Landscape*, Oxford University Press, 2005, pp. 7-8.

conocido con el nombre de *Buchanan Report* en honor del presidente de la comisión. Proponía la comprensión integrada de todo el sistema circulatorio de la ciudad antes de proponer intervenciones sobre el tejido urbano y pronto adquirió un gran protagonismo en la reorganización del tráfico en las ciudades en Europa y América del Norte<sup>115</sup>.

Al defender que había que acceder fácilmente a los centros urbanos, que el coche circulara rápidamente por ellos por vías reservadas y que dispusieran de suficientes aparcamientos, aquel informe confirmaba su rol dominante en la ciudad moderna. De forma general, el informe propone adaptar la ciudad, ampliando la anchura de las calles (con la demolición de edificios) y/o la construcción de nuevos centros totalmente adaptados a la lógica y las necesidades del coche. De hecho, esto correspondía a un antiguo sueño que fascinaba desde hacía medio siglo a muchos pensadores de lo urbano y, en particular, al mundo de la arquitectura moderna que sostenía con entusiasmo los nuevos modelos de la ciudad adaptada al coche. Dado su potencial riqueza espacial, el sueño de la ciudad *multi-étage de los futuristas*, no dejó de fascinar a los arquitectos y fue recuperado por los CIAM, para organizar la funcionalidad y espacialidad de la ciudad moderna<sup>116</sup>.

El *Buchanan Report* y el libro de los CIAM, en especial *The heart of the City* de Josep Lluís Sert, fueron importantes para adaptar la ciudad al coche y no al contrario. El coche, con las demoliciones que exigía para hacerle espacio, es el gatillo inesperado para poner en marcha el proyecto de ciudad moderna. El movimiento de renovación urbana incorpora también la nueva realidad del coche en la ciudad.

### 3.2 El modernismo arquitectónico y el nuevo centro de la ciudad americana

---

<sup>115</sup> *Traffic in town, A study of the long term problems of traffic in urban areas*. Reports of the Steering Group and Working Group appointed by Minister of Transport, London: Her Majesty's Stationery Office, 1963. Proponía la construcción de vías expresas para los flujos de gran importancia, moderación del tráfico en las zonas residenciales, calles peatonales en los centros históricos, estructura multiniveles para aparcamientos y separación entre el coche y los peatones, etc.

<sup>116</sup> El manifiesto futurista, ya al principio del siglo XX, exaltaba lo urbano, la técnica, la velocidad y la máquina y proponía una ciudad multinivel con sistemas de calles y puentes sobrepuestos separando los diferentes tipos de tráfico. Fue publicado por Filippo Tommaso Marinetti, en el periódico francés *Le Figaro*, el 20 de febrero de 1909 y había lanzado la visión de la ciudad moderna de los futuristas. Ver: Clara Cardia, « Les autoroutes urbaines des années 60, monuments historiques? », *Espaces et sociétés*, n° 96, pp. 109-110.

Los suburbios emergidos de la reorganización territorial de los establecimientos humanos permitieron a la arquitectura moderna encontrar un terreno fértil. Las construcciones de pequeño tamaño, aisladas en parcela del suburbio, tanto edificios comerciales, como industriales, institucionales o religiosos serían, según Claude Bergeron, el resultado de una concepción de la arquitectura de la modernidad norteamericana como objeto individual y aislado en el espacio, complementaria del transporte individual y las necesidades de espacio para el coche<sup>117</sup>.

La emigración a EEUU de algunos arquitectos vanguardistas europeos de prestigio, especialmente los alemanes Walter Gropius y Mies Van der Rohe, desde el final de los años 1930, potenció en toda una generación de arquitectos americanos los preceptos y los métodos del Bauhaus y un nuevo lenguaje arquitectónico. Este, reflejando la nueva sociedad moderna se había liberado del eclecticismo con formas del pasado y buscaba las propias redefiniendo totalmente el arte -en particular la arquitectura- y el rol que tenía que jugar en la sociedad. La introducción preeminente de la arquitectura moderna entre los arquitectos americanos ha sido objeto de interés de los historiadores de esta disciplina. Si la arquitectura moderna demostró ser funcional para la construcción del suburbio, todavía lo fue más para combinar programas complejos y estructuras diversas en el nuevo centro de la ciudad. En este trabajo nos limitamos a tomar nota del cambio de actitud entre dos etapas de la transformación del centro de Montreal<sup>118</sup>.

Después de la segunda guerra mundial, los arquitectos canadienses, tal como estaban haciendo los estadounidenses, abandonarían los intentos de armonizar la modernidad y lo vernáculo, a la manera del estilo *Arts and Craft* en que se habían aventurado desde los años 1930, a la busca una renovación estética. Como los estadounidenses habían respondido a las necesidades de su nuevo modo de vida moderna motorizada, con nuevos tipos como el centro comercial y el motel en el suburbio, pero también con la renovación urbana en los centros urbanos. Para esta «prestaron» a la ciudad de Montreal a dos de sus mejores arquitectos como Mies van der Rohe o leoh Ming Pei, y su promotor con más audaz William Zeckendorf.

---

<sup>117</sup> Claude Bergeron, *Architecture du XXe siècle au Québec*, Montreal: Éditions du Méridien, 1989, pp. 184-185.

<sup>118</sup> Claude Bergeron, *op. cit.*, p. 147.

Figura 36 Bauhaus



Fuente: <https://fr.pinterest.com/pin/362891682445352134/>  
Fecha de consulta de la pagina web: 22 de marzo de 2016

La nueva arquitectura que emergía de las nuevas técnicas constructivas permitía una mayor flexibilidad de los edificios, nuevas relaciones entre el interior y el exterior y una apariencia arquitectónica más ligera, más audaz y menos material<sup>119</sup>.

La función y la exploración de los nuevos materiales y las nuevas técnicas constructivas de la nueva arquitectura tenían también que crear una expresión singular propia a cada proyecto. El edificio tenía que ser funcional, agradable e atractivo. Por ejemplo, el uso de paredes de vidrio, que permite a los transeúntes en

---

<sup>119</sup> Walter Gropius, « Architect in Society », *Journal RAIC*, 1962, p.50: “The great technical inventions and social developments of the last hundred years, which set off such a stream of changes in our way of living and producing, gradually established new habits, new standards, new preferences, which have come to represent the unifying trends in today’s general picture. Beginning with the discovery of the Bessemer steel and of Monier’s reinforced concrete, which freed architecture of the supporting solid wall and presented it with virtually limitless possibilities for flexible planning, there has been a steady movement toward a less rigid, less encumbered style of living and building. The skeleton structures enabled us to introduce the large window opening and the marvel of the glass curtain wall... This, in turn, gave birth to a totally new dynamic indoor-outdoor relationship, which has enriched and stimulated architectural design beyond measure... The common characteristics which clearly emerged from all these innovations are: ·An increase in flexibility and mobility; ·A new indoor-outdoor relationship; ·A bolder and lighter, less earthbound architectural appearance”

la calle ver al interior y sugiere que es fácil entrar en este edificio, remplazando potentes muros, columnas, pilastras y adornos clásicos<sup>120</sup>.

Arquitectura y urbanismo son inseparables: una arquitectura nueva, que permite utilizar las nuevas técnicas constructivas, y la nueva visión del espacio solo tienen sentido integrada en una ciudad moderna<sup>121</sup>. La época de la máquina requería una visión urbanística antagónica a la del City Beautiful americano y el movimiento moderno en arquitectura y urbanismo rompe con aquel modelo de ciudad. La ciudad contemporánea debería tener una red de calles con simetría perfecta: el reinado del ángulo recto. Le Corbusier criticaba la calle tradicional (*rue corridor*) y consideraba que había que reducir y simplificar el número de cruces para mejorar la circulación. Había llegado el tiempo de cambiar totalmente el trazado de nuestras ciudades que acumulaban inmuebles amalgamados que abrían sus ventanas a calles estrechas llenas de ruidos, suciedad y polvo. Según Le Corbusier la prosperidad de la ciudad viene garantizada por la velocidad, que significa la libertad, de intercambios, de encuentros, de comercio o de movimiento. Esta última garantizada por un sistema circulatorio elaborado jerarquizado e integrado que convierte el centro de la ciudad en un espacio dedicado a los intercambios<sup>122</sup>.

---

<sup>120</sup> En esta vena Le Corbusier hablaba de estos elementos constructivos revolucionarios:

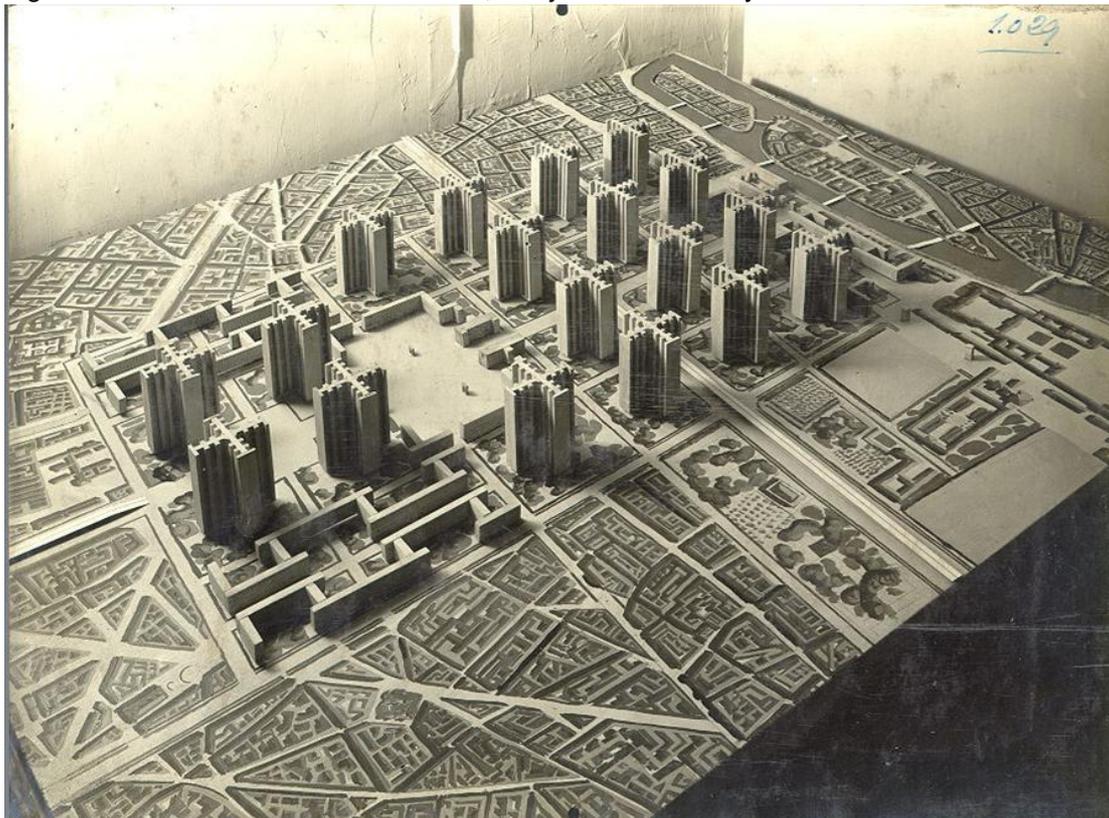
La séparation des fonctions portantes (poteaux et poutres) et des parties portées (remplissage des murs ou cloisons; l'ossature est indépendante (d'acier ou de ciment armé); elle va chercher son assiette dans le sous-sol, sans le secours des murs traditionnels de fondation;

La façade qui n'a plus aucune fonction portante obligatoire peut être considérée comme une simple membrane séparant le dedans du dehors. Elle ne reçoit plus la charge des planchers, et dans ces conditions, elle conduit subitement à totale solution l'effort des siècles qui cherchèrent à introduire au maximum la lumière à l'intérieur des constructions. Le Corbusier, *Manière de penser l'urbanisme*, Genève: Éditions Gonthiers, 1963, p. 26.

<sup>121</sup> Françoise Choay, *L'urbanisme, utopies et réalités : une anthologie*, Paris: Éditions du Seuil, 1965, p. 253.

<sup>122</sup> Le Corbusier, *Urbanisme*, Paris: Flammarion, 2011, p. 177.

Figura 37 El Plan voisin de Le Corbusier, dibujado entre 1922 y 1925



Fuente: <http://www.fondationlecorbusier.fr/corbuweb>  
Fecha de consulta de la pagina web: 26 de marzo de 2016

Los símbolos de la centralidad de la ciudad contemporánea serán los cruces de autopista o estaciones de tren, substituyendo a los monumentos cívicos o religiosos y los espacios públicos. Si unos representaban restricción y tiranía hacia la modernidad, los otros representaban la máquina y la velocidad, pues la modernidad. Para Le Corbusier el nuevo sistema circulatorio substituiría la calle tradicional: «la tyrannie de la rue abolie, tous les espoirs sont permis»<sup>123</sup>.

Coincidía con los defensores del zoning en que la separación de las funciones fundamentales del ser humano (vivir, morir, trabajar, cultivar el cuerpo y el espíritu) tenían que llevar a una *joie de vivre*.<sup>124</sup> Para alcanzarla estaba la planificación urbana como ciencia aplicada que zonificaría áreas específicas para la industria, las oficinas o la vivienda, en unidades de paisaje.

La ciudad orgánica que había emergido lentamente como resultante de decisiones individuales pertenecía al pasado y, en la edad de la máquina, se necesitaba una

<sup>123</sup> Le Corbusier, *Manière, op. cit.*, p. 86.

<sup>124</sup> Le Corbusier, *Manière, op. cit.*, p. 46.

teoría rigurosa, impuesta desde arriba y confiada a las manos de técnicos especializados, si queríamos que la ciudad proporcionase la armonía, en base a la eficacia y a la belleza. La concepción de la ciudad era demasiado importante para dejarla entre las manos de los ciudadanos.

A pesar de sus diferencias arquitectónicas profundas y de sus diversas visiones de ciudad ideal, Frank Lloyd Wright y Le Corbusier tenían en común la creencia que la industrialización había creado las condiciones de una nueva era de justicia, de armonía y de belleza; que esta nueva era empezaría con la eliminación de las ciudades existentes, por la llegada de nuevas formas de comunidad, mas adaptadas a nuestra época. Se creía entonces que la reestructuración física y social sería un acto revolucionario fundamental para separar el futuro y lo pasado<sup>125</sup>.

Socio de Mies Van der Rohe, Ludwig Hilberseimer participaría en la planificación de muchos centros administrativos en América, como el que este construyó en Montreal, y propuso una reorganización de la malla de Chicago incorporándole un sistema de autopistas, según un modelo de *ciudad horizontal*. Antes de dejar Alemania, Hilberseimer había propuesto su *ciudad vertical* en la que avanzaba imágenes de lo que sucedió en el centro de muchas ciudades americanas, como Montreal, en la época de posguerra. Bajo los principios del movimiento moderno, intentaba combinar espacio de trabajo y espacio de residencia, sobreponiendo los diferentes usos. Los lugares de vida y las comunicaciones peatonales se sitúan encima de los espacios dedicado al trabajo y del nivel de las infraestructuras viarias, con el objetivo de reducir las necesidades y problemas de circulación en la ciudad contemporánea.

### **El monumento moderno**

La búsqueda de una nueva monumentalidad, como una necesidad del movimiento moderno en arquitectura después de la Segunda Guerra Mundial, ha sido descrita por Eric Mumford. Culmina con los *Nine Points on Monumentality* de Jose Luis Sert, Fernand Léger y Siegfried Giedion.<sup>126</sup>

---

<sup>125</sup> Robert Fishman, *L'utopie urbaine au XXe siècle*, Bruxelles: Éditions Pierre Mardaga, 1979, p. 127.

<sup>126</sup> Eric Mumford: *The CIAM Discourse on Urbanism, 1928-1960*, Cambridge.

A pesar de la proclamación de la muerte del monumento, por Lewis Mumford en 1938, había en los años 1930 discusiones acerca del problema de la dimensión simbólica y emblemática en el ámbito de la modernidad en arquitectura y el urbanismo. Mumford, argumentaba que si es un monumento no es moderno, y si es moderno no es un monumento. “*La ciudad, decía, con sus edificios muertos, sus masas inertes de piedra, se convierte en un cementerio*”<sup>127</sup>.

Le Corbusier y luego Giedion y Sert empezaron a desarrollar lo que vinieron a llamar “la nueva monumentalidad”, no para preservar o resucitar el urbanismo clásico o partes de la ciudad tradicional, sino para responder a las necesidades y las aspiraciones populares con monumentos contemporáneos realizados en su nueva estética. Era una revisión de postulados anteriores de los CIAM que habían siempre considerado el tema de los monumentos como algo relacionado a la tradición clasicista en arquitectura<sup>128</sup>.

Muchos defensores del movimiento moderno se habían dado cuenta que, más allá del funcionalismo, esta necesitaba expresar un contenido simbólico colectivo<sup>129</sup>. La reflexión se orientaba hacia el sentido original de la palabra «monumento», es decir: informar, recordar a la memoria. Como ya mencionado en el capítulo 2 de la tesis, el monumento existe de forma explícita con el fin de llamar a la memoria la pertenencia de un grupo cultural. Se empezaba a reconocer el *kunstwollen* o “voluntad de arte” de Riegl para canalizar un conocimiento de la realidad que nace de las condiciones históricas, aplicándolo al diseño de la ciudad moderna<sup>130</sup>.

La figura de Josep Lluís Sert es importante porque pone en relación el crecimiento con la necesidad de renovación del centro y la creación de nuevas identidades. Sert defiende la necesidad de reagrupar el suelo que sería el punto 8 de los Nine Points on Monumentality y que esta en la base del Urban Renewal. Su arquitectura y su planificación es de gran importancia para América del Norte y para entender la relación entre planning, arquitectura moderna y Urban Renewal.

---

<sup>127</sup> Lewis Mumford, *The Culture of Cities*, New York : Harcourt Brace Jovanovich Publishers, 1938, pp. 433-440.

<sup>128</sup> Eric Mumford y Kenneth Frampton, *The Discourse on urbanism, 1928-1960*, Cambridge MIT Press, 2000, p. 150.

<sup>129</sup> Joan Ockman, *Architecture Culture 1943-1968 A Documentary Anthology*, New York: A Publication of Columbia University Graduate School of Architecture, Planning and Preservation, 1993, p. 27.

<sup>130</sup> Ignasi de Sola-Morales, *Inscripciones*, Barcelona : Editorial Gustavo gili, 2003, pp. 136-137.

En 1957 en un artículo, Sert defendía la necesidad de aproximar la arquitectura y el planning en el contexto norte-americano, poniendo el énfasis en la importancia de pensar el diseño de la ciudad a partir de una escala humana, bajo la idea de la ciudad compacta. Sert expresa su preocupación por la desaparición de establecimientos humanos o «human settings» en favor de una escala impuesta por el coche. Concluía su artículo de esta manera:

« Why cannot our cities, when replanned, recover the more human settings older cities once provided? Modern materials, modern machines, new methods of Building, and a new approach to design should in no way exclude factors that belongs to men of all times, that bring harmony and dignity to our environment...<sup>131</sup> »

En esta línea revisionista de los primeros CIAM, el manifiesto *Nine Points on Monumentality* introducía de forma explícita por primera vez, en 1943, el problema de la monumentalidad dentro de las reflexiones en el ámbito del movimiento moderno en arquitectura y urbanismo<sup>132</sup>.

Si bien el manifiesto empieza con la afirmación de la importancia de la memoria, expresada a través de los símbolos, para la población de cada época, pero sólo para justificar la necesidad de “nuevos monumentos” contemporáneos. Para nuestro argumento, subrayaremos algunos de estos nueve puntos. En primer lugar, los puntos nº 4 y 5 que justifican la ignorancia voluntaria del monumento y su revuelta contra él por parte del movimiento moderno, al constatar su devaluación en el anterior siglo.

“4. The last hundred years have witnessed the devaluation of monumentality...

5. This decline and misuse of monumentality is the principal reason why modern architects have deliberately disregarded the monument and revolted against it...”

Today modern architects know that buildings cannot be conceived as isolated units, that they have to be incorporated into the vaster urban schemes. There are no frontiers between architecture and town planning, just as there are no frontiers between the city and the region. Correlation between them is necessary. Monuments should constitute the most powerful accents in these vast schemes.

---

<sup>131</sup> Josep Lluís Sert, « The Human Scale, Key to the Measure of Cities (1957), in Eric Mumford, *The Writings of Josep Lluís Sert*, Yale University Press, 2015, p.88.

<sup>132</sup> Eric Mumford y Kenneth Frampton, *op. cit.*, p. 151.

Fijémonos que no se está hablando en absoluto de conservación ni de memoria. Se está hablando de la necesidad de monumentos modernos y de su “contexto”. Esto queda claro en el punto octavo que es la justificación de la necesidad del Urban Renewal para crear “nuevos centros urbanos”:

“8. Sites for monuments must be planned. This will be possible once replanning is undertaken on a large scale, which will create vast open spaces in the now decaying areas of our cities. In these open spaces, monumental architecture will find its appropriate setting which now does not exist. Monumental buildings will then be able to stand in space, for, like trees or plants, monumental buildings cannot be crowded in upon any odd lot in any district. Only when this space is achieved can the new urban centres come to life.”<sup>133</sup>

Había que planificar sitios que pudieran acoger los monumentos. Y esto sería posible con una planificación a gran escala para crear grandes espacios abiertos en las áreas en mal estado de las ciudades. Los arquitectos, los urbanistas y los artistas tenían que trabajar para la reorganización de la vida comunitaria a través del planeamiento y el diseño cívico de conjuntos monumentales para construir la arquitectura y la ciudad modernos que representaran las aspiraciones colectivas de las poblaciones<sup>134</sup>.

La reivindicación de la planificación racional a diversas escalas por parte de la arquitectura moderna que, recordemos se considera “racionalista”, permite entender la alianza entre la nueva estética y los tecnócratas de la planificación que actúa en el Urban Renewal. Los expertos técnicos de las administraciones municipales podían gestionar la ciudad según un enfoque racional que permitía justificar las operaciones de «slum clearance», la necesidad de los espacios abiertos necesarios para el nuevo monumento y, con ello, favorecer la reconstrucción de los barrios según una nueva organización racional y enteramente controlada del espacio. Se consideraba posible tratar los problemas sociales y la planificación de los sitios para los monumentos con los mismos métodos científicos que los problemas económicos o industriales y con una máxima eficacia. Se encuentran consideraciones similares en la obra de John Kenneth Galbraith, en particular su libro *The New Industrial State*, que hace hincapié en la aparición de organizaciones, en las empresas o los Estados,

---

<sup>133</sup> Este punto es básico para el Urban Renewal, la concentración parcelaria y la expulsión de población en los centros en América del Norte.

<sup>134</sup> Kenneth Frampton, *L'architecture moderne, une histoire critique*, Londres : Thames & Hudson, 2006, pp. 242-243. Joan Ockman, también desarrolla esta idea en la obra citada : *Architecture Culture 1943-1968 A Documentary Anthology*, New York: A Publication of Columbia University Graduate School of Architecture, Planning and Preservation, 1993, p. 27.

compuesto de un peritaje técnico capaz de controlar toda la complejidad de una situación y de asumir el control absoluto de las soluciones que deben aplicarse.

En palabras de Giedion en su artículo *The Need for a New Monumentality*, publicado en 1944:

« From a human point of view and from the architectonic as well, houses and blocks are not isolated units. They are incorporated in urban settlements and these are parts of a greater entity, the city. An architect who is not interested in the whole scope of planning from the heights of a kitchen sink to the layout of a region is far removed from contemporary Building. From the single cell, to the neighbourhood unit, to the city and the organization of the whole region, is one direct sequence. Thus, it can be said that the second phase of modern architecture was concentrated on Urbanism.

La gran dificultad, continua Giedion, era inventar una forma de expresión sin asociaciones historicistas con ideologías del pasado:

The third step lies ahead. In view of what had happened in the last century and because of the way modern architecture had come into being, it is the most dangerous and the most difficult step. This is the reconquest of the monumental expression.

Monumentality derives from the eternal need of the people to own symbols, which reveal their Inner life, their actions and their social conceptions.

Every period has the impulse to create symbols in the form of monuments, which according to the Latin meaning are « things to remind », things to be transmitted to later generations. This demand for Monumentality cannot, in the long run, be suppressed. It tries to find an outlet at all costs. »<sup>135</sup>

---

<sup>135</sup> Sigfried Giedion, « The Need For a New Monumentality », En Paul Zucker, *New Architecture and City Planning*, New York : Philosophical Library, 1944, pp. 552-553.

Giedion afirmaba enfáticamente que el desafío consistía en crear espacios que pudieran juntar las necesidades funcionales, urbanísticas y simbólicas como los de anteriores periodos “de vida cultural verdadera” que habían sido capaces de crear proyectos a la imagen de su propia sociedad.

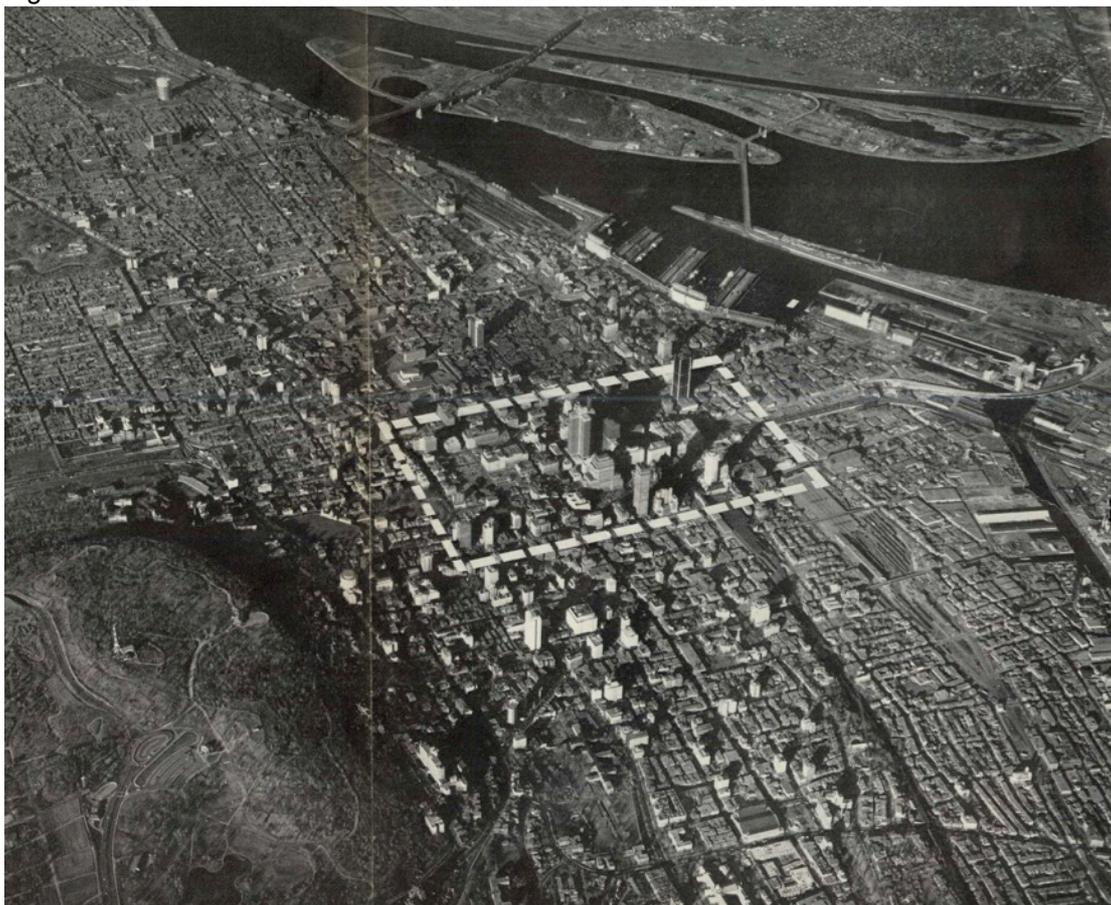
Evidentemente, Giedion no consideraba expresión “verdadera” las arquitecturas historicistas del siglo XIX y principio del XX. Pero eran estas precisamente las que habían expresado el deseo de la monumentalidad en Norteamérica. En Montreal, habían protagonizado el esfuerzo de monumentalización del centro financiero en el Square Dorchester–Plaza del Canada por la burguesía anglo-protestante, como hemos visto en el segundo capítulo de esta tesis.

En los capítulos siguientes se analizará la continuidad de la monumentalización del nuevo centro financiero, pero, esta vez a través del Urban Renewal y con la arquitectura y el urbanismo del movimiento moderno, tomando el relevo de la arquitectura historicista del final del siglo XIX y principio del XX.

### 3.3 Oportunidad del cubrimiento de la zanja urbana ferroviaria y nacimiento de la ciudad subterránea

El centro moderno del eje Place Ville-Marie/Place Bonaventure (eje Canadien Nacional) se desarrolló en un contexto de efervescencia, marcado por la elección de Montreal como capital mundial de la aviación que representó un hito importante para su prestigio internacional. Sería seguido por la construcción de potentes nuevas infraestructuras de transporte y por la posterior tentativa de ampliarlo hacia el este en el arrabal Saint-Laurent (eje institucional) en momentos económicamente menos efervescentes.

Figura 38 El sector del nuevo centro financiero de Montreal en 1965



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

La nueva Organización de la aviación civil internacional (OACI), creada oficialmente en 1947 como resultado de una conferencia celebrada en Chicago en 1944, eligió la ciudad como sede, seguida por otros organismos del mundo de la aviación, especialmente la Asociación internacional del transporte aéreo (IATA). El gobierno hizo construir un edificio para acoger estas organizaciones, inaugurado en 1950 que se sitúa en la esquina de las calles University y Dorchester, en el cuadrilátero de la Estación central, frente al futuro complejo del hotel Queen Elizabeth, la Estación Central, la Place Ville-Marie y la Place Bonaventure que consolidó de manera contundente el nuevo centro financiero de la ciudad.

Construidos en terreno de la sociedad estatal de ferrocarril, el Canadien National (CN), estos edificios materializan proyectos que las grandes empresas de ferrocarriles tenían para la parte central de Montreal, desde el principio del siglo XX. La CN había comprado los terrenos en 1911 para asegurarse un acceso al centro de Montreal a través de un túnel bajo el Mont Royal y constituían, en su casi totalidad,

una inmensa trinchera que se había dejado abierta para el ferrocarril. Medían aproximadamente nueve hectáreas, correspondientes a tres manzanas situadas entre las calles Cathcart, Mansfield, Inspector, Sainte-Geneviève y Saint-Antoine.<sup>136</sup>

Figura 39 Trincheras en el centro de Montreal en 1947



Fuente: <http://esteemfoundation.org/emdx/rail/DeuxMontagnes/Tunnel/VueTunnel.html>

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

En 1956, ya se había construido la sede de la OACI, planificada en 1947, y estaban en construcción el edificio del hotel Queen-Elizabeth y la Estación Central que incluía un estacionamiento de varias plantas y un embarcadero de acceso. Todos estos edificios, relacionados con el transporte y el viaje, se conectarían por corredores interiores que convergían hacia la gran plaza pública de la Estación Central, mientras que la porción norte del bulevar Dorchester se iba a dedicar al comercio y a la cultura<sup>137</sup>.

Los dirigentes de la Canadian Northern Railroads (CN) han jugado un papel importante en el cambio sustancial de la fisonomía del barrio Saint-Antoine por la inmensa trinchera al sur de la calle Cathcart hasta la calle Saint-Antoine, excavada para colocar las vías de la línea que unía Montreal con el ferrocarril del Transcontinental canadiense, a través del túnel bajo el Mont-Royal que abrieron

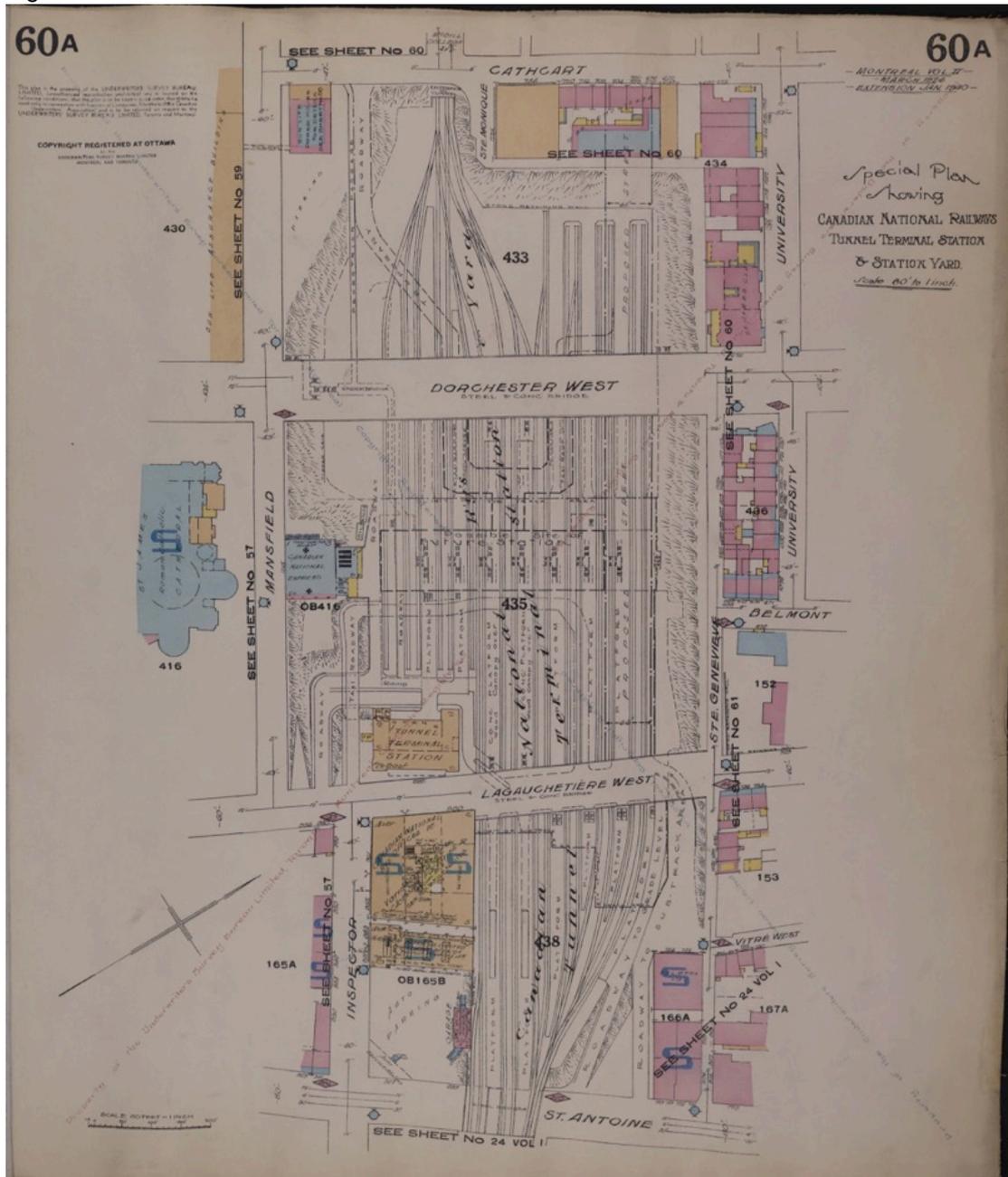
---

<sup>136</sup> Ver: André Lortie, *Les années 60 Montréal voit grand*, Montreal: Centre canadien d'architecture, 2004. p. 95. Ver, también: Jacques Besner, *Genèse*, *op. cit.*, p. 2

<sup>137</sup> France Vanlaethem, Sarah Marchand, Paul-André Linteau & Jacques-André Chartrand, *op. cit.*, p. 95.

entre 1912 y 1918.<sup>138</sup> A la idea inicial de alcanzar el punto central del sector urbano más potente de la ciudad, añadieron posteriormente, la voluntad de construir una estación de ferrocarril y se ampliaría con la de desarrollar un inmenso proyecto sobre las tres manzanas expropiadas de 90.000 m<sup>2</sup>, a la manera de la ciudad de Nueva York que había visto emerger el Rockefeller Center en 1930.

Figura 40 Plano de la trinchera al centro de Montreal en 1940



Fuente: Underwriter's Survey Bureau. *Insurance plan of the city of Montreal volume 2*, Montreal: Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 1940. Escala 1 : 600.

<sup>138</sup> Jacques Besner, *Genèse*, op. cit., p. 2.

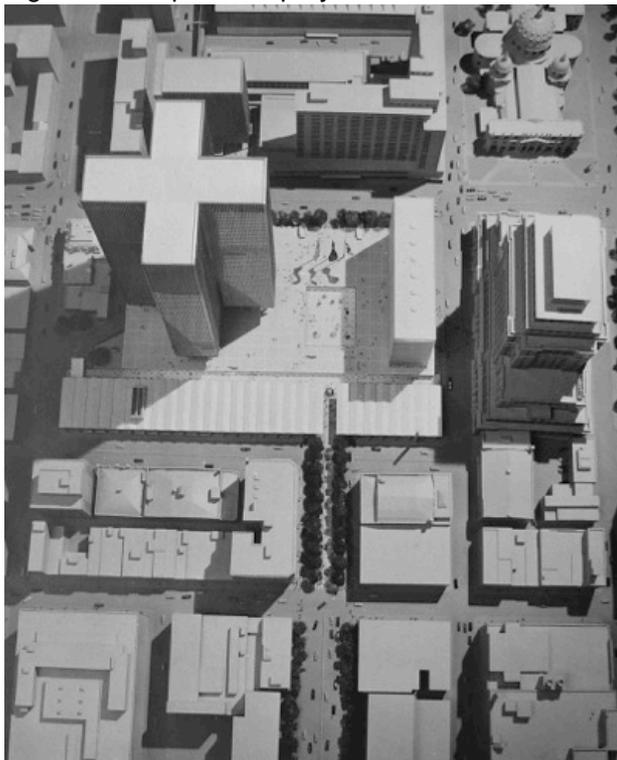
Figura 41 Localización de los sectores de estudio



Fuente: SIURS, Ville de Montréal

El plan director, presentado a aprobación de las autoridades municipales en 1957, fue desarrollado para que pudiera tomar en cuenta dos requisitos principales. En primer lugar, tenía que conservar utilización principal ferroviaria del sitio como estación central durante el proceso. En segundo lugar, había que elaborar un tratamiento unificado de los flujos peatonal y automóvil, así como del aparcamiento para las tres manzanas. Este plan se proponía dar a Montreal un nuevo ámbito para el comercio, las actividades culturales y de negocios que aún no tenía en el sector Saint-Antoine y la piedra angular del plan se encontraba en el gran complejo que en la parte norte del bulevar Dorchester, cerca de la calle Sainte-Catherine, incluiría una torre de unas cuarenta plantas en la que Vicente Ponte, urbanista encargado de la elaboración del plan director, concentró las actividades de oficina.

Figura 42 Maqueta del proyecto de Place Ville-Marie



Fuente: André Lortie. *Les années 60 Montréal voit grand*, Montreal: Centre Canadien d'architecture, 2004, p. 185.

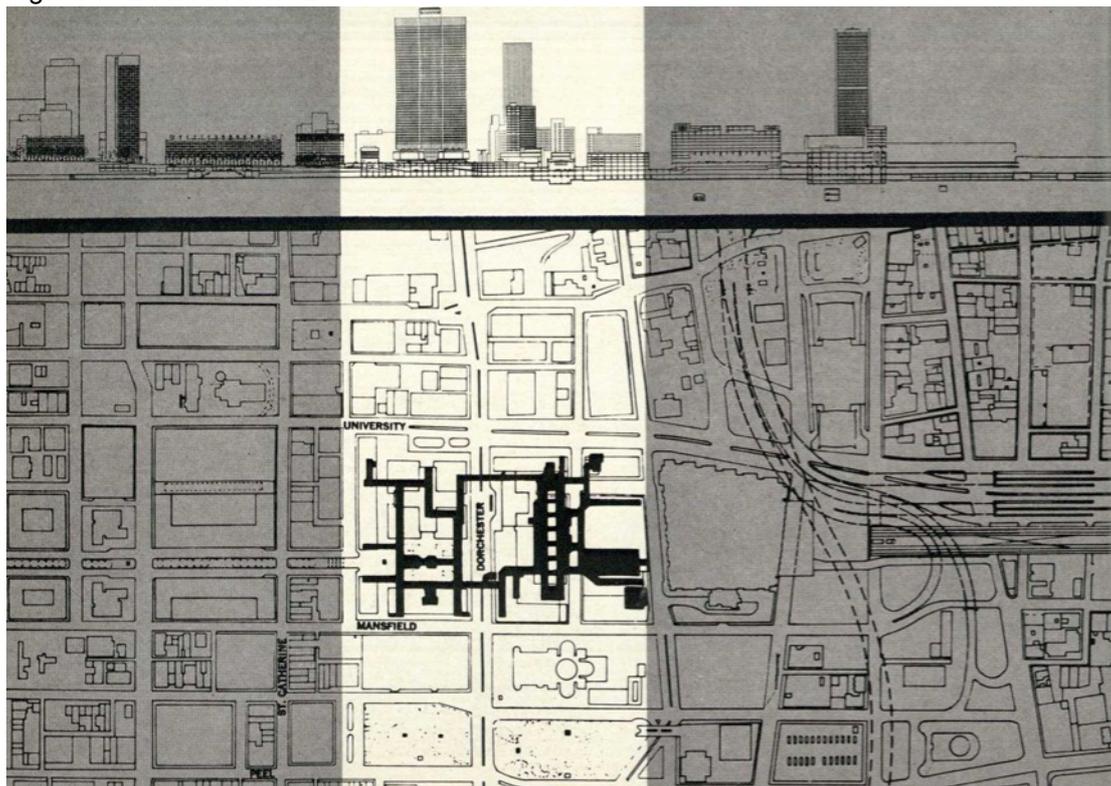
Con ello se liberaba bastante espacio para crear una plaza pública que estableciera relaciones espaciales de calidad y que pretendía ser uno de los espacios públicos más hermosos de la ciudad, asumiendo la necesaria “nueva monumentalidad” del proyecto moderno que hemos comentado anteriormente<sup>139</sup>.

Un desafío importante en la elaboración del plan director era la organización de los niveles para aprovechar al máximo los 15 metros que separan el nivel de las vías de ferrocarril y el nivel medio de las calles. También había que trabajar con la pendiente natural del terreno, entre las calles Cathcart y la calle Saint-Antoine. La topografía permite una relación directa de la planta del centro comercial interior con la calle Cathcart y, por el lado de la calle Dorchester, una relación casi directa con la plaza pública situada encima de este. En realidad, la plaza pública es el techo de una construcción de cuatro niveles: el de las vías de ferrocarril, los dos de estacionamientos subterráneos y uno comercial.

---

<sup>139</sup> France Vanlaethem, Sarah Marchand, Paul-André Linteau & Jacques-André Chartrand, *op. cit.*, p. 96. Jose Luis Sert, Fernand Léger y Sigfried Giedion., *Nine points on Monumentality.*, *op. cit.*

Figura 43 La ciudad en 3D



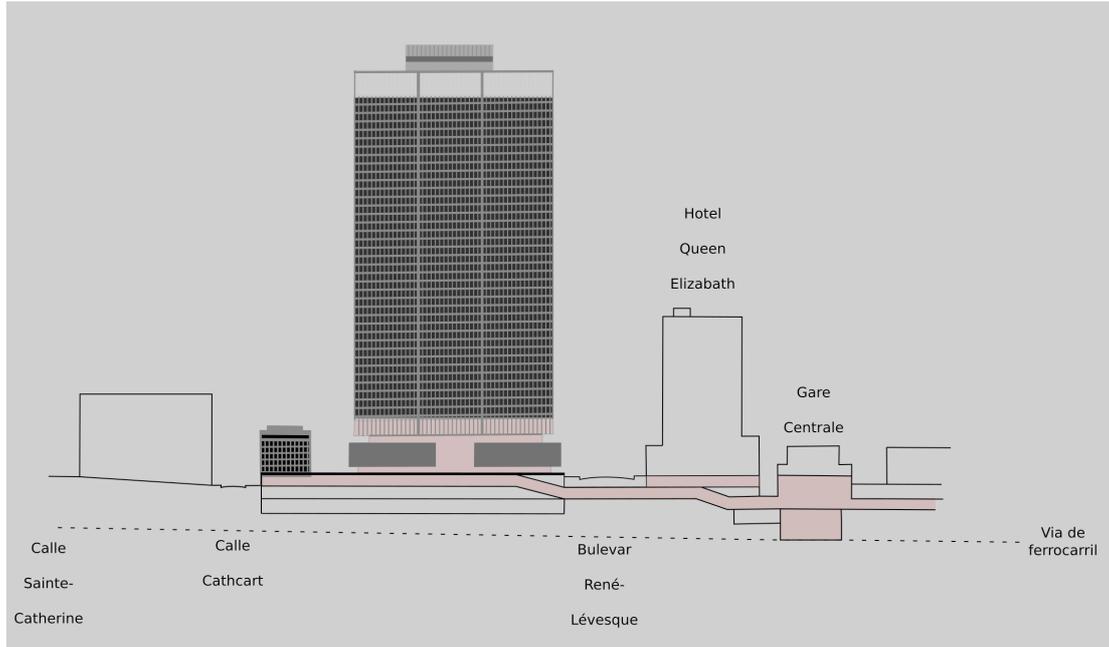
Fuente: Peter Blake, « Downtown in 3-D », *The Architectural Forum*, 1966, vol. CXXV n° 2, pp. 31-48.

Con este plan director, el urbanista Vincent Ponte crea el exitoso modelo urbano de la ciudad de múltiples niveles.<sup>140</sup> Al favorecer y enriquecer la densidad y la estiba de diferentes actividades para la vitalidad de un centro urbano, asegura la movilidad peatonal en el centro de la ciudad a distancia razonable de equipamientos culturales y comerciales. Según Ponte, el *zoning* tradicional crea una segregación que no permite la superposición de usos y empobrece la diversidad del *downtown*. Al pensar la combinación de en tres dimensiones se pueden superponer en diferentes niveles usos normalmente difícilmente compatibles.

---

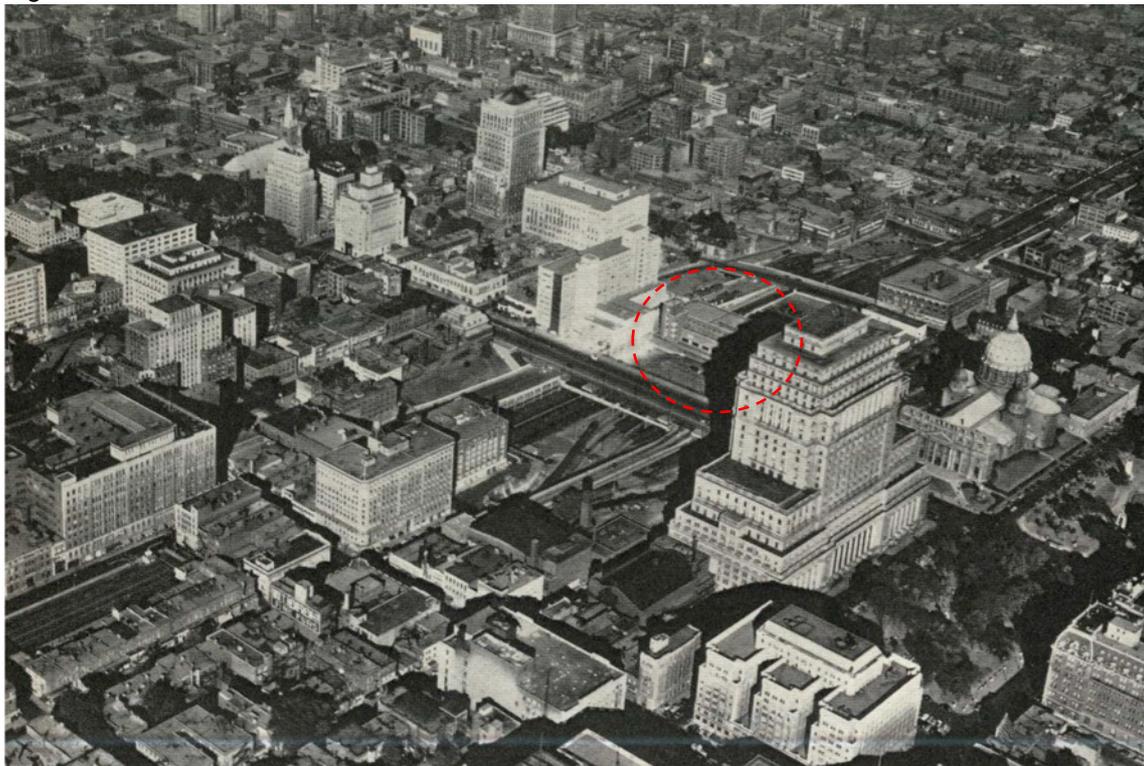
<sup>140</sup> France Vanlaethem, Sarah Marchand, Paul-André Linteau & Jacques-André Chartrand, *op. cit.*, p. 99.

Figura 44 Place Ville-Marie y los inicios de la ciudad interior



Fuente: Sylvain Garcia

Figura 45 Construcción de la Estación central encima de la trinchera del CN en 1965



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

## CAPITULO 4

### LA RENOVACIÓN URBANA EN EL MONTREAL A PARTIR DE 1960

La modernización del estado en Quebec promovió un urbanismo centralizado, a través de las comisiones provinciales, con actuaciones potentes sobre las ciudades. La construcción de grandes equipamientos con arquitectura moderna y de infraestructuras de transporte vial para modernizar la ciudad, se hizo a través del *Land Use Planning* racionalista que incorporaba el *Urban Renewal* y técnicas sofisticadas de *zoning*.

En este cuarto capítulo de la tesis, se verá la aplicación, después de la segunda guerra mundial, de estos nuevos paradigmas en el desplazamiento del centro financiero hacia el este, al arrabal Saint-Laurent. Este proyecto de gran envergadura arquitectónica se presentará en relación con la apertura de vías de circulación automovilísticas de gran capacidad de circulación y con el nuevo sistema de metro, así como con la prolongación del sistema peatonal subterráneo de la ciudad interior construido a través de las diferentes piezas arquitectónicas e infraestructurales.

Nos proponemos explicar los mecanismos de esta transformación realizada según los principios del movimiento moderno y describir detalladamente la intervención urbanística, resultado de la voluntad de los gobiernos de estimular el desarrollo económico y responder a nuevas necesidades para la ciudad contemporánea, subvencionadas públicamente. La red peatonal protegida, de 30 kilómetros, genera hoy en día una actividad económica muy potente en el centro de la ciudad.

La progresiva internacionalización del capital financiero y los nuevos roles de la ciudad, que explican la operación del CN en el eje Ville-Marie / Place Bonaventure provocan el intervencionismo estatal con nuevos mecanismos de producción del espacio en el sector de la Place-des-Arts, los dos con referentes teóricos que interesa discutir para entender la deriva de la idea de patrimonio – arquitectónico y/o urbanístico – y su tratamiento/protección. El urbanismo ya no es objeto exclusivo de regularización pasiva del *zoning*, si no que se convierte en una actividad de previsión y de anticipación para la intervención concreta sobre la ciudad,<sup>141</sup> como hemos ya visto, por ejemplo, en las actuaciones de la SCHL para crear las viviendas protegidas Jeanne Mance o con el complejo de la Place Ville-Marie. Como tal

---

<sup>141</sup>André Lortie, *op. cit.*, pp. 75-77.

intervención intencionada, conlleva una carga ideológica que explica algunos errores en el dimensionado o programación de la operación del sector de la Place-des-arts.

#### 4.1 *Les Trente Glorieuses* y la modernización de las administraciones municipales: el estado intervencionista y el poder tecnócrata

La elección del Partido Liberal de Jean Lesage en el año 1960, después de la muerte de Duplessis en 1959, marcó un punto de inflexión en la transformación social y política del Quebec y tendrían consecuencias importantes sobre la evolución de su estructura económica. Como parte de la estrategia del gobierno para estimular la economía del Quebec, el lema *maîtres chez nous* se convirtió en el «grito de guerra» de una generación que quería contrarrestar la escasa presencia de empresarios francófonos en las altas esferas de la economía. El período 1960-1966 se considera generalmente como una de las grandes transformaciones en la vida social, intelectual y político de Quebec<sup>142</sup>.

El proceso de integración continental de la economía norte-americana que se estaba produciendo desde los años 1920-1930 se intensificaría después de la segunda guerra mundial<sup>143</sup>. Este macro espacio estaba marcado por importantes diferencias internas, de manera que desde los años 1930, el Quebec se puede considerar un *late developer* que empezaba a ser periférico en el continente norte-americano, junto a las otras provincias del este de Canadá. La ciudad de Montreal ya no representaba el principal núcleo de crecimiento ni el centro neurálgico del espacio económico del Canadá moderno<sup>144</sup>.

Para contrarrestar los efectos de la marginación económica, el gobierno de Lesage adoptó una estrategia doble: en primer lugar, aumentar el tamaño, el número y la influencia de las corporaciones del Estado, para que pudieran estimular la economía de la provincia y, en segundo lugar, aumentar la ayuda a las empresas de lengua francesa a través de, por ejemplo, la *Caisse de Dépôt et placement du Québec* y la

---

<sup>142</sup> Stephen Brooks et Alain-G. Gagnon, *Les spécialistes des sciences sociales et la politique au Canada : Entre l'ordre des clercs et l'avant-garde*, Montréal: Boréal, capítulos 1 y 2. Dale Thomson, *Jean Lesage et la Révolution tranquille*, Saint-Laurent: Les Éditions du Trécaré, 1984, p. 247-292.

<sup>143</sup> Keith Norrie & Doug Owran, *History of Canadian Economy*, Toronto: University of Toronto Press, 1990.

<sup>144</sup> Jocelyn Létourneau, « La révolution tranquille, catégorie identitaire du Québec contemporain ». En GAGNON A. G. & SARRA-BOURNET M. *Duplessis Entre la grande noirceur et la société libérale*. Montreal: Quebec-Amérique, 1997, pp. 100-103.

*Société Générale de financement*. El estatismo de este gobierno consiguió finalmente fortalecer a una clase empresarial local, que, en algunos sectores, logró sustituir al capitalista anglo-canadiense y estadounidense<sup>145</sup>.

Esto exigía acciones del gobierno en áreas tan diversas como la expansión y reorganización del gobierno, el bienestar, la educación, las relaciones laborales, la cultura y el urbanismo, así como la expansión de las estructuras de gobierno – con la creación de gran cantidad de ministerios–, el aumento de su capacidad de planificación, el crecimiento del gasto público y el uso frecuente de las empresas de la Corona<sup>146</sup>.

Los diferentes gobiernos hicieron un esfuerzo para coordinar la elaboración de políticas de desarrollo en un marco global. Entre 1960 y 1978, se establecieron ciento setenta y seis comisiones de estudio en Quebec, incluyendo dos comisiones sobre el urbanismo, detallados en la próxima sección de la tesis<sup>147</sup>. La voluntad política para asegurar un crecimiento económico acelerado y el aumento de la riqueza en la provincia llevó al Gobierno a poner en práctica políticas sociales para promover los quebequeses francófonos en el desempeño de nuevos puestos asociados a una sociedad capitalista avanzada<sup>148</sup>.

El crecimiento de la economía de Quebec fue rápido durante este período: el producto bruto provincial y la tasa de exportación se doblaron entre 1966 y 1974, creando una situación favorable a un desarrollo urbanístico excepcional que iba a

---

<sup>145</sup> La segunda fase de nacionalización de la producción de electricidad, por Hydro-Quebec, corresponde al gesto más espectacular del gobierno. Alain-G. Gagnon et Mary Beth Montcalm, *op. cit.*, pp. 39-40. Estas políticas ambiciosas de modernización de la economía exigían mejores estructuras gubernamentales, además de medidas de carácter social y de bienestar para satisfacer las necesidades del capitalismo industrial avanzado. La implementación de estas políticas dio lugar a enfrentamientos entre las autoridades federales y de Quebec sobre las demandas de la provincia para nuevos ámbitos de competencia. *Répertoire des parlementaires québécois, 1867-1978*, Québec, 1980. *Le répertoire parlementaire canadien*, Ottawa, Boréal.

<sup>147</sup> Paul-André Linteau, René Durocher, Jean-Claude Robert & François Ricard, *Histoire du Québec contemporain. Le Québec depuis 1930*, tome II, Montreal: Boréal, 1989, pp. 693-694. Nuevas estructuras para la toma de decisión parlamentaria fueron elaboradas y se usó bastante la investigación y la planificación para sistematizar la intervención del gobierno. Alain-G. Gagnon et Mary Beth Montcalm, *op. cit.*, pp. 53.

<sup>148</sup> « L'État employait beaucoup plus de personnel, les politiques d'assistance sociale étaient beaucoup plus étendues et progressistes, des politiques économiques keynésiennes furent appliquées à grande échelle, l'organisation étatique fut modernisée, et les pouvoirs coercitifs légaux et fiscaux des gouvernements furent étendus ». Marc Renaud, « Quebec: New Middle Class in Search of Social Hegemony », A.-G. Gagnon, *Quebec: State and Society*, Toronto: Methuen, 1984, p. 152.

conocer el centro financiero de Montreal a partir de 1960 bajo las pautas de la renovación urbana<sup>149</sup>.

El inesperado triunfo del Partido Quebequense<sup>150</sup> (PQ) en noviembre de 1976 asestó un duro golpe para la élite económica, tanto anglófona que francófona de Quebec, consideradas por el sociólogo Jorge Niosi mayoritariamente federalista y de ideología liberal. A pesar de su ideología socialdemócrata el Partido Quebequense adoptó, en 1979, una política económica dentro de lo que entonces eran los límites del capitalismo de Estado en una economía periférica.

La orientación estatista y social-democrática del Parti Québécois iba, en realidad, a dar paso a una estrategia de desarrollo más orientada hacia los negocios, que se define por primera vez en los documentos de orientación *Bâtir le Québec* (1979) y *Le virage technologique* (1982) que favoreció al sector privado del Quebec francófono, más activo en las pequeñas y medianas empresas. Esta estrategia fue en gran parte influida por la crisis fiscal que, al final de los años setenta, anunció que el crecimiento económico y el desarrollo futuro de Quebec se harían a través del sector privado<sup>151</sup>.

Las intenciones de la primera Ley sobre el urbanismo del Quebec, también del año 1979, responden a esta reorientación y a la crisis del urbanismo de posguerra y anuncia la desinversión progresiva del estado en el campo de la ordenación del territorio que se analizara en detalle en la parte 4 de esta tesis.

#### 4.1.1 El apogeo de la planificación urbana en Quebec

---

<sup>149</sup> Rodrigue Tremblay, *L'économie québécoise*, Montreal: Presses de l'Université du Québec, 1979, p. 481.

<sup>150</sup> A pesar de los otros partidos políticos (Liberal, Union National), que querían un Quebec fuerte pero unido al resto del Canadá, el Partido Quebequense era independentista.

<sup>151</sup> Reginald Whitaker identificaba las políticas económicas del PQ como muy continuistas de las de los liberales, de los que solamente se desmarcaron en "el vasto programa de asistencia y de promoción de la pequeña y mediana empresa. Por su parte Richard French ha señalado que el PQ, por lo menos durante sus primeros dos años en el poder, reveló una fidelidad notable a su "clase media con fuertes opiniones" y sus votantes de clase trabajadora, y se encontró a menudo implicado en enfrentamientos con la comunidad empresarial anglófona. Richard French, « Government Without Business: The Parti Québécois in Power », V. V. Murray, *Theories of Business Government Relations*, Toronto: Trans-Canada Press, 1985, p. 162.

Entre los grupos de trabajo o comisiones que el gobierno de la provincia del Quebec estableció para modernizar el estado, hubo dos de urbanismo. Una fue la comisión provincial del urbanismo (CPU) que, con el mandato de identificar los objetivos generales de la acción del estado en materia de urbanismo, fue creada por decreto ministerial el 8 de abril de 1963 y presentó su informe al público en 1968. La otra comisión se llamó grupo de trabajo sobre la urbanización en Quebec (GTU), constituido por decreto el 19 de diciembre de 1973, con el mandato de elaborar directrices de política general de urbanización. El informe de esta comisión fue entregado al ministerio de los asuntos municipales en 1976.

En el aspecto jurídico, el informe de la CPU propuso una dimensión totalmente administrativista, opuesta a la del *zoning* tradicional, privatista, liberal y con arbitrio judicial. Hay que tener presente la importancia de la reestructuración del aparato gubernamental central que preveía un potente nuevo marco administrativo del urbanismo (con una dirección general del plan, un consejo de la planificación y varios comités interdepartamentales). También se proponía una estructura regional desconcentrada, (incorporando direcciones regionales del plan, centros administrativos regionales, centros regionales de planificación y oficina regionales para cada ministerio y un refuerzo del ministerio de los asuntos municipales). El urbanismo tenía que establecerse dentro de estas estructuras jerárquicas y coordinadas. Dentro de este marco de control administrativo central, la CPU dio a los gobiernos locales amplios márgenes para la ejecución del urbanismo.

Contra la suma de derechos individuales sobre el territorio, establecida por el *zoning* tradicional, el enfoque de la CPU se basaba en la supremacía del plan de urbanismo como visión global del desarrollo urbano que no se podría derogar. El plan tiene que ocupar un espacio central en el proceso de ordenación del territorio y se consideraba por lo tanto indispensable asegurar mecanismos para su aplicación concreta. El control de los municipios sobre los equipamientos pasaría a ser un instrumento clave de la planificación del desarrollo urbano, a través de los planes de equipamientos, de los programas de inmovilización, reservas de terrenos, etc. Este enfoque pone de relieve la voluntad de transitar desde una estrategia privatista hasta una estrategia pública<sup>152</sup>.

---

<sup>152</sup> Gouvernement du Québec, *Rapport de la commission provinciale d'urbanisme*, 1968, capítulo 3, p. 13.

En resumen, el informe de la CPU se propuso substituir un sistema anárquico y puramente local por uno integrado y centralizado en la provincia. Proponía remplazar la tutela judicial por un doble sistema de control administrativo con arbitraje de un tribunal contencioso-administrativo. A la protección de la propiedad privada, oponía la primacía del interés público para el que la administración tenía que ser proactiva y ejercer un liderazgo verdadero.

Posteriormente, el grupo de trabajo sobre la urbanización en Quebec (GTU) introdujo cambios importantes en el papel del gobierno, pasando de aquella visión centralizada, intervencionista y bastante tecnocrática de la CPU, a una visión más descentralizada y orientada hacia la coordinación con las diferentes administraciones públicas locales. El mínimo cambio que proponía en las estructuras gubernamentales dejaba claro que el tiempo de las grandes reformas iniciado con la Revolución tranquila había ya pasado.

Para esta nueva comisión (GTU), el ministerio de los asuntos municipales sería el responsable de la elaboración de los grandes objetivos y orientaciones de la política urbana en el Quebec, mientras que su puesta en marcha estaría confiada a los municipios y otros organismos de carácter local. Reforzaba, así, el sistema descentralizado de las administraciones públicas locales, que la *Loi des cités et villes* y el código municipal del Quebec reconocían como fundamentales. El ministerio tenía que asegurarse que las administraciones públicas locales pudieran asumir sus responsabilidades conforme a los objetivos y las orientaciones de la nueva política estatal de urbanismo. Se trataba de imponer una visión común del desarrollo urbano para el Quebec, implementada a través de las administraciones públicas locales. Por ello, frente a una reconsideración de los mecanismos y las técnicas del urbanismo tradicional, la comisión ponía el énfasis en la mejora del sistema político de gobernación, primando la transparencia en las administraciones públicas para favorecer la participación ciudadana, la mejora de los procesos y del marco de financiación de los municipios. Mucho de estos elementos fueron efectivamente incorporados en la primera ley del urbanismo en Quebec, adoptada en 1979.

#### 4.1.2 Los equipamientos metropolitanos para modernizar la ciudad

En los años de posguerra, en muchas ciudades importantes de los EEUU y Canada, se construyen edificios de gran tamaño, a veces monumentales, con vocación cultural. El frenesí por dotarse de un *art center* pretende promover el acceso a la cultura de toda la población. La democratización de los artes y de la cultura entra en el ámbito de la política económica de los municipios y el gobierno federal. Amparado en el ideal democrático estadounidense, se desarrolla un sector económico potente con fin de dinamizar la producción y la oferta cultural. El equipamiento cultural se vuelve, en consecuencia, una clave importante en el desarrollo de la ciudad de posguerra.

A excepción del *Kennedy Center for the Performing Arts* en Washington D.C., (QUE ES DEL 1971) la iniciativa para construir centros culturales en EEUU, provenía de los municipios que recibían subvenciones del gobierno federal, si asumían una parte del costo de la obra, o buscaban financiación privada. Las preocupaciones artísticas o sociales no eran el principal motor de los municipios para construir un centro cultural. Se trataba más bien de cuestiones de política económica o ideológicas. Aprovechando la política cultural del gobierno federal para dar una imagen más competitiva y seductora de los EEUU o del Canadá a escala internacional, las ciudades se pusieron a competir entre ellas para construir centros culturales, con el objetivo de atraer capital y actividades industriales<sup>153</sup>.

A pesar de no ser accesibles a buena parte de la población que no tenía el capital ni la capacidad de disfrutar de las artes o otros productos culturales, estos costosos equipamientos beneficiaban económica, social o simbólicamente a toda la comunidad, por ejemplo, por su prestigio y como reclamo turístico. Si bien, el establecimiento de infraestructuras culturales potencia nuevas escuelas de arte, eventos culturales o festivales que pueden ayudar a los locales, su finalidad -como dice Gildas Illien- es, antes de todo alimentar el orgullo ciudadano y el prestigio que conlleva su posesión para la ciudad. El rédito electoral de un centro cultural puede ser muy potente para un candidato, como fue el caso con Jean Drapeau en Montreal con la Place-des-Arts<sup>154</sup>.

---

<sup>153</sup> Ver: Pierre Bourdieu, *La distinction: critique sociale du jugement*, Paris: Éditions de Minuit, 1979. Según el autor Baumol, un tal equipamiento representa casi siempre un déficit en términos de rentabilidad puramente económica que, según una lógica puramente mercantil, no lo haría viable: William J. Baumol, *Performing arts: The economic Dilemma: A Study of Problems common to Theater, Opera, Music and Dance*. Cambridge, Massachusetts: The MIT Press, 1966.

<sup>154</sup> Benoît Gignac, *Le maire qui rêvait sa ville*, Montréal: Éditions La Presse, 2009, capítulo 7. Gildas Illien, *La Place des arts et la revolution tranquille, Les fonctions politiques d'un centre culturel*, Ste-Foy: Les Éditions de l'IQRC, 1999, pp. 46-57.

Un gran centro cultural puede ser, además, justificar la necesidad de un proyecto de transformación urbana en el centro de una ciudad. Para emplazar esta pieza central de equipamiento se utilizó el planeamiento urbanístico, como en el caso del Lincoln Center for the Performing Art (1955- 1960's) que fue construido a través de un gran plan de renovación urbana en el Upper West Side de Nueva York<sup>155</sup>.

Figura 46 El Lincoln Center for the Performing Art, construido de 1955 hasta 1969



Fuente: <http://www.wqxr.org#!/story/1966-lincoln-center-was-upper-west-side/>  
Fecha de consulta de la pagina web: 22 de marzo de 2016

Así pues, el centro cultural es una gigantesca reserva de símbolos y metáforas, donde los poderes públicos y las ciudades vienen a encontrar prestigio y nobleza. Para el gobierno federal es un instrumento potente para propagar su política nacional de unidad cultural y promover su cultura a escala internacional, mientras que los municipios utilizan el centro cultural como un atributo que atestigua el rango de la ciudad. En cierta manera, se puede decir que los *arts centers* tenían un papel de catedral de la modernidad en los EEUU de posguerra, similar al de los rascacielos, a la hora de manifestar el dinamismo de las ciudades.

En Quebec, antes de la elección del Gobierno de Lesage las artes no habían interesado mucho a los gobiernos de la provincia. La ayuda a los artistas se limitaba a algunas pocas becas y premios de excelencia, y a la organización de eventos ocasionales. No existía institución encargada de la organización y la racionalización de la ayuda para los artistas y los agentes productores de cultura. Duplessis se

---

<sup>155</sup> Gildas Illien, *op. cit.*, pp. 46-57.

enfrentó a todas las tentativas del Gobierno federal para establecer una política cultural canadiense. Frente a Ottawa, la política “autonomista” de su gobierno, se limitaba a cuestiones relativas a la religión, la lengua y las costumbres de la cultura canadiense francesa. Pero, para Duplessis la cultura no era responsabilidad de los poderes públicos, sino de la Iglesia, de forma similar a lo que se hacía en el ámbito de la educación, donde esta controlaba las actividades de ocio de la juventud, a través de redes asociativas y parroquiales muy activas. Este sistema fue totalmente eliminado por la llegada de la Revolución tranquila<sup>156</sup>.

La voluntad del gobierno canadiense de promover una identidad nacional canadiense, era igual de problemática para las nuevas elites del Quebec que llevaron al poder al gobierno de Lesage que en este sentido, marcaron una continuidad con las políticas culturales de Duplessis. La modernización del estado del Quebec necesitaba una fuerte política cultural propia con instituciones distintas que era incompatible con el proyecto cultural nacionalizador del gobierno canadiense. Pero si con Duplessis la nación canadiense francesa vivía con tradiciones que eran totalmente ajenas al poder estatal, las nuevas elites en el poder se preocupan del desarrollo y promoción culturales. Al igual que en EEUU, la cultura dejaba de estar considerada como algo privado, se convertía en elemento clave de la política para definir lo que era la nación. Ahora, el equipamiento ya no era solo el transporte y los servicios sociales como el sanitario, también la infraestructura cultural pública se desplegada como pieza central en la ciudad.

Obviamente la Place-des-Arts es el mejor ejemplo en Montreal para explicar aquella nueva dinámica urbanística para modernizar la ciudad y definir diferencias en la época de la revolución tranquila. Fue la pieza clave de la ampliación del centro hacia el este francófono de la ciudad, en el sector del arrabal Saint-Laurent. Hemos visto la importancia que se dio al equipamiento en las comisiones que hubo en Quebec.

---

<sup>156</sup> Roger Levasseur, « Les idéologies du loisir au Québec, 1945-1977 », Fernand Dumont, Jean-Pierre Montminy & Jean Hamelin, *Idéologies au Canada français*, Quebec: Les Presses de l'Université Laval, 1981, pp. 131-172.

## 4.2 La modernización de los sistemas urbanos de comunicación y renovación de la edificación

En 1941, sólo el 16% de los hogares de Montreal poseían un automóvil, la mitad que en Toronto<sup>157</sup>. Durante la Segunda Guerra Mundial, Montreal era de las ciudades menos motorizadas de América del Norte, gracias a la densa red de tranvías por las calles del centro de la ciudad y los barrios centrales. Sin embargo, el rápido progreso económico de la posguerra alimentó un crecimiento sustancial y, en los años 1950, el tráfico se convertiría en un tema político importante en Montreal. La tenencia de coche llegó al 55% de los hogares de la isla en 1961. El desarrollo gradual de las infraestructuras de transporte iba a cambiar sustancialmente la cara del centro de Montreal.

Esta parte de la investigación ha destacado la nueva lógica del sistema de circulación en el centro de Montreal según tres niveles: el transporte público, el transporte por automóvil y los desplazamientos peatonales. El transporte público se consolidó a través de la construcción del metro. El transporte por carreteras se desarrolló a través del ensanchamiento de algunos ejes estratégicos como los bulevares de Maisonneuve y René-Lévesque y la construcción de un sistema de autopistas urbanas. El desarrollo progresivo de la ciudad interior ha creado un nuevo sistema de desplazamientos peatonales integrado con los grandes equipamientos del centro financiero y mejor conectado con el transporte público. Este sistema de circulación, igual que las nuevas topologías arquitectónicas del centro financiero, fue utilizado para rehabilitar el arrabal Saint-Laurent.

Para entender el funcionamiento del centro financiero de Montreal y su dinamismo actual hay que analizar tres elementos imprescindibles relacionados con la accesibilidad que, en conjunto, forman un sistema de circulación muy potente: los corredores bajo tierra entre inmuebles o *ciudad interior*, el metro y las grandes vías de circulación<sup>158</sup>.

---

<sup>157</sup> France Vanlaethem, Sarah Marchand, Paul-André Linteau & Jacques-André Chartrand, *op. cit.*, p. 34.

<sup>158</sup> En Montreal se prefiere la expresión « ciudad interior » a la de « ciudad subterránea ». De hecho no se trata solamente de los espacios de circulación bajo el nivel del suelo que permiten conectar inmuebles, pero más bien de un sistema de circulación peatonal, conectados con lugares de trabajo, de ocio y equipamientos, pero que puede encontrarse al nivel del suelo o encima del nivel del suelo.

La ciudad interior es uno de los elementos claves que, a diferencia de tantas ciudades americanas, permitió al centro de la ciudad de Montreal conservar su vitalidad y su competitividad frente a los municipios de suburbio<sup>159</sup>. La apertura del metro permitió un acceso desde los barrios de la ciudad compacta al centro financiero, mientras que el sistema de autopistas conecta aquel centro al resto de la región metropolitana y a la *Trans-Canada Highway*.

En los próximos párrafos se explicará la consolidación progresiva desde los años 1950 de este sistema de circulación para hacer del centro financiero de Montreal una estructura urbana unitaria, que tiene una lógica funcional propia.

En la ciudad de América del Norte, en la segunda mitad del siglo XX, se pueden identificar tres tipos actuación para optimizar la circulación: el ensanchamiento de una calle o un bulevar para darle más carriles, el desdoblamiento de un eje de circulación con la construcción de vías elevadas y la construcción de una autopista totalmente autónoma frente al tejido urbano atravesado<sup>160</sup>.

### **El bulevar**

En Montreal, el ensanchamiento del bulevar René-Lévesque, que se terminó hacia mitad de los años 1950, corresponde al primer tipo de actuación y es la intervención concreta más importante del plan director de 1944, hecho por el Servicio de urbanismo del Ayuntamiento de Montreal para reorganizar el sistema de circulación automovilística. Esta operación consiste en la expropiación de una franja importante de edificación a lo largo del bulevar para crear un eje de cuatro carriles por cada sentido y una mediana en parterre. Se establece un eje de gran tamaño para acceder con fluidez al centro de la ciudad. Además, en la fase de expropiación/demolición se actuó sobre una superficie más grande de lo necesario para construir el bulevar en sí mismo. Se quería dejar los terrenos necesarios para reconstruir una fachada a lo largo de este eje de acceso al nuevo centro financiero.<sup>161</sup>

El bulevar se sitúa en la traza de la calle Saint-Jean-Baptiste, que se había formado en el siglo XVIII a partir de ambos lados de la calle Saint-Laurent, en el arrabal del

---

<sup>159</sup> Según Jacques Besner, urbanista en el Ayuntamiento de Montreal y especialista del tema. Ver: Jacques Besner, *Genèse, op. cit.*, p. 3.

<sup>160</sup> André Lortie, *op. cit.*, p. 84-85.

<sup>161</sup> André Lortie, *op. cit.*, p. 85.

mismo nombre. Durante el siglo XIX, la vía se extiende hacia el este y el oeste, siguiendo el ritmo de la urbanización y, sin un diseño específico, su anchura varía de un segmento a otro. En el oeste de la ciudad, acoge hermosas casas de la burguesía, mientras que, en el este, hay iglesias y residencias más humildes. El topónimo Dorchester se le atribuye entre 1815 y 1825.

Figura 47 La ampliación del bulevar René-Lévesque en los años 1950



Fuente: André Lortie, *Les années 60 Montréal voit grand*, Centre canadien d'architecture, Montréal, 2004.

Con la apertura del túnel ferroviario del CN al principio de la segunda mitad del siglo XX, las vías de ferrocarril de la Estación Central deben pasar por debajo de la calle Dorchester y de la Gauchetière, obligando a la empresa a construir un puente para cada una. Cuando, al principio de los años 1930, la compañía del CN comenzó a expandir la trinchera de su terminal para albergar más vías de ferrocarril, tiene primero que reconstruir el puente de la calle Dorchester. La compañía propone entonces al Ayuntamiento de Montreal ampliarla para transformarla en una vía de prestigio, formando parte del proyecto en gestación<sup>162</sup> que se convertirá años

---

<sup>162</sup> France Vanlaethem, Sarah Marchand, Paul-André Linteau & Jacques-André Chartrand, *op. cit.*, p. 38.

después en el eje Place Ville-Marie / Place Bonaventure. Esta propuesta para ampliar la calle Dorchester, se hace efectiva cuando, en 1931, el Ayuntamiento de Montreal acepta alinearla con una amplitud de 104 pies, entre el square del Beaver Hall (actualmente la plaza del Frère André) y la calle Windsor (actualmente la calle Peel), con una homologación catastral para crear lotes conformes. Esta ampliación permite obtener una calzada de una anchura de 72 pies, enorme para esta época en Montreal, en aquel segmento de la calle Dorchester que corresponde en buena parte al actual centro financiero. Sin embargo, el resto quedó bastante mas estrecha, ya que no excedía los 40 pies, disminuyendo a veces hasta 17 pies en algunos segmentos.

En 1946, el Servicio de Urbanismo de la Ciudad de Montreal recomienda ampliar la calle Dorchester para transformarla en una gran vía de circulación. El objetivo es facilitar el acceso al *downtown* y descongestionar calles paralelas como la calle Sainte-Catherine. En el este, el interés de la operación era que daba pie a demoler viviendas que se consideraba vetustas. La primera etapa, realizada entre 1946 y 1947, consiste en igualar y ampliar la anchura, pues la amplitud era de 104 pies entre la avenida Atwater y la Côte-du-Beaver-Hall, y de 120 pies entre la Côte-du-Beaver-Hall y la avenida de Lorimier.

Figura 48 La reconstrucción a lo largo del bulevar René-Lévesque al final de los años 1950

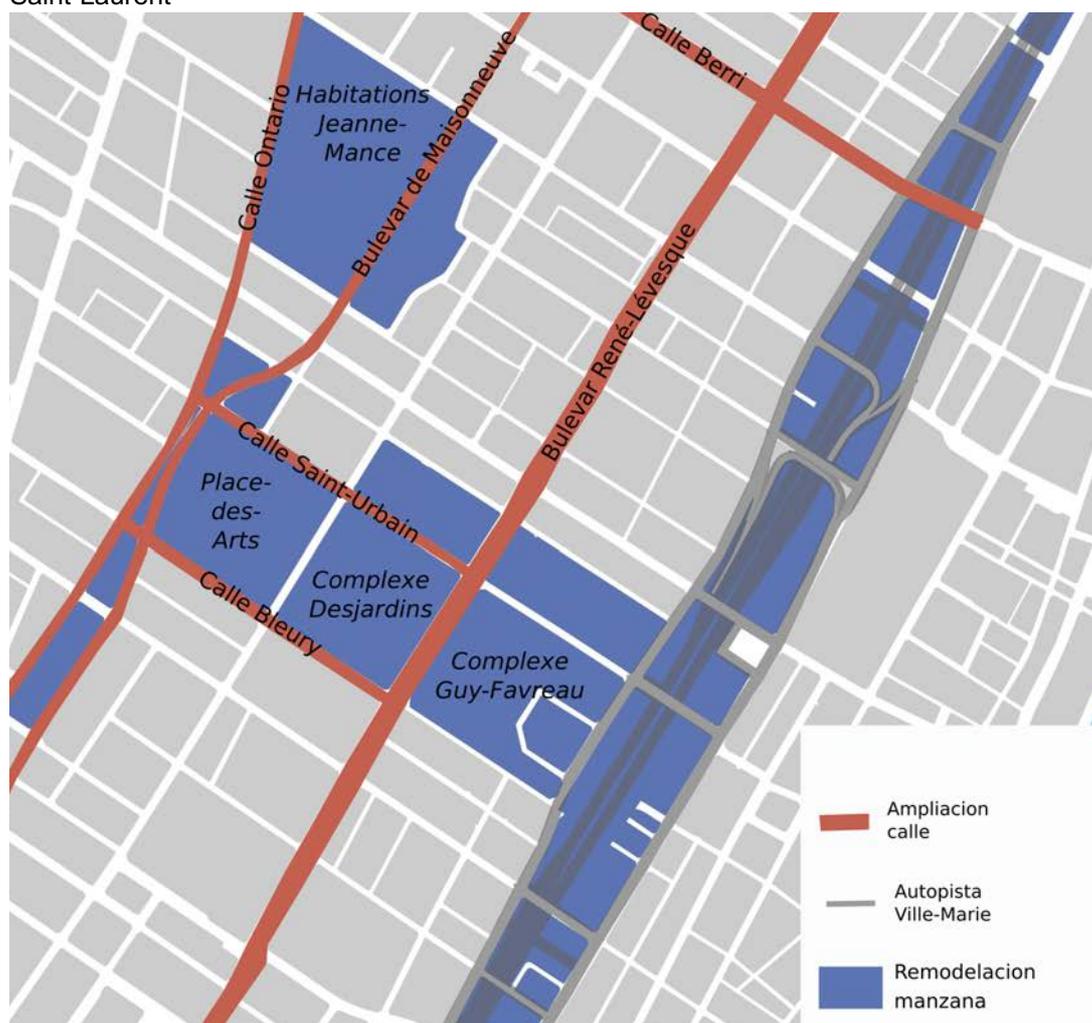


Fuente: Archive de la Ville de Montréal

[http://www2.ville.montreal.qc.ca/archives/500ans/portail\\_archives\\_fr/rep\\_chapitre12/chap12\\_t\\_heme1\\_doc1\\_page1\\_1.html](http://www2.ville.montreal.qc.ca/archives/500ans/portail_archives_fr/rep_chapitre12/chap12_t_heme1_doc1_page1_1.html)

La etapa siguiente fue la expropiación de los inmuebles situados en el perímetro de la ampliación. Los primeros créditos para las expropiaciones son votados en 1948 por la administración municipal. La demolición de 376 edificios expropiados empieza en 1953. La nueva vía de circulación se inaugura, entre las calles Guy en el oeste y de Lorimier en el este, en 1955.

Figura 49 Remodelación de las manzanas y ampliación de las calles en el sector del arrabal Saint-Laurent



Fuente: SIURS, Ville de Montréal

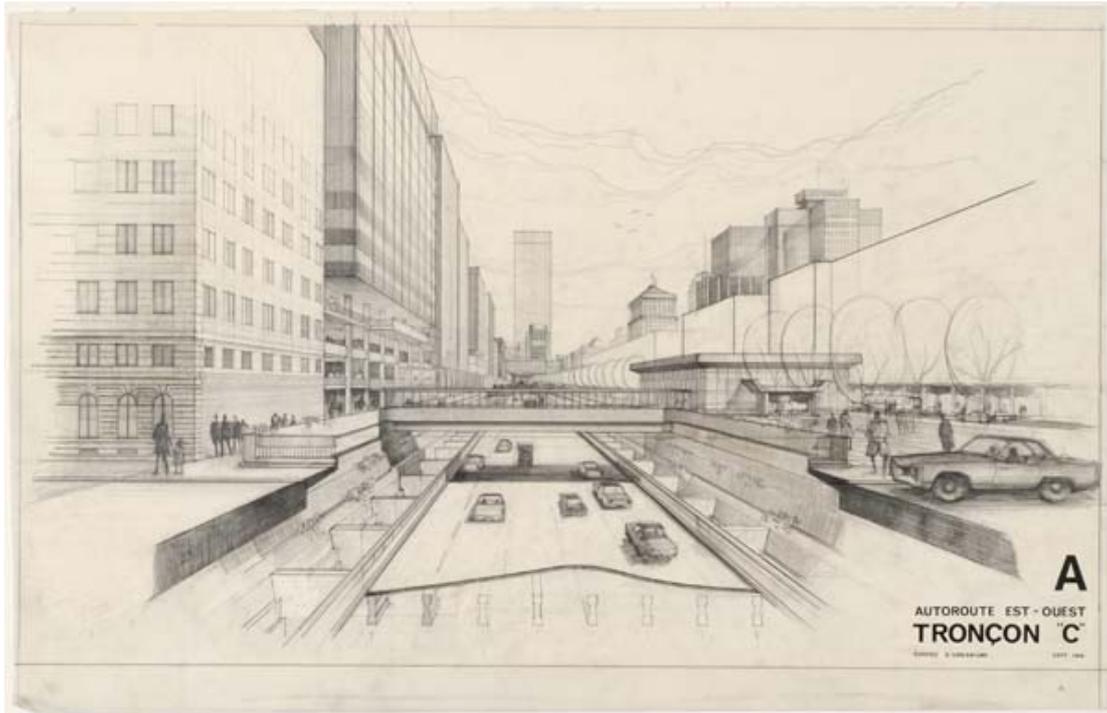
### **La autopista**

La autopista Ville-Marie, que pasa por la depresión geográfica entre el centro financiero y el casco antiguo, es un ejemplo entre muchos de la intrusión de la autopista en el corazón de la ciudad americana, como lo pueda ser la Central Artery de Boston. Para dar acceso adecuado al centro financiero a partir de toda la región y consolidar la lógica metropolitana de la red de autopistas, se construyó la 720, que se conoce con el nombre de autopista Ville-Marie<sup>163</sup>.

<sup>163</sup> Ésta empieza en el intercambiador Turcot, en el oeste de la ciudad por donde se conecta la autopista 15 (Décarie) y a la autopista 20 (Trans-Canada Highway) (figura 58) y, antes de llegar al centro financiero, se coloca en el fuerte desnivel existente entre la ciudad de Westmount y los barrios populares de Saint-Henri y de la Petite-Bourgogne. A partir de la calle Guy, la 720 se soterra siguiendo el eje de la calle Saint-Antoine, hasta la calle Saint-Urbain. A partir de aquella calle aparece en trinchera hasta la calle Sanguinet, para luego soterrarse otra vez hasta la calle Saint-André. Después aparece al nivel del suelo hasta el puente Jacques-Cartier donde se termina, conectándose con aquel puente y la trama urbana del bulevar René-Lévesque y las calles De Lorimier y Notre-Dame.

Los planes originales para atravesar todo el centro preveían una trinchera similar a la construida por la autopista Décarie, pero, como afectaba a demasiados edificios del centro, las autoridades decidieron construir la autopista subterránea entre las calles Guy y Bleury.

Figura 50 Proyecto de la autopista este/oeste en 1968



Fuente: <http://www.montrealroads.com/roads/A-720/>

Fecha de consulta de la pagina web: 16 de junio de 2018

Su trazado se concretó en un estudio de tráfico y transporte masivo de 1949, encargado por el Ayuntamiento que desarrollaba la propuesta de un eje este/oeste del plan director de 1944 de la Ciudad de Montreal.

Figura 51 La autopista Ville-Marie, entre el antiguo arrabal Saint-Laurent y el Casco Antiguo



Fuente: Sylvain Garcia, 2009

La localización de la *East-West Expressway*, como se llamaba originalmente en los informes de planificación, estaba envuelta en polémicas desde el principio porque se había ya iniciado la construcción de la autopista Metropolitana (A-40) al norte de la isla, asegurando el paso Oeste-Este. A pesar de esto, en el proyecto original, anunciado el 24 de marzo de 1960, la autopista -de seis carriles- debía ser elevada a lo largo de la vía del CN, desde el intercambiador Turcot, al oeste, hasta la calle Guy, y continuar a lo largo de un viaducto hacia la calle de la Commune, entre el Viejo-Puerto y la fachada del Viejo-Montreal. El elemento mas polémico del plan era la demolición del histórico Marché Bonsecours, creando un nuevo mercado urbano en los muelles, debajo de la carretera elevada.

Figura 52 El primer proyecto de autopista este/oeste, en el sector del mercado Atwater en los barrios de la Petite-Bourgogne y de Saint-Henri en 1959<sup>164</sup>



Fuente: André Lortie. *Les années 60 Montréal voit grand*, Montreal: Centre Canadien d'architecture, 2004, p. 139.

Este proyecto que iba a eliminar 40% del casco antiguo, encontró la oposición de grupos de preservación que lucharon en contra de la autopista propuesta, como veremos en la parte 3 de esta tesis. También los funcionarios del Puerto de Montreal expresaron su preocupación de que los muelles de la autopista elevada podrían interferir con las operaciones portuarias.

A pesar de los deseos del potente alcalde Jean Drapeau, la ruta por el *waterfront* fue rechazada en favor de una ruta interior que se iba a construir por debajo del centro y, inicialmente en trinchera, en la antigua depresión topográfica del río Saint-Martin, detrás del Viejo Montreal. El 1964, el Ayuntamiento de Montreal llegó a un acuerdo con el Gobierno del Quebec sobre la traza de la autopista desde el intercambiador Turcot (autopista Décarie, A-15) hasta la autopista Louis-Hypolite Lafontaine (A-25). Fue concebida como un trozo importante de la autopista A-20, la principal autopista este-oeste del Quebec.

<sup>164</sup> La autopista proyectada en este plano sigue el trazado de la histórica calle Notre-Dame, pero fue construido mas al norte donde se encuentra una escarpadura entre la ciudad baja y la ciudad alta.

Figura 53 El intercambio Turcot, construido en los años 1960



Fuente: André Lortie. *Les années 60 Montréal voit grand*, Montreal: Centre Canadien d'architecture, 2004, p. 78.

El primer complejo de túneles, llamado colectivamente como el túnel Ville-Marie, se compone de 8,4 kilómetros de túneles que van de ancho de uno a cinco carriles construidos para la autopista Ville-Marie, y sus conexiones con la autopista Bonaventure que cruza el río, con su conexión con el puente Champlain. El 18 de octubre 1970, el primer ministro del Quebec Robert Bourassa anunció el inicio de la construcción de la autopista, con empleo para 4.000 trabajadores.

### **El metro**

La historia del metro de Montreal tuvo una larga incubación de cincuenta años antes de su realización. Ninguno de las numerosas propuestas realizadas entre 1910 y 1960 llegó a la fase de obra.

Antes de la primera guerra mundial, la población de Montreal dobló en solamente veinte años, pero, a pesar de vivir cada vez más lejos, seguía acudiendo al centro para trabajar y hacer negocio, con lo cual aumentó la cantidad de pasajeros en los diferentes servicios de tranvías de la ciudad y empezaron los problemas de congestión aun cuando no había todavía muchos coches en la ciudad.<sup>165</sup>

---

<sup>165</sup> En 1891 había una población de 216 650 habitantes y en 1911 la población era de 467 986 habitantes. El historiador Paul-André Linteau decía de este periodo que era la edad de oro de Montreal. Paul-André Linteau, *Histoire de Montréal depuis la confédération*, Montreal: Boréal, 1992, p. 141.

No puede sorprender que los primeros proyectos de metro en Montreal aparecieran alrededor de 1910, en plena época de prosperidad, en el auge de su potencia como metrópolis del Canadá. Algunas de las grandes ciudades del mundo habían imitado a Londres que tenía metro desde 1863. Boston (1897), Paris (1900) y Nueva York (1904) ya habían inaugurado redes de transporte subterráneo. De manera que entre 1910 y 1914, algunas empresas privadas solicitaron obtener la concesión de un metro subterráneo, pero, de igual manera que en los decenios siguientes, los proyectos no pudieron concretarse, sobre todo por razones de financiación durante la crisis económica<sup>166</sup>.

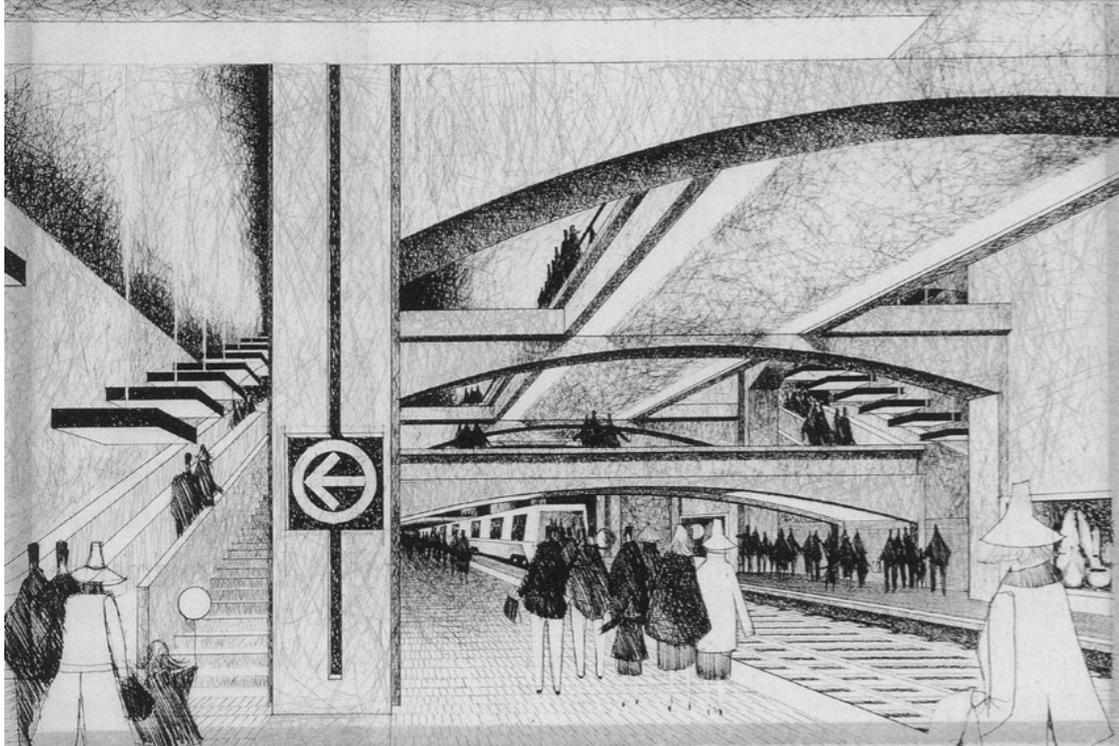
En los siguientes casi cincuenta años, la población de Montreal esperó la llegada del metro, a pesar de la puesta en servicio del servicio de autobús público. Jean Drapeau, que estaba en la oposición desde 1957, prometió la construcción de un metro, en las elecciones municipales del 24 de octubre de 1960, obteniendo una victoria espectacular para su partido. El 26 de enero siguiente, el Parlamento del Quebec cambió un artículo de la constitución de la ciudad de Montreal, otorgándole el poder de construir su propio sistema de transporte subterráneo<sup>167</sup>. Recordemos que estamos al comienzo de la revolución tranquila y del estado intervencionista en el Quebec (ver cap. 3 supra) y en la puesta en marcha de las grandes obras de construcción, como la Place Ville-Marie. También de la Place-des-Arts, como veremos.

---

<sup>166</sup> Benoit Clairoux, *Le métro de Montréal 35 ans déjà*, Montreal: Hurtubise HMH, 2001, p. 11.

<sup>167</sup> Benoit Clairoux, *op. cit.*, p. 23.

Figura 54 El diseño interior de la estación de metro Place-des-Arts en los años 1960



Fuente: André Lortie. *Les années 60 Montréal voit grand*, Montreal: Centre Canadien d'architecture, 2004, p. 99.

Figura 55 El metro de Montreal, poco tiempo después de su inauguración en 1967



Fuente: Société de transport de Montréal  
Consulta de la pagina web: 24 julio 2016

Para construir aquel sistema de transporte los ingenieros del ayuntamiento escogieron como asesora la Régie Autonome des Transports Parisiens (RATP)<sup>168</sup>.

<sup>168</sup> En los años 1950 había desarrollado un sistema de tren sobre yanta de caucho que impresiono bastante el alcalde Drapeau, con más velocidad, mejor aceleración y mejor frenada, así como afrontar pendientes mas fuertes que los sistemas con yantas de hierro. El sistema francés era también menos

En 1961, después de la obtención del apoyo del Gobierno del Quebec, empezaron las obras del metro y, en 1963, el Ayuntamiento hizo público el plan de las estaciones. Había cuatro líneas proyectadas, aunque se construirían solamente estaciones en tres de ellas. Las líneas uno y dos pasaban por el centro de la ciudad, entre el Mont-Royal y el río San Lorenzo siguiendo la dirección este/oeste de las calles principales, como la comercial Sainte-Catherine o el bulevar René-Lévesque, principal puerta de entrada de carreteras del este, vía la calle Notre-Dame. La distancia media entre estas dos líneas de metro es solamente de 750 metros. La línea uno, más cerca del macizo del Mont-Royal, pasa bajo el bulevar de Maisonneuve. La línea dos pasa más al sur, casi dentro de la depresión entre el centro financiero y el casco antiguo. La línea tres estaba proyectada para pasar por el túnel del CN, pero nunca fue construida por falta de acuerdo entre la compañía de ferrocarril y el Ayuntamiento. La cuarta línea fue proyectada para alcanzar el futuro sitio de la exposición universal de 1967. El metro de Montreal se inauguró el 14 de octubre de 1966, después de cinco años de obra para completar la red inicial de 26 estaciones.

Figura 56 La primera fase de construcción del metro en 1967



Fuente: <http://emdx.org/rail/metro/construction.php>  
 Fecha de consulta de la pagina web: 4 de junio de 2019

ancho (2,5 metros), lo cual permitía construir solamente un túnel, mientras que el sistema americano (3,5 metros) necesitaba dos túneles.

El acceso al metro se hace por edículos, aunque en el centro de la ciudad el acceso se hace normalmente por las plantas bajas de los edificios. Cada estación de metro una fue concebida por un arquitecto distinto y su diseño es singular por que se privilegiaron los grandes volúmenes abiertos y los pozos de luz y ventilación naturales con el fin de facilitar la orientación de los usuarios. Materiales como el granito, el ladrillo, el azulejo de cerámica fueron escogidos por su durabilidad y su facilidad de mantenimiento.

Figura 57 Cada estación se singulariza por la presencia de obra de arte. Estación Papineau, con una múrales sobre la vida de Louis-Joseph Papineau.



Fuente: <http://culture-communication.fr/fr/>  
Fecha de consulta de la pagina web: 6 de agosto de 2016

### **La ciudad interior**

La consolidación progresiva de la ciudad interior va ligada al desarrollo del metro y representa un punto clave para entender la evolución contemporánea de toda la parte central de Montreal<sup>169</sup>.

Las autoridades de Montreal tomaron la decisión de pasar el metro bajo las calles secundarias que ofrecían un mayor potencial de crecimiento comercia que las calles que ya disponían de una estructura consolidada El bulevar de Maisonneuve, como tal, fue creado durante la construcción de la fase inicial del metro, ofreciendo la ocasión de construir, encima de las vías del metro, entresuelos, que luego iban a permitir la conexión de los corredores peatonales de la ciudad interior que se construirían debajo de los grandes edificios del centro financiero, en el primer o el segundo sótano.

<sup>169</sup> Jacques Besner, *Genèse, op. cit.*, p.5.

Figura 58 Red peatonal de la ciudad interior de Montreal



Fuente: SIURS, Ville de Montréal

Figura 59 Centro comercial « Eaton Center »



Fuente: Tourisme Montréal

<http://www.tourisme-montreal.org/meetings/fr/2016/10/20/ville-souterraine/>

Fecha de consulta de la pagina web: 30 de abril de 2018

Figura 60 Espacios interiores de la Place-des-Arts



Fuente: <http://www.keroul.qc.ca/etablissement/montreal/attrait/5085-place-des-arts.html>

Fecha de consulta de la pagina web: 30 de abril de 2018

Esta previsión del metro se hizo poco tiempo antes de la apertura de la Place Ville-Marie en 1962 que, como hemos visto fue el primer edificio en desdoblarse la planta baja y subterráneas como espacios de uso público en un centro comercial conectado con la Estación Central gracias a un túnel bajo el “nuevo” bulevar René-Lévesque., constituyendo el trozo inicial de la ciudad interior que se desarrolló en una red peatonal protegida<sup>170</sup>.

---

<sup>170</sup> Jacques Besner, « La ville souterraine », *Urbanisme*, 2000, n° 303, p. 76. De los 330 000 m<sup>2</sup> de suelo de este proyecto, la mitad se encontraban bajo la tierra.

Figura 61 La estación Places-des-Arts, conectada con la ciudad interior



Fuente: Marc Dufour

[http://www.emdx.org/photos/20080113\\_Ville-Metro/](http://www.emdx.org/photos/20080113_Ville-Metro/)

Fecha de consulta de la pagina web: 6 de agosto de 2016

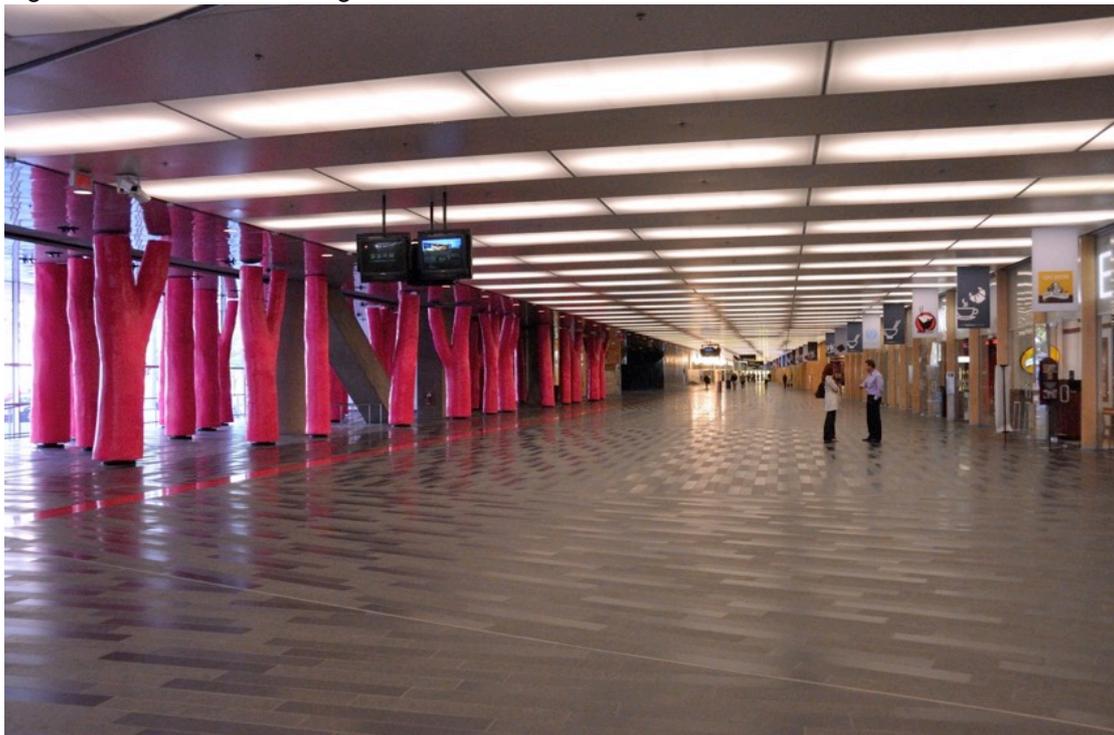
El metro fue pues una pieza arquitectónica importante para crear este sistema de circulación peatonal entre la llegada en transporte en común, los lugares de trabajo y el acceso a los espacios comerciales sin salir a la superficie, como se da en la parada del metro McGill con el Centro Eaton y la torre McGill Collage, entre la calle Sainte-Catherine y el bulevar de Maisonneuve.

La ciudad interior de Montreal tiene la particularidad de estar bien ligada a las estaciones de ferrocarriles y de metro. Los corredores de acceso al metro forman parte de la ciudad interior con la que comparten los accesos, desde los cuales se despliegan los 30 kilómetros de corredores, de plazas públicas interiores y de centros comerciales que la constituyen como la más grande del mundo.<sup>171</sup> Esta red peatonal se apoya sobre más de 60 complejos inmobiliarios conectados (80% de todos los espacios de oficina y 35% de todos los comercios del centro financiero) y acoge cada día una media de 500 000 personas<sup>172</sup>.

<sup>171</sup> Ville de Montréal, *Le Quartier International de Montréal : Plan particulier d'urbanisme*, Service du développement économique et urbain, 1999, p. 11.

<sup>172</sup> Jacques Besner, « Genèse », *op. cit.*, p. 2.

Figura 62 El Palais des Congrès se conecta con la red de la ciudad interior



Fuente: <https://mblonde53.wordpress.com/canada/8-montreal/>  
Fecha de consulta de la pagina web: 6 de agosto de 2016

En 1964, la Ciudad, entonces responsable de la obra del metro y dueña de los terrenos adquiridos para este fin, comenzará la puesta en venta de las parcelas excedentes localizadas por una y otra parte el túnel. La atribución, por oferta pública, de contrato enfiteútico para estos derechos de construir, constituía una fórmula ventajosa, tanto para la Ciudad como para los promotores. Se pusieron así 11 terrenos en concurso, a lo largo del bulevar de Maisonneuve, donde pasa la línea verde del metro. Entre las condiciones que figuraban en estos contratos, había la construir un acceso desde la estación de metro hasta a la calle, permitiendo conectar el edificio a la ciudad interior.

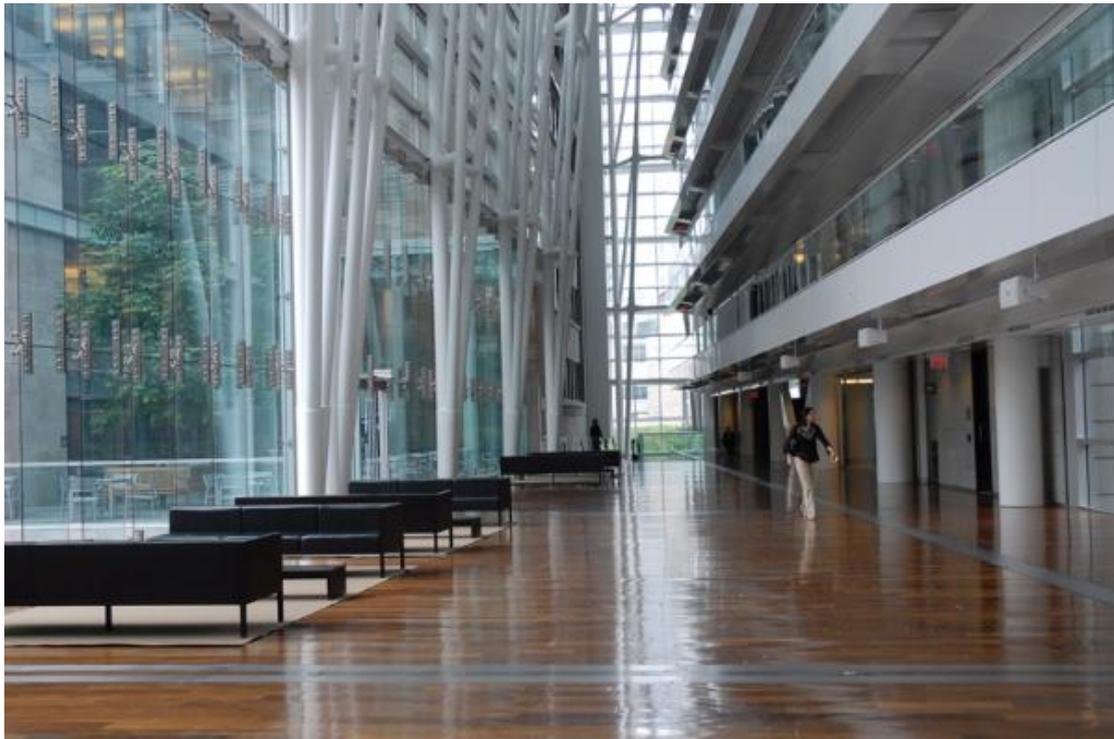
Entre la veintena de nuevos proyectos en obra durante los años 1970, siete tenían derechos a construir sobre el metro, y algunos promotores, de su propia iniciativa, conectaron sus edificios con otros que ya estaban conectados al metro o que estaban en proceso de hacerlo.

El «plan d'ensemble», herramienta de urbanismo desarrollada por la Ciudad de Montreal, se convertirá en la más eficaz de los incitativos para favorecer el crecimiento de la ciudad interior. Constituye una forma de negociación con los

promotores, en particular, a la obligación de conexión del edificio con el metro o con un predio vecino ya conectado al metro previamente, a cuenta del promotor. El “plan d’ensemble” no es un contrato consensuado sino un reglamento de zoning, aprobado por el consejo municipal para cada proyecto.

Otra herramienta eficaz utilizado por la Ciudad de Montreal en el desarrollo de la ciudad interior, fue el de otorgar permisos a los promotores para construir pasajes subterráneos bajo las calles, ocupando el dominio público. Estos permisos, también regidos por un reglamento del Consejo Municipal, serán objeto de un contrato que vincula a las partes y que incluye todas las condiciones establecidas para construir y gestionar estos corredores subterráneos. Se requerirá una tasa anual de ocupación del dominio público por el promotor y el establecimiento de una servidumbre pública en la propiedad privada a favor de la Ciudad para el acceso público al edificio durante el horario de apertura del metro.

Figura 63 Sede de la Caisse de dépôt et de placement du Québec, espacio publico interior conectado con la ciudad interior



Fuente: <http://www.lestudio1.com/CaisseDepotPlacementQuebec.html>

Fecha de consulta de la pagina web: 30 de abril de 2018

#### 4.3 Renovación urbana de posguerra en el arrabal Saint-Laurent: un intento de ampliación del centro financiero hacia la parte francófona

Hasta los años 1970, en que la actividad financiera de Montreal estaba aún dominada por la burguesía anglófona de la ciudad, se desarrolló la idea, dentro de las elites políticas del Québec, que los francófonos necesitaban su propio centro financiero para poder emanciparse económicamente. Al mismo tiempo según algunos estudios hechos por el Ayuntamiento, se necesitaba regenerar los sectores del este, es decir el arrabal Saint-Laurent, el barrio Sainte-Marie o el bario Latino<sup>173</sup>. Se consideró la posibilidad de utilizar intervenciones urbanísticas muy potentes y apoyadas por el sector público, dando continuidad a las actividades del centro financiero y insuflar nuevo dinamismo económico.

En los próximos párrafos se explicará el proceso de renovación del arrabal Saint-Laurent con el desarrollo de un eje institucional entre las calles Saint-Urbain y Jeanne-Mance, es decir el que hoy va desde la Place-des-Arts hasta el Palais des Congrès. En la parte norte, aquel eje se conecta con la estación de metro Place-des-Arts de la línea verde, y en la parte sur se conecta con el metro Place d'Armes de la línea naranja. Entre ellas, una red peatonal subterránea conecta una serie de edificios institucionales, en lo que constituye una extensión de la ciudad interior del centro financiero hacia el este, con el que solo se pudo conectar a principios del 2000 a través del Quartier International de Montréal (QIM, que comentaremos en la parte 3).

En términos de importancia y de tamaño y a pesar de sus diferencias, este eje puede ser comparado con el referente urbanístico y arquitectónico formado por la Place Ville-Marie hasta la Place Bonaventure, por sus grandes piezas arquitectónicas de usos múltiples, la verticalidad y desdoblamiento de la planta baja y su conexión horizontal con interiorización de los espacios públicos y la ocupación completa de una manzana de gran tamaño. Los procesos urbanísticos entre los dos ejes, este y oeste, del centro financiero son, en cambio muy diversos, como veremos a continuación. Si el primero que hemos ya visto en este capítulo, se hizo por la oportunidad de la zanja ferroviaria y se trató de promociones básicamente de grandes corporaciones privadas, el segundo es un claro producto del Urban

---

<sup>173</sup> Cité de Montréal, *Résultats de l'étude en vue de la rénovation urbaine du quadrilatère borné par les rues Craig, de Bleury, Sherbrooke et le boulevard Saint-Laurent*, Service de l'urbanisme, 1959.

Renewal y de la promoción pública de grandes instituciones culturales y gubernamental. De gran interés es la gran plaza pública del Complexe Desjardins que da sentido al espacio de toda aquella parte de la ciudad interior, muy diferente del espacio puramente comercial del subterráneo de la Place-Ville-Marie o Place Bonaventure.

El Complexe Desjardins representa el proyecto más ambicioso del eje institucional del arrabal Saint-Laurent. Su realización se inscribe en el período en que Montreal vivía todavía al ritmo de las grandes obras que luego continuarían de forma ralentizadas con la Place des Arts, el Complexe Guy-Favreau, el Palais des Congrès, la sede de Hydro-Québec y de una parte del campus de la Universidad del Québec en Montreal (UQAM).

#### 4.3.1 Tejido urbano del arrabal Saint-Laurent anterior a su transformación

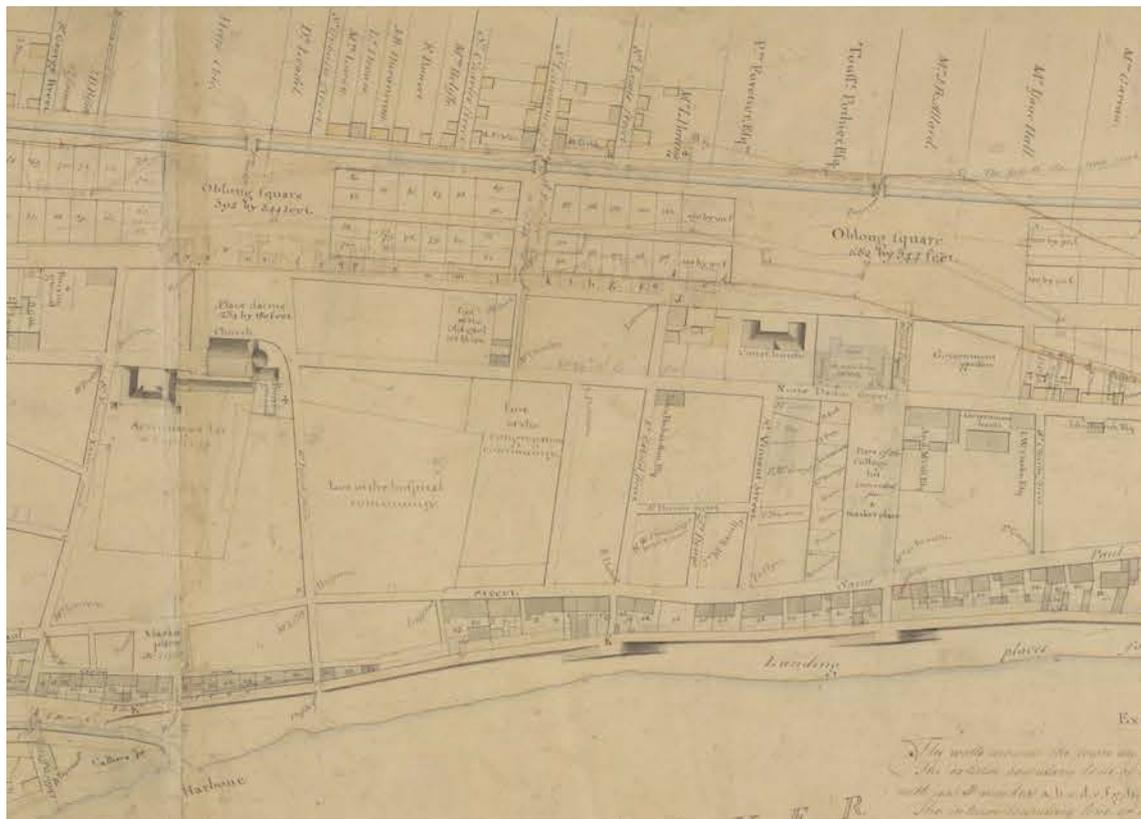
En 1759, durante la conquista de la Nueva Francia, el sector al norte de la ciudad tenía 720 residentes y 120 casas. En 1813, el sector era conocido como el arrabal Saint-Laurent y acogía más de 3500 habitantes de condición modesta, dedicados a actividades no deseadas dentro de la ciudad, pero necesarias para su buen funcionamiento.

La ciudad, es el lugar del poder civil, religioso y militar, con sus edificios conventuales de los Sulpicianos, los templos de culto, la plaza de armas, los hospitales, las casas de los notables, de los gobernantes, etc. El arrabal fuera de la ciudad consiste en un pequeño sector industrial, dedicado a la producción de bienes de consumo, el sesenta por ciento cuyos habitantes eran trabajadores a jornal, artesanos y también pequeños comerciantes. Acoge construcciones modestas con exterior de madera, de una planta, máximo dos. Estas casas sirven también como talleres, almacenes y locales comerciales.

El gran espacio vacío dejado por la demolición de las fortificaciones de la ciudad, entre 1801 y 1817, supone un desafío para los arrabales de Quebec, de los Recollets y de Saint-Laurent que, en el caso de este último coincide con los terrenos pantanosos del arroyo Saint-Martin. Los comisionados encargados de proponer el enlace de la ciudad y los arrabales lo hacen con un ambicioso proyecto de rearticulación de la trama urbana. La zona aclarada permite proyectar nuevas

avenidas de gran capacidad circulatoria en la periferia de la ciudad: las calles de los Commissaires<sup>174</sup> por el lado del río Saint-Laurent, McGill por el lado oeste y Craig<sup>175</sup> con la canalización del arroyo Saint-Martin por el lado del arrabal Saint-Laurent. El embellecimiento de la ciudad pasa por la creación de espacios de paseo: el Champ-de-Mars cerca de la calle Craig y el Square Dalhousie en la parte este cerca del arrabal Quebec. Se drena el pantano cerca del pequeño arrabal Saint-Louis (entre los arrabales Saint-Laurent y Quebec) y luego se construye el Square Viger.

Figura 64 El proyecto de los Commissaires y la nueva relación con el arrabal Saint-Laurent en 1805



Autor: Louis Charland, 1805.

Título: Plan of the City of Montreal showing the new projects of embellishing, drawn by the order of the Honourable James McGill, Joseph de Longueuil & John Richardson esq. Commissioners.

Fuente: Bibliothèque et archives nationales du Québec

La cartografía elaborada para estas importantes obras del principio del siglo XIX permite constatar el impacto de la topografía y la hidrografía en el desarrollo urbano. En el caso del arrabal Saint-Laurent, el arroyo Saint-Martin marcó la separación entre la ciudad y el arrabal. En la parte norte, cerca de la calle Mignonne, el mapa de

<sup>174</sup> Hoy en día la calle de la Commune.

<sup>175</sup> Hoy en día la calle Saint-Antoine.



Figura 66 Extracto del mapa de Adams de 1825<sup>177</sup>



Autor: John Adams, 1825

Titulo: Map of the city and Suburbs of Montreal

Fuente: Bibliothèque et archives nationales du Québec.

El plano de James Cane de 1846 muestra el sistema urbano en el arrabal Saint-Laurent, a partir del parcelario establecido durante el siglo XIX destinado a una edificación vernácula y de pequeño tamaño, organizado alrededor de edificios de carácter institucional. En 1852, el incendio más devastador de la historia de Montreal destruye casi la mitad de las casas de la ciudad, en solo veintiséis horas. Reaccionando a esta catástrofe el ayuntamiento prohíbe construir casas de madera y obliga a construir las de albañilería con un muro de separación contra el fuego o *firewall* entre cada casa. La reconstrucción de los edificios entre medianeras, sobre los pequeños solares, se hace con rapidez. De forma que la casa urbana tradicional y la casa en hilera son los dos tipos más repetidos en el arrabal Saint-Laurent.

---

<sup>177</sup> Se puede observar en este mapa la reconstrucción del tejido urbano, después de la demolición de las fortificaciones, entre la ciudad en la parte sur y el arrabal en la parte norte. El arroyo Saint-Martin pasa entre ambos sectores.

Figura 67 Extracto del mapa de James Cane en 1846



Fuente: 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.

Durante el siglo XIX una población variada se suma a los primeros habitantes francófonos: en la parte oeste del arrabal se establecen los Escoses protestantes y, cerca de la calle Cheneville, se construye una sinagoga para los judíos. Con la industrialización de Montreal en la segunda mitad del siglo XIX, el arrabal Saint-Laurent recibe población rural para trabajar en los talleres textiles que se localizan a lo largo de la calle Saint-Laurent, hasta la calle Mont-Royal. Durante todo el siglo

XIX, el arrabal es un sitio animado con viviendas, talleres artesanales y fábricas, comerciantes e instituciones de una cierta importancia que acogen gente de varias clases sociales: obreros, artesanos, religiosos, pequeños comerciantes, etc.

La intensificación de las actividades industriales y comerciales consolida el arrabal como barrio obrero e inmigrante. El alojamiento barato, las residencias transformadas en pequeñas viviendas y casas con habitaciones en alquiler atraen a la población inmigrante. La comunidad china se establece a lo largo de la calle de la Gauchetière, entre las calles Jeanne-Mance y Saint-Laurent y esta se transforma en el corazón de la comunidad judía de Montreal entre 1880 y 1920, donde se pueden encontrar sinagogas, comercios y asociaciones políticas y culturales de esta comunidad. El dinamismo de los grupos culturales se combina con una vida obrera intensa y sindicatos, organizaciones políticas radicales y de ayuda social, se localizan en el barrio<sup>178</sup>.

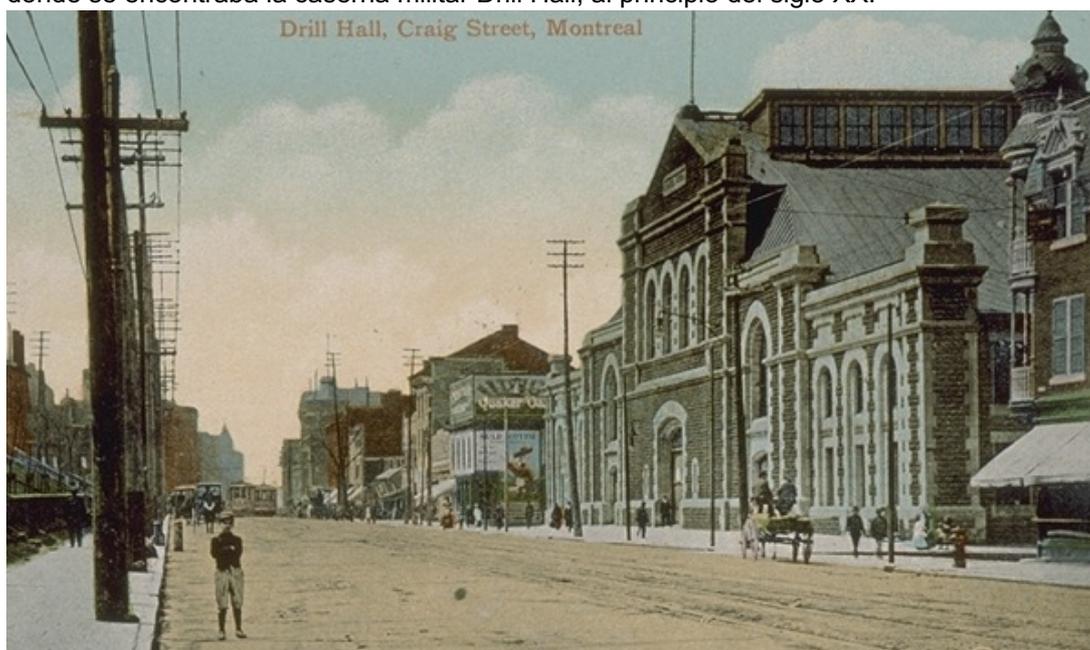
Al final de los años 1920, el arrabal Saint-Laurent es un territorio densamente poblado y la crisis de los años 1930 es un episodio muy doloroso para su población. Entre 1932 y 1933, durante el momento más duro de la crisis, aproximadamente un trabajador sobre tres no tiene trabajo. La longevidad de la crisis y la miseria humana generada empieza a preocupar las elites de la ciudad, ya que las condiciones de higiene y de alojamiento se vuelven dramáticas.

El aumento de la pobreza y la degradación del nivel de vida en el sector del arrabal Saint-Laurent durante la crisis desvelan un cambio profundo en la geografía urbana de Montreal. Los grupos afortunados de la población abandonan progresivamente el sector: después de la primera guerra mundial, la burguesía franco-católica empieza a desplazarse hacia la ciudad de Outremont, situada por el lado noroeste del Mont-Royal y la población judía se relocaliza más al norte en el barrio del Mile-End. La búsqueda de quietud y espacios verdes, las restricciones ocasionadas por la antigüedad de los edificios, y sus inadaptaciones a las necesidades del momento también incitan la fuga de las instituciones.

---

<sup>178</sup> Johanne Burgess, *Une histoire illustrée du faubourg Saint-Laurent*. Montreal: Table de concertation du faubourg Saint-Laurent, Service aux collectivités, Laboratoire d'histoire et de patrimoine de Montréal, Université du Québec à Montréal, 2009, p. 27.

Figura 68 La calle Craig (hoy Saint-Antoine), cerca de la esquina de la calle Hotel-de-Ville, donde se encontraba la caserna militar Drill Hall, al principio del siglo XX.



Fuente: Bibliothèque et archives nationales du Québec.  
<http://numerique.banq.qc.ca/patrimoine/details/52327/4073>

Desde los años 1920 hasta el medio de los años 1950, el arrabal Saint-Laurent se encuentra al corazón de una vida nocturna excepcional, que fomenta una reputación de ciudad abierta para Montreal, gracias a la prohibición por el gobierno americano en 1920 que impulsa la eclosión de una cultura urbana permisiva donde cohabitan la búsqueda de evasión y de placer. Esta vida nocturna dinámica sobrevive la abolición de la prohibición en 1933 en EEUU y, durante la segunda guerra mundial miles de soldados canadienses que pasan por la ciudad, participan a esta vida nocturna. Estos años corresponden a la edad de oro de la escena burlesca y de los cabarets. El cinema también está muy bien establecido en el arrabal. Algunas salas tienen muy buena reputación por la calidad de sus espectáculos, de los actores, cantantes y bailarines. Los establecimientos como el Frolics y el Roxy acogen clientes anglófonos ricos. Luego, el Bellevue Casino, a la esquina de la calle Ontario y de Bleury, gracias a sus precios asequibles y su gran capacidad, contribuye a la popularización de los cabarets para la gente menos afortunado. En la época de posguerra, una gran cantidad de cabarets se orientan al público francófono, promoviendo estrellas como Charles Aznavour. Los cabarets como Au Faisan Doré, la Casa Loma, el Saint-Germain-des-Prés y el Café Saint-Jacques permiten a nuevos cantantes quebequense un cierto reconocimiento y una parte del arrabal

Saint-Laurent, con el núcleo de la esquina de las calles Sainte-Catherine et Saint-Laurent, se consolida como el red light de Montreal.

Figura 69 Esquina de la calle Craig (hoy Saint-Antoine) y la calle Saint-Laurent, donde se puede el dinamismo del sector, al principio del siglo XX.



Fuente: Bibliothèque et archives nationales du Québec.  
<http://numerique.banq.qc.ca/patrimoine/details/52327/4073>

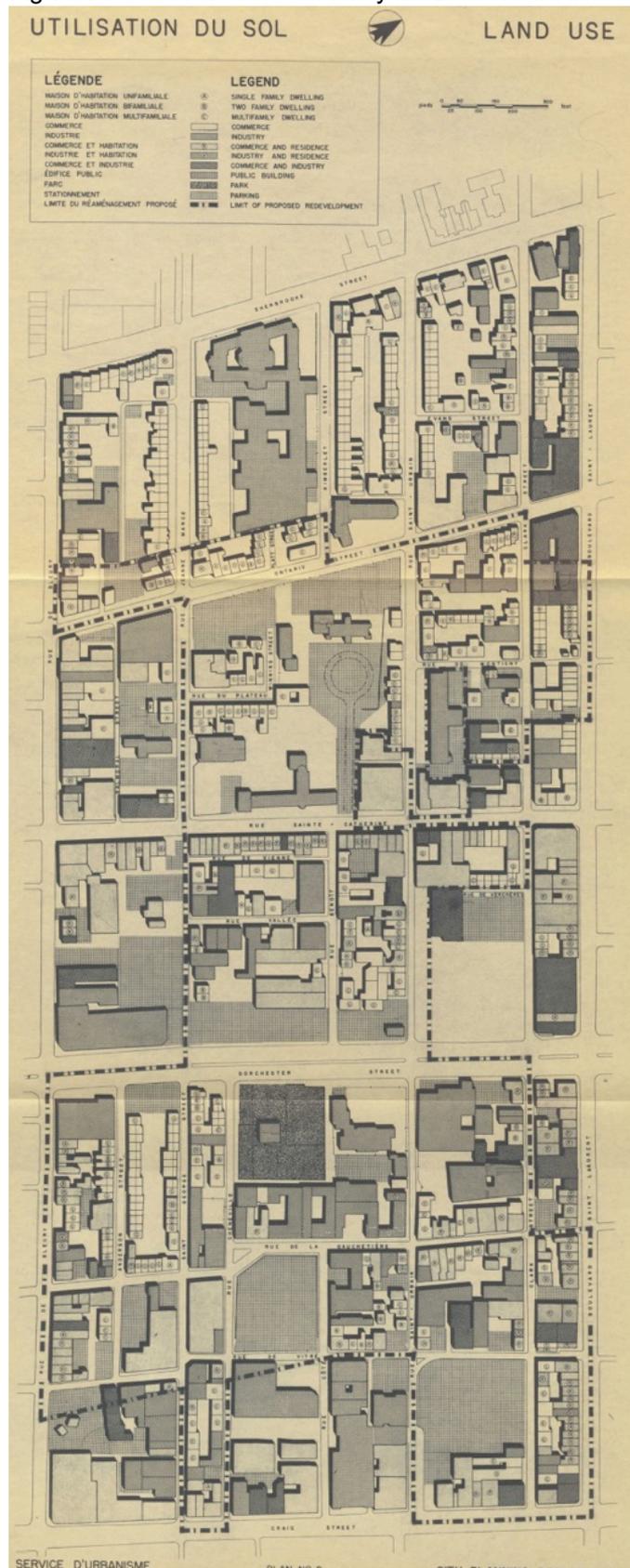
Además del pequeño barrio chino y de la rica vida de barrio obrero e inmigrante, un conjunto de restaurantes, de cafés y de tabernas amalgaman el universo del ocio. El crimen organizado y el inframundo del juego ilegal y las redes de prostitución prosperan durante la posguerra, con incidentes violentos y casos de corrupción policial que como consecuencia alimentan una vasta campaña de moralidad al final de los años 1940. Con el alcalde Jean Drapeau, se establece una comisión de investigación (1950-1954) cuyo informe provoca la reelección, seguida de una campaña para limpiar la ciudad de su red light. La tenaz voluntad política de este alcalde, junto al progresivo intervencionismo de las administraciones públicas y las posibilidades urbanísticas de la renovación urbana, que ya se han comentado en el capítulo 3, nos sitúan en la víspera de la puesta en marcha de una transformación urbana profunda del arrabal Saint-Laurent.

#### 4.3.2 Los argumentos para la renovación en la documentación municipal

En agosto de 1959, el servicio de urbanismo del Ayuntamiento de Montreal publicó los resultados de un estudio sobre el potencial de renovación urbana dentro del cuadrilátero limitada por las calles Craig (ahora Saint-Antoine), de Bleury, Sherbrooke y el bulevar Saint-Laurent. Este sector corresponde aproximadamente al sector ocupado actualmente por el eje institucional Place-des-Arts / Palais-des-Congrès. En el contexto de esta tesis se hará una lectura los dos primeros aspectos tratados por el estudio y de la conclusión donde se enumera las ventajas de la renovación de aquel sector.

El documento muestra que este sector se encuentra entre dos sectores en plena mutación urbana en el centro geográfico de la ciudad de Montreal, la consolidación del centro financiero moderno al oeste y la modernización de varios equipamientos al este (extensión del hospital Saint-Luc) y que esta afectado por la ampliación de la calle Dorchester y de la calle de Montigny, y construcción del túnel Berri bajo la calle Sherbrooke, etc. Es decir, subraya la oportunidad de la intervención.

Figura 70 Sector de este estudio y utilización del suelo en 1959



Fuente: Cité de Montréal, *Résultats de l'étude en vue de la rénovation urbaine du quadrilatère borné par les rues Craig, de Bleury, Sherbrooke et le boulevard Saint-Laurent*, Service de l'urbanisme, 1959.

El documento identifica una variedad de usos, pero con una dominante del uso residencial. De hecho, sobre los 855 edificios, 571 edificios son de uso residencial exclusivo o con otro uso complementario. Se considera que las construcciones del 60% de los edificios no cumplen con las normativas de construcción vigentes en la época, debido a la edad de los edificios. El 82,4% tienen más de 60 años y el 47.3% más de 80. Solamente 1.9% de los edificios tienen menos de 30 años y la media de edad es de 70 años. El 64% de las casas, es considerada como insalubre. Además, una evaluación municipal concluya que no se utilizaba todo el potencial edificatorio de los terrenos.

El estudio afirmaba rotundamente la necesidad de mejorar la red de vías públicas de circulación, ya que había solamente tres calles con un tamaño suficiente, en su opinión: Ontario, Sainte-Catherine, y Dorchester, con un ancho de calle de 60, 65 y 120 pies (18, 20 y 36.5 metros) respetivamente. Las otras calles eran demasiado estrecha con un ancho de solo 25 pies (7.6 metros) y había varios callejones sin salida, claramente mejorables en su utilización.

También constataba que, si bien, el barrio disponía de todo lo necesario para responder a las necesidades inmediatas para la población local -iglesias, escuelas, colegios, hospitales, baños públicos, parque de bomberos, etc.-, sin embargo, detectaba la ausencia de espacios verdes de proximidad o parques para practicar deportes.

En el sector de renovación vivían 714 familias y un total de 3670 habitantes y se destaca que solamente 31 de las familias eran dueñas de su vivienda (4.3%), frente a las 682 que no lo eran (95.6%). Solamente 91 familias tenían un coche y 86.5% de los trabajadores de aquellas 714 familias trabajaban en el centro de la ciudad, es decir a distancia peatonal o de tranvía.

El estudio se apoyaba sobre un informe del Servicio de salud de la ciudad de Montreal para afirmar que la tasa de mortalidad en el sector de renovación era aproximadamente el doble que en el resto de la ciudad de Montreal y que, en 1958, el nivel de salud de la población era peor que en el resto de la ciudad. El estudio mostraba también que, durante el año 1958, 526 de las familias habían tenido que pedir una ayuda del Gobierno del Quebec o del Ayuntamiento de Montreal para subvenir a sus necesidades. La delincuencia era también más elevada y la tasa de

detención de adolescentes y de adultos por la policía era 11 y 20 veces respectivamente más elevada que en el resto de la ciudad.

Ante este retrato negativo del sector definido previamente como de renovación, el estudio propone su demolición completa, seguida de una reconstrucción, excluyendo totalmente la posible reparación de las casas existentes. Si bien los autores del estudio reconocen que el proceso de demolición completa de un sector de ciudad es una operación compleja y costosa, y que para hacerlo es importante asegurarse que no hay otras alternativas, el análisis de las condiciones existentes del sector demostraría según ellos que no existe tal alternativa.

Las razones serían varias, sobretodo el aumento constante de la circulación automóvil que obligaba al Ayuntamiento a crear nuevas vías de circulación y a ampliar las calles del sector, requerían la eliminación de muchos edificios, especialmente en ambos lados de la calle Saint-Urbain y Vitré (Viger), en el lado norte de la calle Ontario. La conexión entre esta última y la de Montigny al este de la futura Place-des-Arts requería la demolición de casi una manzana de edificios, así como la enorme ampliación de la calle Dorchester que cruzaba también el sector del estudio. Según los redactores del estudio, la necesaria reconfiguración de las parcelas inmediatas a toda ampliación de calle, significaría más demoliciones.

El estudio remarca la buena ubicación del sector al este del centro financiero moderno de la Place Ville-Marie y el square Dorchester, para desarrollar proyectos institucionales importantes de la ciudad de Montreal, como la Place-des-Arts que no puede construirse sin una demolición completa de la manzana donde se ubicaría.

El documento propone realizar el proyecto en cuatro fases. La primera fase era la construcción de la Place-des-Arts, incluyendo la modificación de las vías de circulación en los alrededores inmediatos del proyecto. La segunda fase era la demolición de todo el sector comprendido entre las calles Sainte-Catherine, Saint-Urbain, Jeanne-Mance y Dorchester. Se quería formar una manzana de gran tamaño para construir un estacionamiento subterráneo de 2000 a 3000 plazas y un parque encima. La tercera fase era la construcción del edificio para Radio-Canada en una nueva manzana de gran tamaño, entre las calles Saint-Urbain, Vitré (ahora Viger), de Bleury y Dorchester que requeriría la supresión del square Dufferin, la escuela Saint-Laurent, y una iglesia presbiteriana china, del Saint-Esprit. Para la realización de la segunda y la tercera fase se necesitaba suprimir, por supuesto, todas las calles

existentes dentro del perímetro de las nuevas manzanas de gran tamaño. La cuarta fase incluía actuaciones finales del Ayuntamiento para consolidar el sistema de vías de circulación.

Notemos que la opción de la renovación urbana era notablemente costosa para la administración municipal que, en aquella época, no podía permitirse una inversión de 28 millones de dólares para expropiar los inmuebles identificados en el estudio, sin la subvención del Gobierno federal del Canadá proporcionada por la ley Nacional sobre la Habitación para hacer este tipo de operación urbanística. En este caso, el Ayuntamiento podía recibir más de 11 millones de dólares del Gobierno que subían a 16 millones, con el del costo de las 504 nuevas viviendas para relocalización de todas las familias a que obligaba la ley (75% a cuenta del Gobierno federal). En total, el proyecto de expropiación tenía que costar un poco más de 18 millones para el Ayuntamiento.

El estudio del servicio de urbanismo del Ayuntamiento terminaba enumerando las ventajas del proyecto:

- Eliminación de edificios vetustos y de viviendas insalubres;
- Eliminación de un sistema de calles atrasados y no funcionales;
- Establecimiento de un centro cultural;
- Construcción de edificios residenciales salubres y modernos;
- Construcción de edificios adecuados para acoger comercios y tiendas;
- Ensanchamiento de calles;
- Establecimiento de un estacionamiento;
- Creación de un parque;
- Integración funcional alrededores. El sector estaría mal integrado con su entorno inmediato, considerando solo como tal al centro financiero más al oeste;
- Aumento de los ingresos de tasas y revalorización del centro de la ciudad.

### 4.3.3 El espacio urbano y su construcción: de la Place-des-Arts a los complejos Desjardins y Guy-Favreau

Figura 71 Place-des-Arts, Complexe Desjardins y Complexe Guy-Favreau



Fuente: SIURS, Ville de Montréal

La Place-des-Arts es una de las instituciones culturales más famosa de la ciudad de Montreal y también de las más importante de América del Norte Por la excelencia de los artistas y de los eventos artísticos que acoge. Es la sede permanente de la Orchestre Symphonique de Montréal, la Opéra de Montréal, los Grands Ballets Canadiens y la compañía Jean-Duceppe. Hoy en día este centro cultural acoge dos salas de concierto (sala Wilfrid-Pelletier para grandes conciertos de música y opera de Montreal), tres teatros (el teatro Maisonneuve para las obras de la compañía Jean-Duceppe, la Quinta sala y el estudio teatro para presentaciones más íntimas), una sala polivalente y el museo de arte contemporáneo.

Figura 72 El espacio publico de la Place-des-arts y el Segundo edificio del Teatro Maisonneuve



Fuente: Société de la Place des Arts de Montréal, Fonds d'archives de la Société de la Place des Arts de Montréal y Héritage Montréal

Este complejo cultural representa la primera intervención potente para transformar el sector oeste del arrabal Saint-Laurent. En el centro de una gran manzana - delimitada por las calles Sainte-Catherine, Jeanne-Mance, Saint-Urbain y Maisonneuve- la Place-des-Arts ofrece una plaza pública exterior, aproximadamente 3 metros más alta del nivel de la calle Sainte-Catherine, a la que se articula adecuadamente con una escalinata. Bajo esta explanada se despliega parte del complejo cultural (corredores peatonales para acceder a las diferentes salas de espectáculos, taquilla y accesos), conectando, por debajo de la calle Sainte-Catherine, con el Complexe Desjardins o, bajo el bulevar de Maisonneuve, con al metro Place-des-Arts y algunos edificios de la UQAM. Durante el invierno o los días de lluvia los corredores se llenan de gente que quieren acceder a las diferentes salas, restaurantes y tiendas. Durante el verano, la explanada se llena de turistas o transeúntes que vienen para relejarse o asistir a alguno de los festivales que acoge o se localizan cerca, en el barrio.

Figura 73 Concepto arquitectónico del primer edificio de la Place-des-arts



Fuente: Société de la Place des Arts de Montréal, Fonds d'archives de la Société de la Place des Arts de Montréal y Héritage Montréal

La iniciativa de construir aquel centro fue del alcalde Jean Drapeau en 1955. El arquitecto Lebensold justificaba el sitio para la Place-des-Arts como sigue:

*“This site is an admirable location for the Project since the area to be occupied by the cultural centre was from many years considered as a no man’s land between the Eastern (or predominantly French) and the western (or predominantly English) parts of the city. In the heart of the commercial centre of the city, on busy St Catherine Street, the site was the location of a school which provided an interruption to the business activities on that thoroughfare – one of the conditions that our scheme attempted to rectify”<sup>179</sup>.*

---

<sup>179</sup> David Froim Lebensold, « La grande Salle / Place des Arts », *Journal RAIC*, 1963, vol. 40, n° 11, p. 33.

Figura 74 Construcción de la Place-des-Arts en 1964, y su contexto urbano



Fuente: Archive de la Ville de Montréal, Secteur de la Place des Arts, 1964, VM94-Ad9-02  
Fecha de consulta de la pagina web: 12 de junio de 2016

En la manzana tradicional de gran tamaño preexistente en esta parte de la ciudad, donde había algunos edificios institucionales y otros residenciales, la mayoría en una calle interior en cul de sac y otros a lo largo de la calle Saint-Urbain. Todas ellas fueron expropiadas para la construcción del centro cultural.

El diseño del plan maestro fue hecho bajo el estudio económico preparado para la Corporation Sir Georges-Etienne Cartier. Originalmente, el plan maestro proponía conservar dos edificios (The International Ladies Garment Workers' Union Building y el edificio Woodhouse al sur-este del sitio), idea que fue abandonada posteriormente, para facilitar la construcción de un diseño moderno con formas geométricas<sup>180</sup>.

---

<sup>180</sup> David Froim Lebensold, *op. cit.*, p. 33. Los elementos principales de aquel plan proponían una gran sala de aproximadamente 3000 asientos, una sala de teatro de 1200 a 1500 asientos, una sala de música de cámara con 500 asientos, todas las facilidades para conferencias y un estacionamiento subterráneo.

Figura 75 Concepto inicial de la Place-des-Arts en 1958



Fuente: <http://www.archnewsnow.com/features/Feature166.htm>

Fecha de consulta de la pagina web: 12 de junio de 2016

La primera fase de la Place des Arts se inició en 1958 y se terminó en 1967. Esta primera fase incluía el basilar, la sala Wilfrid-Pelletier (1961-1963) y el teatro Maisonneuve (1966-1967)<sup>181</sup>.

---

<sup>181</sup> El conjunto del proyecto fue diseñado en 1958 por Raymond Loewy Corporation, una consultora de Nueva York, y los arquitectos Affleck, Desbarats, Dimakopoulos, Lebensold & Sise. La sala Wilfrid-Pelletier fue concebida por los arquitectos Affleck, Desbarats, Dimakopoulos, Lebensold & Sise, el mismo despacho que hizo la Plaza Bonaventure. El teatro Maisonneuve fue concebido por los arquitectos David, Barott y Boulva. El diseño exterior de la plaza fue proyectado por el arquitecto e diseñador Norman Slater en 1963.

Figura 76 Los accesos a la Place-des-Arts

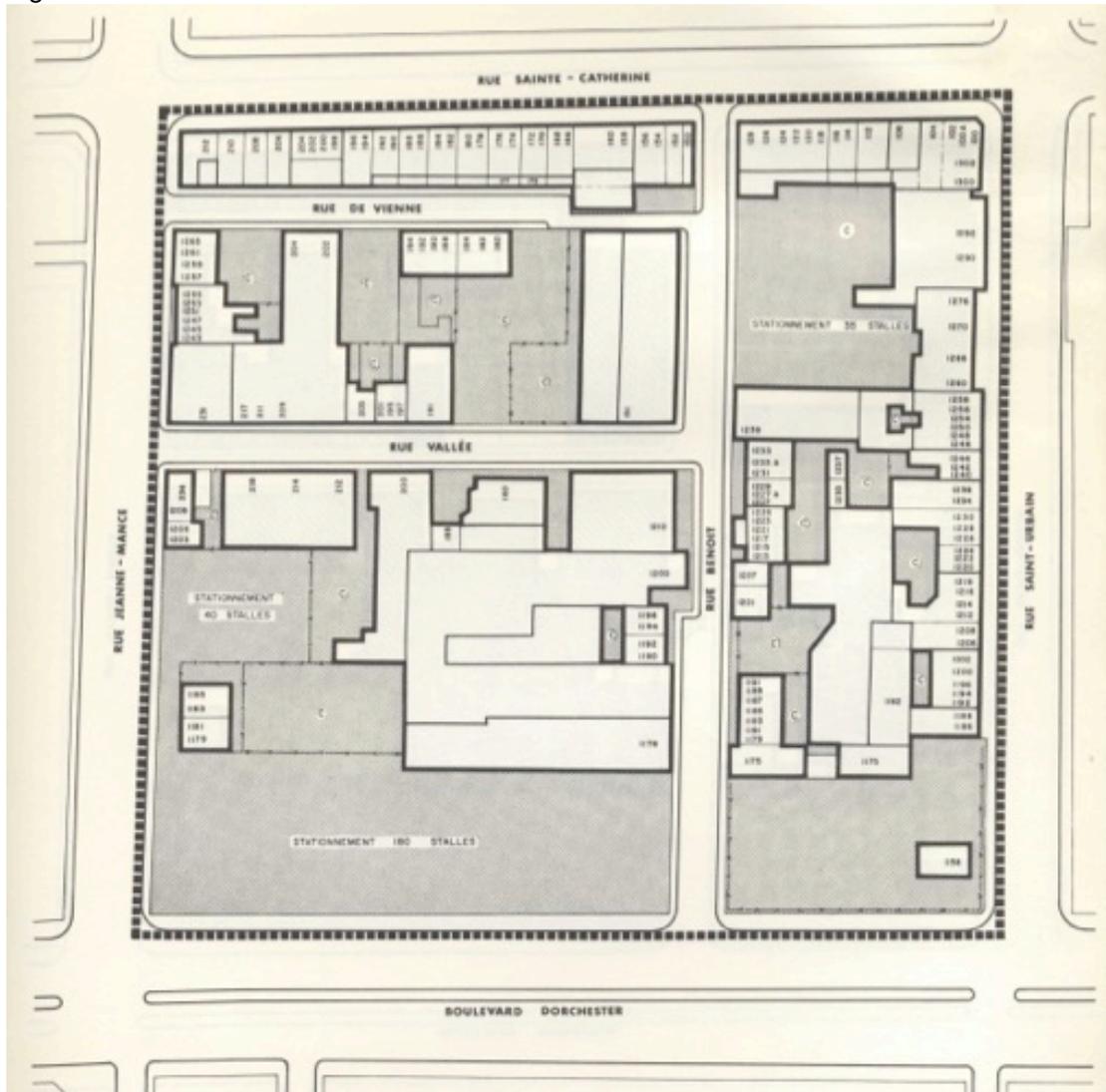


Fuente: SIURS, Ville de Montréal

Tres años más tarde, en 1970, se sometió a las autoridades provinciales, conforme a la Ley de la Société d'Habitation du Québec, un "Programa detallado de renovación urbana Place Desjardins" elaborado por el servicio de urbanismo del Ayuntamiento de Montreal. restringido a las manzanas situadas entre los limites la calle Sainte-Catherine (al norte), la calle Saint-Urbain (al este), la calle Jeanne-Mance (al oeste) y el bulevar Dorchester (hoy bulevar René-Lévesque) al sur.

El programa tenía como objetivo transformar este sector que gozaba de una buena accesibilidad, para que alojara un conjunto de inmuebles de oficina y un hotel, como primer paso para prolongar el centro financiero y financiero de Montreal, con la esperanza de instigar un efecto dominó de transformación urbana en el contexto mas global del sector oeste del arrabal Saint-Laurent. Desde los años 1950 el sector había sido objeto de estudios como el de 1959, y de diversos proyectos de transformación por parte del Ayuntamiento. El diseño urbano del proyecto, aprobado por el Gobierno del Canadá, el Gobierno del Quebec y la Caja Desjardins, había sido elaborado por el urbanista Jean-Claude La Haye.

Figura 77 Los limites del sector en 1967



Fuente: LA HAYE J.-C. et ASSOCIÉS, *Ensemble D-F* (documento técnico de primera propuesta para el desarrollo del Complexe Desjardins). Montreal: Ville de Montreal, 1967.

El programa aprobado en 1970 muestra bien los criterios del Ayuntamiento que eligió el sector por estar fragmentado en exceso, tener una red de calles inadecuada, con la mayoría de los edificios muy envejecidos y por un uso del suelo contradictorio con las previsiones del plan para esta parte de la ciudad. Estas condiciones comprometerían, individual o colectivamente, una utilización racional de los terrenos.

Figura 78 El contexto urbano según el documento de Place Desjardins en 1967

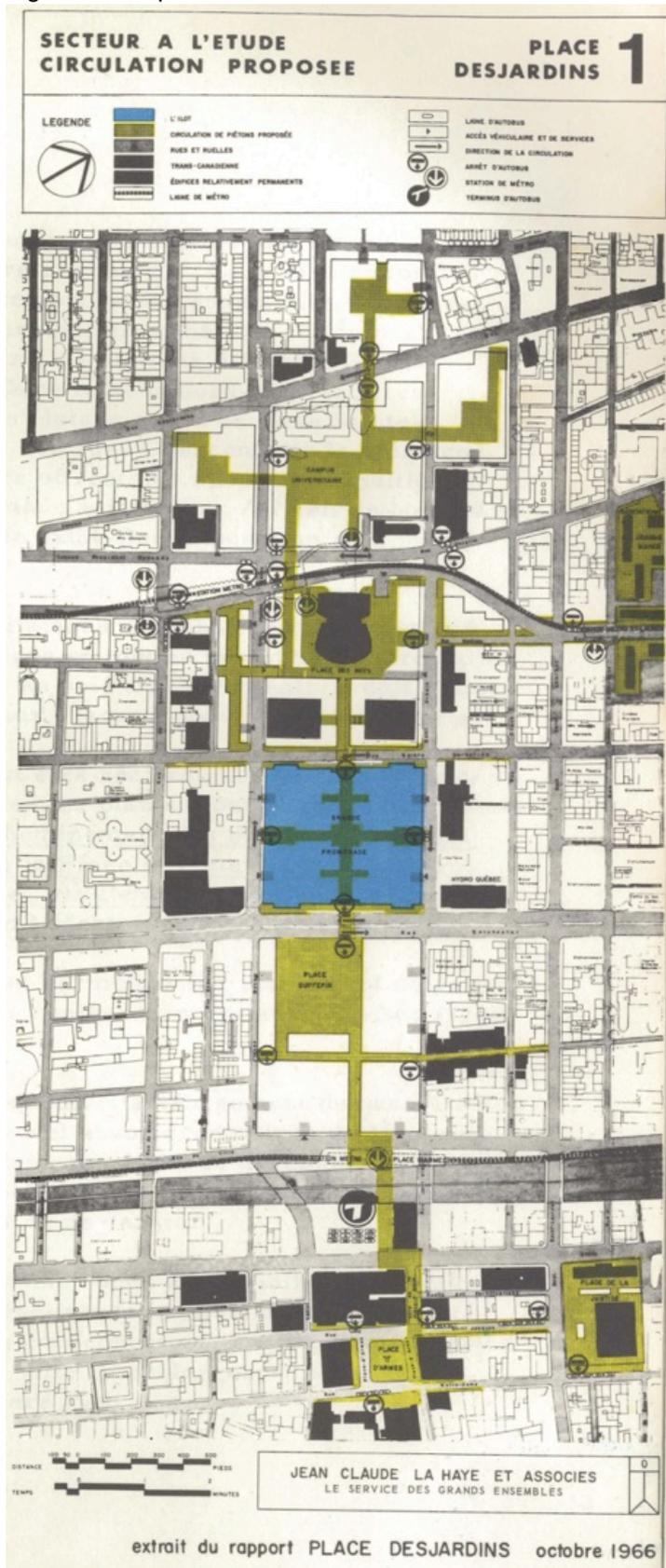


Fuente: LA HAYE J.-C. et ASSOCIÉS, *Ensemble D-F* (documento técnico de primera propuesta para el desarrollo del Complexe Desjardins). Montreal: Ville de Montreal, 1967.

El documento describe el centro de la ciudad de Montreal con su núcleo comercial a lo largo del bulevar Dorchester, a partir del Square Dominion, y su núcleo financiero a lo largo de la calle Saint-Jacques -en el Viejo-Montreal-, polarizado por la Plaza de Armas que ofrece un gran potencial para su ampliación en sectores próximos, como el del terreno donde se plantea la Place Desjardins.

El documento también muestra la manera como el proyecto puede reforzar los sistemas de circulación automóvil, del metro y peatonal, argumentando que su realización puede aumentar la circulación peatonal entre le Viejo-Montreal y el centro financiero moderno, gracias al desarrollo de una red peatonal protegida entre las estaciones del metro Place d'Armes y Places-des-Arts.

Figura 79 Propuesta del nuevo sistema de circulación en 1967

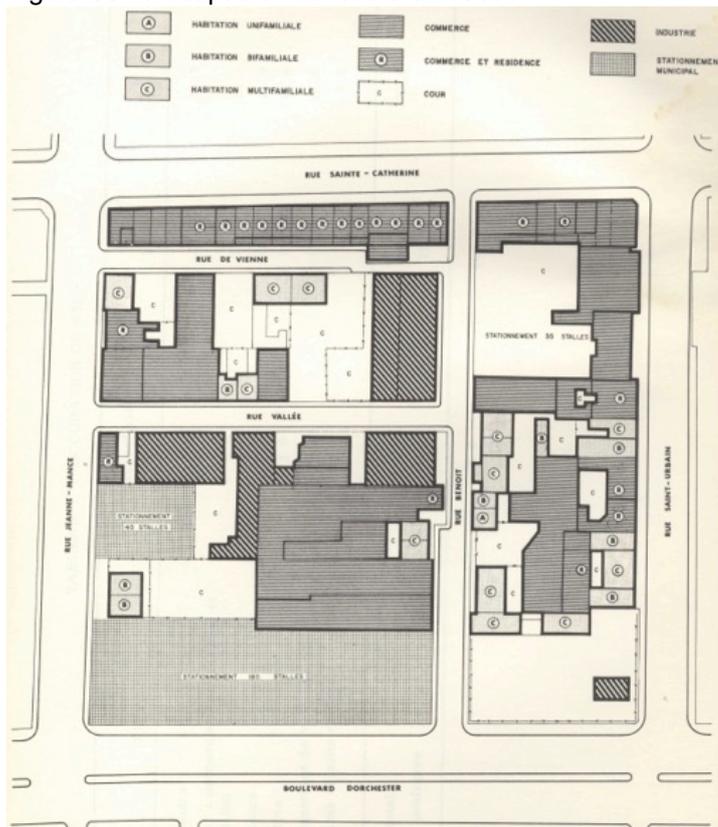


Fuente: LA HAYE J.-C. et ASSOCIÉS, *Ensemble D-F* (documento técnico de primera propuesta para el desarrollo del Complexe Desjardins). Montreal: Ville de Montreal, 1967.

El documento describe detalladamente el ámbito: la topografía, la trama de las calles, los usos del suelo, la distribución e implantación de los edificios, sus características arquitectónicas y su estado, el nivel de mantenimiento de las infraestructuras publicas, el contexto social y el estado de la vivienda. Con ello constata el avanzado estado de decrepitud de las construcciones y la falta de higiene para la población residente que ello implica y, a la vista de la inadecuación de las actividades presentes, considera, la renovación urbana como la solución adecuada para reforzar la centralidad de Montreal a lo largo del bulevar Dorchester en esta parte oeste del arrabal Saint-Laurent.

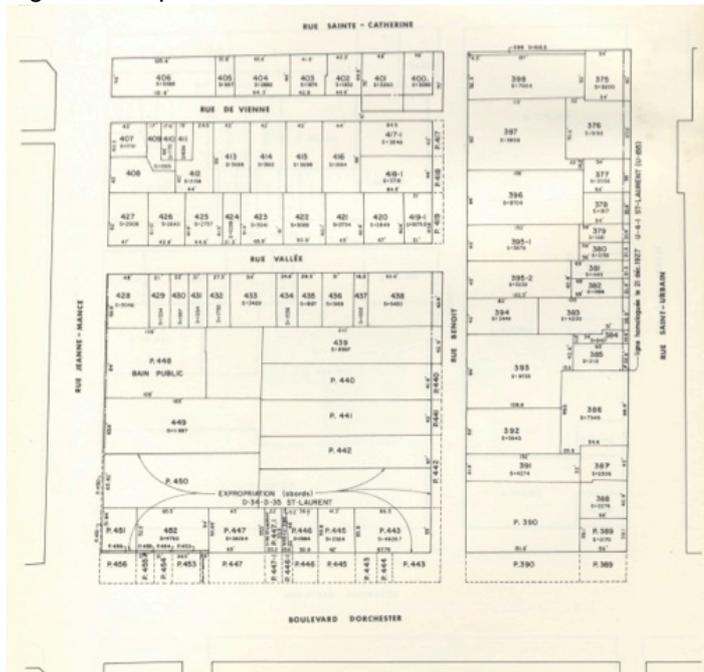
El programa Place Desjardins establece en un primer paso una operación de concentración catastral y una estrategia para trasladar a los residentes. A continuación, se evalúan las normativas de *zoning* aplicables en este sector y la factibilidad financiera del proyecto.

Figura 80 La ocupación del suelo en 1967



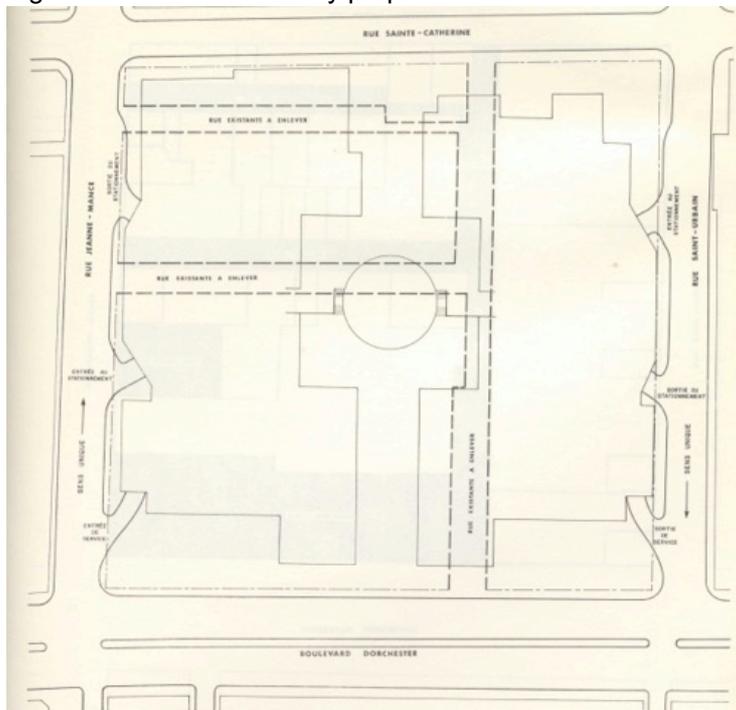
Fuente: LA HAYE J.-C. et ASSOCIÉS, *Ensemble D-F* (documento técnico de primera propuesta para el desarrollo del Complexe Desjardins). Montreal: Ville de Montreal, 1967.

Figura 81 El parcelario en 1967



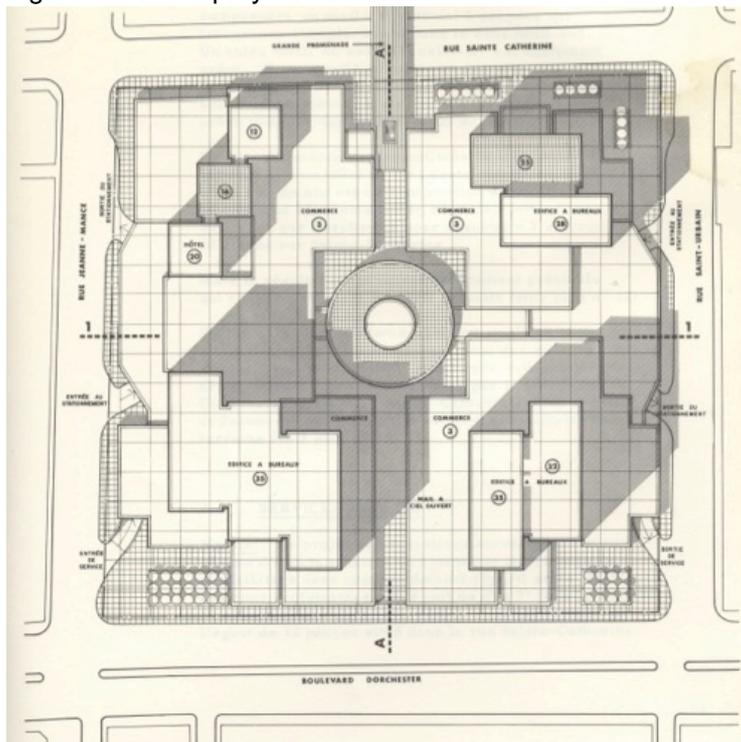
Fuente: LA HAYE J.-C. et ASSOCIÉS, *Ensemble D-F* (documento técnico de primera propuesta para el desarrollo del Complexe Desjardins). Montreal: Ville de Montreal, 1967.

Figura 82 Trama existente y propuesta en 1967



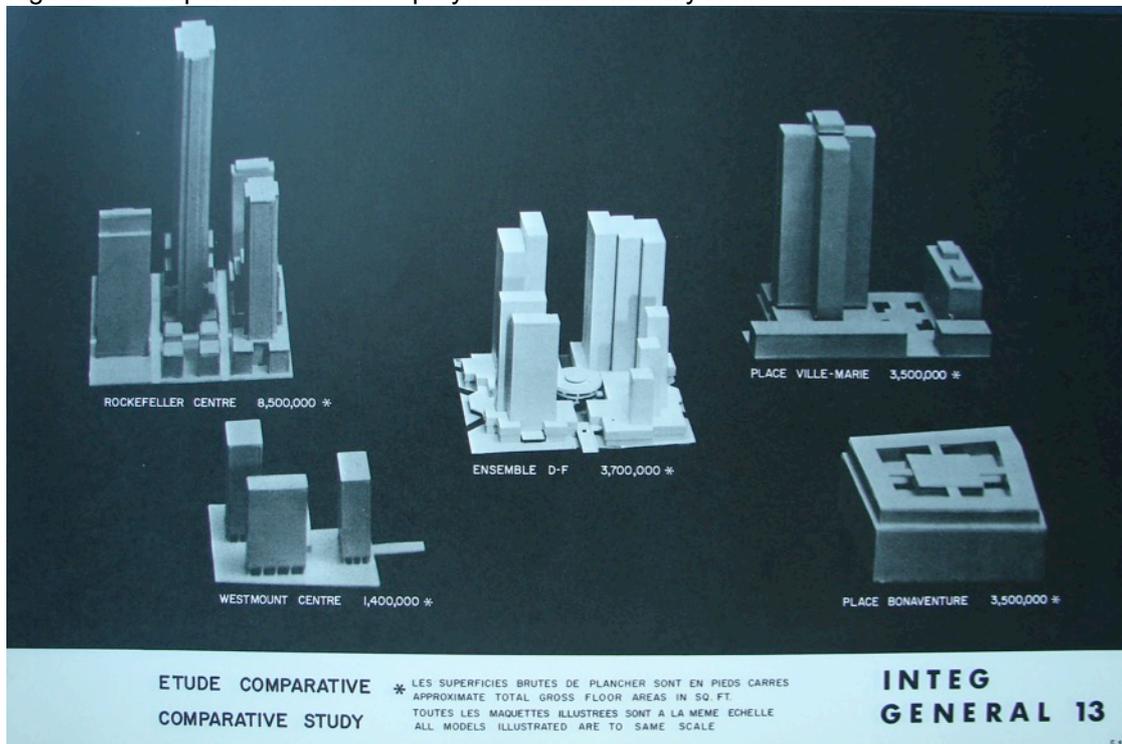
Fuente: LA HAYE J.-C. et ASSOCIÉS, *Ensemble D-F* (documento técnico de primera propuesta para el desarrollo del Complexe Desjardins). Montreal: Ville de Montreal, 1967.

Figura 83 Nuevo proyecto en 1967



Fuente: LA HAYE J.-C. et ASSOCIÉS, *Ensemble D-F* (documento técnico de primera propuesta para el desarrollo del Complexe Desjardins). Montreal: Ville de Montreal, 1967.

Figura 84 Comparación con otros proyectos de Montreal y Nueva York



Fuente: LA HAYE J.-C. et ASSOCIÉS, *Ensemble D-F* (documento técnico de primera propuesta para el desarrollo del Complexe Desjardins). Montreal: Ville de Montreal, 1967.

Figura 85 Modelización del proyecto en relación con el centro financiero



Fuente: André Lortie, *Les années 60 Montréal voit grand*, Montreal: Centre canadien d'architecture, 2004, p. 33.

El proyecto inmobiliario del Complexe Desjardins ocupa la totalidad de su manzana - entre las calles Saint-Catherine, Jeanne-Mance y Saint-Urbain y el bulevar René-Lévesque- con un zócalo sobre el cual se encuentran tres torres de oficinas y un hotel. El complejo fue concebido en 1967, según proyecto de los arquitectos y urbanistas Jean-Claude La Haye et Associés que escogieron el sitio actual que consideraban que podía contribuir de manera contundente al ensanchamiento del centro financiero y asegurar mejores conexiones entre la parte oeste y este del centro de la ciudad. (figuras 63 y 67). Las obras de construcción empezaron el 1972 y el edificio se terminó en 1976<sup>182</sup>.

---

<sup>182</sup> Jean-Claude La Haye et Associés, *Ensemble D-F*, (documento técnico de primera propuesta para el desarrollo del Complexe Desjardins), 1967. Los otros despachos de arquitectos involucrados en la construcción de la obra fueron los arquitectos Blouin & Blouin, los arquitectos Gauthier, Guité & Roy y los arquitectos Ouellet, Reeves, Longpré, Marchand & Goudreau.

Figura 86 El Complexe Desjardins y la Place-des-Arts en 1976



Fuente: <http://www.tayloroakes.com/2016/01/20/iconic-montreal-architecture-complexe-desjardins/>

Fecha de consulta de la pagina web: 12 de junio de 2016

La idea de construir este edificio de usos múltiples respondía inicialmente a las necesidades de espacio de las diversas instituciones de la Caja del Mouvement Desjardins, al principio de los años 1960. Posteriormente se ampliaría para ampliar y diversificar las actividades administrativas, comerciales y hoteleras, con el soporte financiero de un consorcio de la propia Caja del Mouvement Desjardins y del Gobierno del Québec, como enfatiza el documento de Jean-Claude La Haye et Associés, de 1967.<sup>183</sup>

En abril de 1970, se anunció al público el proyecto en el ayuntamiento de la ciudad, publicando -su Servicio de urbanismo- el programa urbanístico detallado de renovación a que ya nos hemos referido, siguiendo lo que obligaba el artículo 27 de la Ley de la Sociedad de habitación del Quebec para el caso de expropiaciones.<sup>184</sup>

El proyecto se subdivide en tres componentes distintas: el zócalo, las tres torres de oficinas y el hotel. El zócalo, de 4 plantas a partir del nivel de la calle Sainte-Catherine, fue diseñado para materializar con fuerza esta idea de interiorizar la

---

<sup>183</sup> Se trata de la *Corporation immobilière Place Desjardins* propietaria de 51% del edificio de la *Société immobilière du Québec* propietaria de 49% del edificio.

<sup>184</sup> El documento defendía las ideas que ya hemos expuesto: « La transformation d'un quartier proche du centre-ville de Montréal. En cet endroit jouissant d'une bonne accessibilité il s'agit de réaliser un ensemble composé d'immeubles à bureaux et d'un hôtel, intégré au centre-ville, prolongeant le développement de celui-ci vers l'est, et destiné à provoquer un effet d'entraînement sur le redéveloppement du centre administratif et financier de Montréal ».

ciudad dentro de la pieza de arquitectura, pues este zócalo acoge una inmensa plaza pública de media hectárea alrededor de la cual se despliega, en forma de entresuelo sobre cuatro plantas un centro comercial, restaurantes, cafés, oficinas y hasta hace poco tiempo un cine<sup>185</sup>.

Esta plaza pública, protegida de los inviernos canadienses y acogedora para todos es sin duda, un artefacto muy singular e innovador en el propio contexto norteamericano, precisamente por su carácter público que la diferencia de los lobbies i atriums coetáneos (como los que hicieron famoso a John Portman). Gracias a esto, el edificio zócalo, banal en los grandes edificios corporativos, se convierte aquí en un mecanismo de integración de las calles i actividades de la ciudad interior i exterior por su acceso desde la calle Sainte-Catherine, principal arteria comercial de la ciudad que, a diferencia de la Place Ville-Marie, se da a nivel y de forma explícitamente público.

Aquella inmensa plaza interior acoge diferentes actividades durante todo el año y esta iluminada por la luz natural que atraviesa los pozos de luces y las inmensas vidrieras situadas encima de las dos entradas principales del edificio, es decir por el lado de la calle Sainte-Catherine y por el lado del bulevar René-Lévesque. La infraestructura del edificio lleva pasos subterráneos hacia los edificios vecinos y un estacionamiento de 1000 plazas.

---

<sup>185</sup> Jean-Claude Marsan, *Montréal en évolution, op. cit.*, p. 354.

Figura 87 La plaza publica interior del Complexe Desjardins

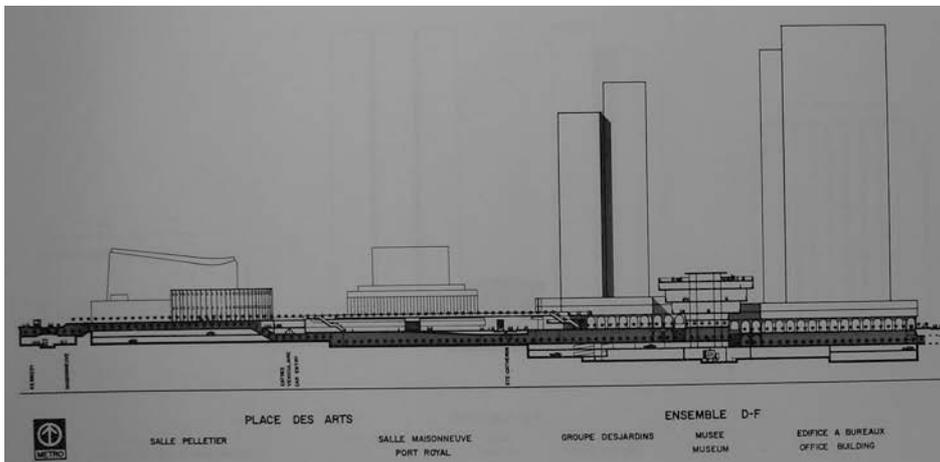


Fuente:

[http://overthedateline.canalblog.com/albums/premieres\\_de\\_montreal/photos/26229715-ville\\_souterraine.html](http://overthedateline.canalblog.com/albums/premieres_de_montreal/photos/26229715-ville_souterraine.html)

Fecha de consulta de la pagina web: 6 de agosto de 2016

Figura 88 Circulación peatonal interior, relacionado con la Place-des-Arts, dibujado en 1967<sup>186</sup>



Fuente: LA HAYE J.-C. et ASSOCIÉS, *Ensemble D-F* (documento técnico de primera propuesta para el desarrollo del Complexe Desjardins). Montreal: Ville de Montreal, 1967.

<sup>186</sup> La circulación peatonal dentro de la ciudad interior se hace desde el metro Place-des-Arts de la línea verde (pasando por debajo de la plaza publica de la Place-des-Arts y la calle Sainte-Catherine) hasta el Complexe Desjardins. A partir de este corredor peatonal protegido se puede acceder a los edificios de la Place-des-Arts, salir a la calle Sainte-Catherine, acceder al centro comercio, los espacios de oficina y el estacionamiento del Complexe Desjardins. Luego, en los años 1980, con la construcción de otros edificios como el Complexe Guy-Favreau este corredor peatonal permite acceder al metro Place d'Armes de la línea naranja.

A pesar de conservar la idea de gran edificio con usos múltiples en varios niveles, interiorizando los espacios públicos y ocupando completamente una manzana de gran tamaño sobre una parte del barrio chino, el complejo Guy Favreau intenta integrarse más en la morfología urbana, en un compromiso entre la ciudad tradicional y la modernización contemporánea. Situado al sur del bulevar René-Lévesque, en frente del Complexe Desjardins, el Complejo Guy-Favreau responde a la voluntad pública de transformar aquel bulevar en eje de prestigio para acceder al centro de la ciudad. Esta institución, propiedad del Gobierno de Canadá, presenta un frente de tamaño importante al bulevar René-Lévesque que, con dos pequeñas torres, despliega un complejo juego de volúmenes. En la parte posterior, el complejo se descompone en cuatro edificios colocados de manera que cierran la manzana y ofrecen una articulación mejor y más doméstica con las calles Saint-Urbain, Jeanne-Mance y de la Gauchetière, alrededor de una plaza pública interior de la manzana, para los residentes de estos cuatro edificios.

Figura 89 El terreno del futuro Complexe Guy-Favreau



Fuente: Archive de la Ville de Montréal.

Fecha de consulta de la pagina web: 24 de julio de 2016

Figura 90 Fachada del Complexe Guy-Favreau por el lado del bulevar René-Lévesque



Fuente: [http://www.panoramio.com/user/7871172?with\\_photo\\_id=99767242](http://www.panoramio.com/user/7871172?with_photo_id=99767242)  
Fecha de consulta de la pagina web: 24 de julio de 2016

Figura 91 Parte atrás del Complexe Guy-Favreau



Fuente: <http://monde.ccdmd.qc.ca/ressource/?id=29657>  
Fecha de consulta de la pagina web: 24 de julio de 2016

## CONCLUSIÓN DE LA PARTE 2

En el contexto del Quebec de los años 1960, a la salida de la época de la *Grande noirceur* (del gobierno conservador de Maurice Duplessis), Montreal se encuentra en el centro de la estrategia de modernización del Québec. Las transformaciones en profundidad de la sociedad *québécoise*, en realidad habían empezado al final de los años cuarenta y tendrían un impacto tanto al nivel institucional y social como espacial.<sup>187</sup>

Los eslóganes políticos de los reformistas liberales de Jean Lesage -*Il est temps que ça change* y *Maîtres chez nous*- atestiguan de la situación de cambio que predomina. Con esta voluntad política de cambio y de autonomía se empieza la Revolución tranquila para sacar al Québec y al Montreal francófono de un subdesarrollo crónico con el fin de integrarlos en la economía norteamericana. Esta revolución aspira a la satisfacción de las necesidades económicas (empleo, renta, acceso a la propiedad, etc.) y políticas (educación, información, etc.)<sup>188</sup>.

Esto se hizo en general a través de un reforzamiento considerable del poder de intervención pública del estado, ya sea el gobierno federal o provincial, con la creación de ministerios, la nacionalización de la electricidad en Québec, la reforma de la educación, la creación de sociedades gubernamentales de gestión de capital, como la Caisse de dépôts et de placements, y programas sociales.

En esta época próspera de posguerra cada vez más gente trabaja en el nuevo centro financiero de Montreal, lo que aumenta las necesidades en materia de transporte y ocasiona problemas de circulación. El crecimiento económico y la tercerización tienen como consecuencia el aumento de la demanda de espacios de oficina y, en menos de un decenio, se construyen una decena de inmuebles de gran tamaño.<sup>189</sup>

Pero solo se empieza a hablar de un centro financiero moderno como tal a partir del principio de los años 1960, gracias especialmente al carácter novedoso de la Place

---

<sup>187</sup> En 1995, al Museo de la Civilización en la ciudad de Québec, una exposición mostró los profundos cambios sociales que se habían empezado a realizar en el Québec durante la época del régimen autoritario y conservador de Maurice Duplessis.

<sup>188</sup> Jean-Claude Marsan, *Montréal en évolution*, *op. cit.*, p. 338.

<sup>189</sup> France Vanlaethem, Sarah Marchand, Paul-André Linteau & Jacques-André Chartrand, *op. cit.*, p. 38.

Ville-Marie. Su diseño sirve de modelo para la modernización progresiva del nuevo centro financiero de Montreal con una nueva visión del centro urbano, especialmente por la superposición de los usos y la nueva relación con el espacio público. Este proyecto a la vanguardia en esta época, también señaló la aparición de una nueva generación de rascacielos de unos cuarenta pisos a lo largo de la calle Dorchester, que había sido ampliada a tal efecto, e inicia una carrera hacia el prestigio a través de la altura. Las arquitecturas de los grandes bancos e instituciones financieras compiten en esta carrera de prestigio. Si el banco Real tenía la Place Ville-Marie, el Banco Comercial de Canadá (ahora CIBC) hace construir una torre de 187 metros y 45 plantas.

Pero lo más importante es que con estos proyectos aparece un nuevo centro de la ciudad norteamericana, en tres dimensiones, con espacios superpuestos y multifuncionales que redefine la relación entre la ciudad y la arquitectura. Son la expresión de la ideología de la arquitectura moderna que encierra a la ciudad dentro de la arquitectura por el aumento de la complejidad de esta última. Place Bonaventure representa la exacerbación que pone en peligro la coherencia urbana. La ampliación del centro financiero hacia el arrabal Saint-Laurent, representa una sofisticación de esta misma visión urbanística, con otros ejemplos como la Place du Canada, el Complexe Desjardins, el Complexe Guy-Favreau y la Place Dupuis que, al confirmar esta “nueva monumentalidad” en el centro de Montreal, pone en peligro la existencia de barrios populares tradicionales a través del Urban Renewal y hará aparecer la reivindicación del derecho a la memoria, como veremos en la última parte de la tesis.

Esta parte de la investigación ha destacado una nueva lógica arquitectónica en las intervenciones más importantes que se han producido sobre los terrenos de la compañía de ferrocarril CN. Los proyectos de la Place Ville-Marie, la Place Bonaventure y el hotel Queen-Elizabeth son ilustrativos, de la consolidación del centro financiero en el barrio Saint-Antoine e inspiraron lo que se produciría en el resto de este, ya sea con el proyecto de Place du Canada o la torre CIBC.

Cuando, con las nuevas capacidades técnicas y organizativas, se empezó a pensar una arquitectura de usos múltiples que explotara las potencialidades de la verticalidad y la posibilidad de superficies construidas capaces de acoger en un mismo edificio grandes actividades congresistas o exposiciones. Todo ello podía responder satisfactoriamente a las nuevas necesidades de la ciudad contemporánea

y e la arquitectura del movimiento moderno podía responder de forma adecuada, como hemos visto expresado por J.L. Sert. La cuestión del centro de la ciudad contemporánea, su forma monumental y su organización, dejaba abierta la relación con el patrimonio. Pero lo hacía conscientemente para sus principales protagonistas.

Estas mismas capacidades estaban promoviendo la modernización del sistema de transporte y la circulación en el centro de la ciudad. Estas rápidas transformaciones del nuevo downtown se producen en un momento en que el Quebec y Montreal viven una revolución política importante. El programa (privado) de Place Ville-Marie se puso en marcha en 1956, el año de la última reelección de Maurice Duplessis y cuando se inauguró en 1962, era Jean Lesage, quien estaba a cargo del Gobierno de Quebec. Durante este periodo, la sociedad quebequense inició la intensa transformación conocida como Revolución Tranquila. El programa de reformas de Jean Lesage incluía varias áreas, como la educación y la cultura, y el aumento sustancial de la inversión en infraestructura. Era hora de modernizar el Quebec y los grandes proyectos en el centro de Montreal se convirtieron en los símbolos de esta modernidad.

Al mismo tiempo, una nueva administración asuma el cargo en Montreal, el Partido Cívico de Jean Drapeau. Una de las prioridades de la nueva administración de Drapeau es el apoyo a las transformaciones del centro financiero iniciadas por el sector privado, con políticas y programas de inversión públicas, sobre todo en transporte, principal preocupación por esta administración. Una forma de reducir la congestión del tráfico es mejorar los servicios públicos, especialmente para facilitar los desplazamientos hacia el centro a las decenas de miles de empleados que viven en zonas residenciales cada vez más remota. Dos líneas de metro se abrieron en 1966, atrayendo promotores que construyen edificios a lo largo de ellas, permitiendo la invención de la ciudad interior y contribuyendo a mover el centro financiero hacia el este, mejorando el acceso del coche al centro.

La década de 1960 también marcó la introducción de una importante red de autopistas en el área de Montreal. El Bulevar Metropolitano, autopista A40, se cruza al este la autopista A25 que conecta con el puente-túnel Louis-Hippolyte-La-Fontaine; al oeste con la autopista A15 (Décarie) que se conecta al puente Champlain hacia el sur del Quebec y los EEUU. La autopista A720 (Ville-Marie), entre estas dos, pasa por debajo del centro de Montreal y lo sirve. Todo ello para

presentar Montreal al mundo, durante la Exposición Universal de 1967, como una ciudad moderna.

El desplazamiento del centro financiero hacia el este, con las piezas arquitectónicas monumentales construidas en el arrabal Saint-Laurent, (la Place-des-Arts, el Complexe Desjardins, el Complexe Guy-Favreau y el Palais des Congrès) creando el eje institucional que va de la calle Sherbrooke hasta el paso de la autopista Ville-Marie, se inscribe en un programa de renovación urbana cuyo impacto se analizará en el próximo capítulo para explicar los fundamentos de la crisis del urbanismo de posguerra.

El éxito del nuevo centro de Montreal, como resultado de la aplicación de los principios de la arquitectura y el urbanismo de posguerra, no cambia el hecho que marca también el surgimiento de un movimiento social en favor del patrimonio. La construcción de la ciudad moderna había generado una gran demolición de herencia victoriana de Montreal y las leyes de protección de 1963 y 1972 de Quebec no supiera hacer frente a la magnitud de lo que estaba ocurriendo sobre el terreno. Los especialistas del patrimonio en Quebec tenían poca sensibilidad hacia la herencia del Montreal victoriano, demasiado asociado a la exuberancia de la burguesía anglo-protestante de la segunda mitad del siglo XIX y principio del siglo XX.

El movimiento social en favor del patrimonio significó también un reto fundamental para el urbanismo y la arquitectura de posguerra y sus métodos de intervención sobre la ciudad, incluyendo especialmente la Renovación Urbana. La parte 3 de la tesis analiza en detalle el movimiento social en favor del patrimonio, la aparición de una valoración cualitativa de espacio en la ciudad - el patrimonio urbano - y la crisis de la planificación de posguerra en el contexto de América del Norte, y mas específicamente en Montreal.

## **PARTE 3**

### **PATRIMONIO URBANO Y CRISIS DE LA MODERNIDAD**

## CAPITULO 5

### LA CIUDAD CONTRA EL URBANISMO DE POSGUERRA

Después de la segunda guerra mundial, como hemos visto, se consolida en América del Norte una nueva manera de pensar y hacer la ciudad que el Quebec, *late comer* a la modernidad, adopta eufóricamente, siguiendo el ejemplo de otras partes de Norteamérica que también han superado la crisis del 29. El movimiento moderno en arquitectura y urbanismo se convierte en la referencia para producir el espacio urbano. La reconversión de la economía de guerra permite un enriquecimiento de la población y una inversión pública potente que crean un contexto de fuerte crecimiento urbano. La concentración de capital y de poder conduce a primar el terciario frente a la industria en la ciudad, para responder competitivamente a las nuevas necesidades funcionales.

En las ciudades del nuevo continente, donde la estructura física no había sufrido los calamitosos efectos de las europeas, el sistema *moderno* (fordista) de proyectar la forma urbana, a través de la tabla rasa de la renovación, (el *federal bulldócer*) tendría un impacto profundo sobre su interior compacto, planificándolo como una máquina alimentada por potentes infraestructuras.

En Montreal, era importante reforzar el carácter específico de Montreal en el contexto norteamericano. En consecuencia, las elites canadienses francesas intentaron atraer el centro de Montreal hacia el este francófono con grandes equipamientos culturales, e institucionales (y algunos financieros) en el eje institucional del arrabal Saint-Laurent, en base al derribo de tejidos urbanos tradicionales para substituirlos por nuevos artefactos modernos, según la lógica de renovación urbana norteamericana.

Efectivamente, consiguieron consolidar –no sin un gran esfuerzo- lo que actualmente representan piezas urbanas importantes de un centro financiero y cultural atractivo y mantener su dinamismo económico, a pesar del progresivo declive económico de la ciudad a favor de Toronto, mientras se producía el desplazamiento de una parte de su estructura industrial a los municipios de suburbio.

Pero la renovación *ex novo* de amplios sectores de barrios centrales de viviendas - que los poderosos gestores públicos consideraban insalubres-, tuvo un impacto profundo y forzó el desplazamiento de la población local, a veces muy vulnerable, a

pesar de las grandes inversiones habitacionales que demostraron ser incapaces de satisfacer sus necesidades y respetar sus espacios de vida.

El desprecio de las grandes actuaciones urbanísticas hacia la conservación y mejora de los barrios antiguos, tuvo impactos muy negativos sobre la ciudad. En ese capítulo veremos el fuerte rechazo de la población en general hacia aquel agresivo urbanismo de posguerra y la movilización social para salvaguardar la herencia de la ciudad tradicional. El movimiento social para preservar la ciudad en contra de las operaciones urbanísticas de renovación urbana, también impulsó una nueva lectura y una revisión de la idea de ciudad por parte de los intelectuales que daba más espacio al pasado y a la memoria.

En este trabajo intentaremos plantear la discusión de si el rechazo -fuerte y general- de la población se debió a la inadecuación de los nuevos espacios urbanos –y a la incapacidad de diseñarlos adecuadamente– o a la dudosa necesidad de su renovación. Es decir, nos preguntaremos si realmente aquellos tejidos urbanos antiguos estaban irreversiblemente deteriorados.

### 5.1 Degradación del sector de renovación del arrabal Saint-Laurent

La consolidación del nuevo sector financiero (Eje Place Ville-Marie / Place Bonaventure) fue más exitosa que la tentativa posterior de extender esta centralidad moderna hacia el este. En este capítulo proponemos dar algunas claves explicativas del fracaso del proceso de transformación urbana en el sector oeste del arrabal Saint-Laurent.

El arquitecto/urbanista americano Alexander Garvin considera que el éxito verdadero del urbanismo no se puede confundir con el éxito de un proyecto. De la misma manera que una autopista puede mejorar con contundencia la fluidez de la circulación en una ciudad y, sin embargo, tener consecuencias negativas sobre el tejido urbano inmediato, la calidad arquitectónica de una pieza de arquitectura no garantiza su éxito urbanístico. Garvin argumenta que un buen urbanismo debe llegar a fomentar intervenciones que tendrán consecuencias positivas sobre su entorno o en el barrio en el cual se encuentra. El urbanismo “should be defined as public action

that will produce a sustained and widespread private market reaction”<sup>190</sup>. Se trata de crear un valor añadido para la ciudad, a partir de un proyecto, de manera que atraiga una dinámica urbana positiva en un sector que lo necesita. Es lo que Manuel de Solà-Morales llamo urbanismo homeopático que marco la transformación de Barcelona de los años 1980. Parece obvio que el arrabal Saint-Laurent sufría de una falta de inversión prolongada y necesitaba de un empuje urbanístico para salir adelante, ya que una parte de la vivienda era insalubre, la población era vulnerable y el sector carecía de equipamientos básicos. Pero estos déficits no podían resolverse con el urbanismo desarrollista que hemos llamado de posguerra. Por esto, la transformación urbana del arrabal Saint-Laurent (Places-des-Arts, Complexe Desjardins, Complexe Guy-Favreau, etc.) es un caso interesante para documentar la crisis de aquel urbanismo de posguerra en las sociedades occidentales.

### **Transformación del sector y estado del barrio después de la renovación**

La construcción del eje institucional de la Place-des-Arts / Complexe Guy-Favreau, que se ha explicado con detalles en el capítulo 4 de la tesis, ha cambiado la identidad, de la población residente y de la morfología urbana del barrio porque se hizo sin tener en cuenta las características del arrabal Saint-Laurent.

Sin poner en duda la necesidad una intervención urbanística por parte de las autoridades en el arrabal Saint-Laurent ni de hacerla con proyectos arquitectónicos de cierta ambición, hay que constatar que el objetivo inicial de los que se implementaron no consistía en rehabilitar el arrabal, sino en suprimirlo, haciendo abstracción de su realidad con el fin de dejar paso a una extensión del centro de la metrópolis.

Las grandes intervenciones para la transformación de este sector, basadas en la tabula rasa y no en su introducción o “infill”, generaron una muy escasa dinámica de desarrollo inmobiliario. En realidad, en los alrededores de los grandes complejos del eje institucional se encuentran todavía muchos terrenos baldíos con usos provisionales de larga duración. El dinamismo de la estructura comercial de la calle Sainte-Catherine, al oeste del Square Philips -en el centro de negocios- se convierte en un desierto entre este y el barrio latino al este, con la excepción de las entradas al Complexe Desjardins y a la Place-des-Arts. Seguramente, este tramo sufre del

---

<sup>190</sup> Alexander Garvin, *The American City: What Works, What Doesn't*, New York: McGraw-Hill, 1996, p. 3.

efecto de las expectativas descritas por la teoría del «gap rent» (cita teorías sobre gentrificación) en el antiguo tejido productivo de la piel ya muy consolidado. En cualquier caso, el efecto positivo a que hace referencia Garvin no se produjo, sino todo lo contrario.

Las pocas edificaciones antiguas que sobreviven en el bulevar René-Lévesque –por estar fuera del límite del sector de expropiación para su ampliación– quedan fuera de contexto en esta potente vía de tráfico automóvil de acceso al centro de la ciudad. Al sur del barrio el paso de la autopista Ville-Marie en trinchera, produce un efecto barrera, un “ladder” según la expresión de Albert Pope en su libro *Ladders*. que corta toda relación mínimamente interesante con el Viejo-Montreal. La ampliación de las calles a favor de la circulación de vehículos, la transformación de vías secundarias en primarias (por ejemplo, las calles Viger y de Montigny) o la supresión de callejones, devaluó riqueza de la trama de vías y espacios públicos y rompió la escala del marco construido. La supresión de las irregularidades geométricas (característica de los tejidos arrabaleros), empobrecieron el pintoresquismo, generando formas banalizadas en la trama del arrabal Saint-Laurent.

La supresión completa del Square Dufferin y de las escuelas próximas vino a romper el aglutinante de la parte oeste del arrabal. El marco residencial de este barrio modesto consolidado lenta y progresivamente, ya había prácticamente desaparecido, de manera que entre 1961 a 1991 la población del arrabal había conocido una caída del 55%, (de 15000 a 6800 habitantes).<sup>191</sup>

La reconfiguración del parcelario generando su concentración en un número mucho menor de parcelas y de manzanas para formar mega-manzanas, supuso la disminución de la complejidad y la reducción de la diversidad y la fragmentación de la cohesión global, propias de los arrabales de Montreal. La demolición de una gran parte de las construcciones vernáculas, para ser reemplazadas por grandes equipamientos metropolitanas, implicó también una ruptura de escala y la sustitución “provisional” de construcciones vernáculas por terrenos vacantes que servían de estacionamiento. La ausencia de relación entre la calle y los grandes equipamientos metropolitanos es también debida al propio diseño arquitectónico; como el de la Places-des-Arts que presenta paredes ciegas del lado de la calle Saint-Urbain y el

---

<sup>191</sup> Johanne Burgess, *op. cit.*, p. 38.

bulevar de Maisonneuve y, evidentemente, la desaparición casi completa de la función residencial en el sector oeste del barrio, con un carácter irreversible como viene a confirmar el plan de utilización del suelo de la Ciudad de Montreal, preparado en 1988<sup>192</sup>.

Este eje institucional conforma un pedazo de ciudad con trayectos desestructurados, lógicas internas contradictorias y sin la coherencia que poseía antes de las operaciones de renovación. La transformación urbana de las autoridades en esta época, se demostró errónea e ilusoria, como consecuencia de una muy pobre lectura del valor de los barrios centrales de Montreal y de la ilusión voluntarista de desplazar la moderna dinámica urbana del centro de la metrópolis desde el barrio Saint-Antoine. La incapacidad de percepción de la realidad y la pobreza del análisis, supuso la destrucción de un patrimonio urbano valioso. Su infravaloración en aquel momento, coincide con la inadaptación de las herramientas de conservación para intervenir en un medio vernáculo o tradicional, de la que es simultáneamente causa y efecto.

Al final de los años setenta, cuando el mal ya estaba hecho, el Gobierno de Quebec intervino para imponer medidas de protección con el fin de salvaguardar algunos edificios de la parte oeste del arrabal Saint-Laurent<sup>193</sup>. Según el Directorio del patrimonio cultural de Quebec, se frenó un proyecto inmobiliario que proponía la demolición de este conjunto de interés patrimonial<sup>194</sup>. El conjunto fue clasificado como monumento nacional en 1976 y se estableció una zona de protección en 1978. La iglesia de la Misión católica china del Saint-Esprit se clasificó en 1977 y se estableció su zona de protección en 1978, mientras se hallaba amenazada de expropiación para la construcción del Complejo Guy-Favreau.

La Ley sobre los bienes culturales del Gobierno de Quebec no hacía más que reaccionar a la amenaza del desarrollo urbano desenfrenado sobre algunos de los edificios de intereses que aún no se habían demolido, pero estaba bastante lejos del

---

<sup>192</sup> Ville de Montréal, *Énoncé d'orientations sur l'aménagement de l'arrondissement centre*, Service de l'habitation et du développement urbain, Plan de l'utilisation du sol, 1988.

<sup>193</sup> Como ejemplo, se clasificaron un edificio y varias fachadas del conjunto excepcional dando sobre el lado oeste de la calle Jeanne-Mance, entre las calles Ontario y Sherbrooke en 1975 y algunas zonas de protección en 1977.

<sup>194</sup> Sitio Internet del Répertoire del patrimonio culturel del Québec. Consultado el 26 de octubre de 2013.

“rinovo attivo” de la experiencia de Bolonia<sup>195</sup> o de los métodos de *curetage*<sup>196</sup> de Gustavo Giovannoni y su comprensión del conjunto urbano patrimonial<sup>197</sup>.

Hoy en día el barrio Saint-Laurent presenta una realidad urbana mal consolidada, con muchas discontinuidades espaciales que hacen que los pocos espacios verdes estén subutilizados. El proyecto del Complejo Guy-Favreau, último esfuerzo para revitalizar el sector en los años 1980, quería integrarse mejor a la trama urbana, con edificios de viviendas que respetaban la escala de las casas típicas del sector y ofreciendo una continuidad con el barrio chino y consolidando su dinámica, aunque en parte lo destruyera, pero fue incapaz de frenar el declive progresivo de este sector de la ciudad.

El potencial de este sector Saint-Laurent, ya desde el final del siglo XIX a pesar de su relativa proximidad al sector burgués de Saint Antoine no tenía la misma capacidad, por su origen humilde y su desconexión con la ciudad antigua a causa del valle del arroyo Saint-Martin que, aún canalizado, sería substituido por la trinchera de la autopista Ville-Marie que corta toda relación mínimamente interesante con el vecino Viejo-Montreal. El mal estado del barrio necesitaba acciones urbanísticas públicas para mejorarlo.<sup>198</sup>

Aquí ningún promotor había podido aprovechar el plus valúa generada por el desplazamiento de la centralidad comercial a lo largo de la calle Sainte-Catherine y la avenida McGill hasta el Square Dorchester y explotar así el enorme potencial del cubrimiento de un hueco urbano como el de la zanja del CN construyendo una Place Ville-Marie.<sup>199</sup>

---

<sup>195</sup> Pier Luigi Cervellati, Roberto Scannavini y Carlo de Angelis, *La Nouvelle culture urbaine Bologne face à son patrimoine*, Paris: Éditions du Seuil, 1981.

<sup>196</sup> Gustavo Giovannoni, *L'urbanisme face aux villes anciennes*, Paris: Éditions du Seuil, 1998.

<sup>197</sup> Johanne Brochu, *La conservation du patrimoine urbain, catalyseur du renouvellement des pratiques urbanistiques? Une réflexion théorique sur l'appropriation de la notion de patrimoine urbain par l'urbanisme*, tesis de doctorado, Université de Montréal, 2011.

<sup>198</sup> Lo que explica la diferencia fundamental entre el barrio Saint-Antoine y el arrabal Saint-Laurent es que el primero acogió la salida de la burguesía del actual casco antiguo en la década 1840 para crear condiciones exclusivas en el primer suburbio burgués, la New Town. Este origen llevó a una dinámica urbana durante la segunda mitad del siglo XIX, suficientemente potente para atraer las actividades financieras, comerciales y académicas más importantes de la ciudad. Es decir que, en Montreal, la ciudad como tal (sus actividades centrales), se extendió desde el casco antiguo hasta el barrio Saint-Antoine.

<sup>199</sup> Como hemos visto en la sección 2.3 de esta tesis, la transformación urbana del sector Saint-Antoine empezó con el desarrollo del primer suburbio burgués, la New Town, en el decenio 1840. Este movimiento de desplazamiento de la burguesía de la ciudad en esta dirección del territorio se explica por la atracción que genera el Mont-Royal. Este ofrece una localización cerca de la naturaleza en conformidad con los valores de la higiene y terrenos de prestigio que dominan el resto de la ciudad.

El centro –histórico y moderno– de la ciudad, es el sitio de representación por excelencia y acoge los esfuerzos más potentes para estructurar la imagen y representar los valores de las sociedades y de sus grupos dirigentes. Los valores monumentales de una sociedad se representan dentro de la ciudad, a través de la arquitectura.<sup>200</sup> En Montreal, esto incluye los palacios antiguos, las terrazas del siglo XIX o los rascacielos de las corporaciones financieras, tecnológicas e inmobiliarias en el siglo XX. El sistema simbólico de la ciudad americana, está representado a través de algunos elementos relevantes como la monumentalidad del “skyline” del centro financiero que, en Montreal, se complementa con el Mont-Royal, pero también, a partir de la postguerra, con los grandes equipamientos culturales.

Así, en el barrio Saint-Laurent, pretensión fue crear una nueva monumentalidad, con grandes equipamientos culturales y administrativos de escala regional que, por su situación, y por su integración con el sistema de circulación de la ciudad interior y del metro expresaran el liderazgo de una élite de “*maitres chez soi*”. Obviamente estos proyectos tenían una carga simbólica fuerte, por ejemplo, el Complexe Desjardins era el símbolo de la autonomía financiera de los francófonos y la Place-des-Arts significaba el acceso a la gran cultura a través de la música clásica con el Orquesta Sinfónica de Montreal o la Ópera de Montreal.

Los pensadores de esta nueva arquitectura simbólica y monumental, tan importante para el grupo cultural francófono la agrupan en un nuevo eje de la Place-des-Arts y del Complexe Desjardins, siguiendo lo que se apuntaba en el manifiesto sobre la Nueva Monumentalidad: la importancia de no concebir los edificios monumentales como unidades aisladas sino incorporados en esquemas urbanos.

El caso del arrabal Saint-Laurent, como todos los casos de Urban Renewal, permite destacar una carencia importante con el discurso de la Nueva Monumentalidad que, para la necesaria planificación de los nuevos monumentos, en el punto nueve del manifiesto establecían había que crear grandes espacios abiertos en los sectores «decadentes» de la ciudad. En estos espacios, la arquitectura monumental

---

David Hanna, *The new town of Montreal: creation of an upper middle class suburb on the slope of Mount Royal in the mid-nineteenth century*, Master degree thesis, University of Toronto, 1977. Geatan Desmarais y Gilles Ritchot, « La dimension morphodynamique des grands établissements humains : l'exemple de Montréal ». *Visio*, 1997, vol. 2 n° 2, pp. 43-57. Gérard Beaudet, « Domaines « vides » et structuration morphologique », *op. cit.*, pp. 7-29.

<sup>200</sup> Bernard Huet, « L'architecture contre la ville », *AMC*, 1986, n° 14, p.11.

encontrará su adecuado ajuste cívico que cuando se hizo el manifiesto no tenían los monumentos aislados. Los edificios monumentales podrían entonces asentarse en el espacio necesario, para que los nuevos centros urbanos pudieran recuperar la vida. La Nueva Monumentalidad no solo no se había emancipado del paradigma de la nueva ciudad y la nueva arquitectura como alternativa a la existente. En los años 40, aún en la batalla por la aceptación de la ciudad moderna, sus teóricos no se estaban en condiciones de aceptar el patrimonio, que podía ser un obstáculo para su implementación. Tendremos que esperar a la crisis del urbanismo de posguerra para asistir no solo a preocupación por el patrimonio sino a su progresiva reivindicación en la transformación de la ciudad, a partir de los años 1970.

El proyecto de las Viviendas Jeanne-Mance desempeña un papel importante en el debate en torno a la renovación urbana en el arrabal Saint-Laurent, y más generalmente en Montreal. Este proyecto se inspira de las ideas del Movimiento moderno y se encuentra al centro de la confrontación entre dos visiones en materia de alojamientos para las personas en la necesidad: la intervención del estado o el *laissez-aller* por el desarrollo privado. En el Canadá, la Crisis de 1929 y la segunda Guerra Mundial van a impulsar al Gobierno federal a implicarse en el ámbito del alojamiento, principalmente por razones económicas<sup>201</sup>.

El depósito del informe Dozois<sup>202</sup>, en septiembre de 1954, propone renovar el cuadrilátero formado por las calles Saint-Denis, Saint-Laurent, Sherbrooke y Sainte-Catherine, es decir eliminar los tugurios del sector, responder a las necesidades de alojamientos de alquiler accesibles y mejorar las vías de circulación a través de estos sectores centrales considerados como vetustos. El informe destaca también una excesiva densidad de utilización del suelo que causa una falta de luz natural y circulación del aire, depósitos de todo tipo, industrias y comercios perjudicando a la paz de las residencias y un tipo de delincuencia mucho más elevado que en el resto de la ciudad.

---

<sup>201</sup> Se tratará inicialmente de estimular la construcción, luego posteriormente, de garantizar alojamientos a un coste razonable para la población trabajadora. Las modificaciones de 1956 en la Ley Nacional sobre la vivienda confirman un enfoque que se destina a la posibilidad de obtener subsidios federales para expropiar y demoler zonas vetustas y reconstruir viviendas. El análisis hecho por los expertos que inventaron el programa de renovación urbana federal consideran que las zonas de tugurios cuestan caro a la colectividad.

<sup>202</sup> Aquel informe contiene los estudios urbanísticos para justificar la operación de renovación urbana y la propuesta del proyecto inmobiliario de las Viviendas Jeanne-Mance.

Otras cuestiones con carácter urbanísticos van a abordarse y dar lugar a debates: el modo de edificación y la altura de los edificios. Varios proyectos en Montreal cuestionan la edificación tradicional de Montreal basado en una rejilla de calles ortogonal y las hileras de edificios paralelas<sup>203</sup>. El informe Dozois propone, como proyecto, revisar la trama y la altura, con la construcción de 13 barras de 8 pisos y tres torres de 12 pisos, inspirándose del Movimiento moderno. El proyecto permite así proponer la misma cantidad de alojamientos que los existente, pero permitiendo al mismo tiempo proponer campos de deportes y parques.

Figura 92 Barras de 8 pisos de las Viviendas Jeanne-Mance en 1954



Fuente: *Projet de rénovation d'une zone d'habitat défectueux et de construction d'habitation à loyer modique*, p. 5A, plan 1, 1954. (cc) [BY-NC-SA 2.5 CA] Archives of the City of Montréal, ref. CA M001 VM103-(S)3-D3.

## 5.2 La Casa Van Horne y la movilización social para preservar el patrimonio y una nueva lectura de la ciudad de Montreal

En el decenio 1970 la ciudad de Montreal seguía dirigida por el alcalde Jean Drapeau, bien instalado en el poder desde la segunda mitad de los años 1950. Sin embargo, desde el final de los años 1960 un viento de discordia social se había levantado en la ciudad, por el descontento ante su gestión municipal, juzgada autocrática y del desarrollo urbano, realizado en detrimento de la población más

<sup>203</sup> Los conjuntos de Benny Farm, dentro del límite del suroeste de Notre-Dame-de-Grâce, construido en 1947, deshace la trama tradicional de calle, pero respetan la altura tradicional de 3 a 4 pisos de Montreal.

vulnerable de la ciudad. Los proyectos urbanísticos de modernización habían provocado el desplazamiento de familias y se organizaron grupos populares que intentaron frenar aquel urbanismo de posguerra.

Drapeau obtuvo una victoria brillante en las elecciones de 1970, utilizando el miedo contra sus adversarios, apoyados por grupos populares y sindicatos. Sin embargo, la contestación, lejos de parar, continuó con más vigor. En las elecciones municipales de 1974, el partido del RCM (Rassemblement des citoyens de Montréal), que tenía un programa centrado sobre las necesidades inmediatas de la población en materia de vivienda, de transporte público y de salud, logró un avance importante como oposición. La presencia también de un nuevo partido político, el GAM (Groupe d'action municipal), formado por gente bien conocida entre los defensores del patrimonio, como Jean-Claude Marsan y Serge Joyal, intentan llevar al ayuntamiento la preocupación por el patrimonio. Sin embargo, la división del voto, creado por estos dos partidos políticos, permitió otra victoria inesperada para Jean Drapeau en las elecciones de 1978.

El movimiento social para la protección del patrimonio vive, en Montreal, un gran dinamismo debido, según Martin Drouin, al impacto de las intervenciones urbanísticas de posguerra,<sup>204</sup> al que se puede añadir también la ineficacia del Gobierno del Quebec, para preservar la especificidad de Montreal con su ley sobre los bienes culturales. El ejemplo de la Maison Van Horne, desencadenante de una movilización social por la protección del patrimonio urbano, permite mostrar aquella escisión entre Quebec y Montreal en términos de patrimonio.

Hasta los años 1970, pocos ciudadanos de Montreal se habían preocupado de la herencia de los tejidos urbanos fuera del casco antiguo de la ciudad<sup>205</sup>. Sin embargo, desde el anuncio de la puesta en venta de la Casa de William Cornelius Van Horne, el antiguo gran patrón de la empresa de ferrocarril el Canadien Pacifique, por parte de la heredera –debido a los elevados costos de mantenimiento, los periódicos de Montreal se preocuparon del futuro de aquel patrimonio victoriano. Desde principios de los años 1970, la casa fue considerada una obra arquitectónica emblemática del siglo XIX en Montreal por arquitectos y periodistas alarmados por la presión urbanística sobre el patrimonio edificado del centro de Montreal.<sup>206</sup> Su compra por el

---

<sup>204</sup> Martin Drouin, *op. cit.*, p. 33.

<sup>205</sup> Martin Drouin, *op. cit.*, p. 33.

<sup>206</sup> Martin Drouin, *op. cit.*, p. 35.

promotor David Azrielli en 1973 y el permiso casi inmediato de demolición emitido por el servicio de urbanismo del Ayuntamiento de Montreal, provocaron una importante movilización social para evitar que se destruyera el edificio.

El Gobierno del Quebec emitió un aviso de clasificación, según el artículo 25 de la Ley sobre los bienes culturales, poco tiempo después, cancelando el permiso de demolición, aunque lo retiró poco tiempo después sin dar explicaciones.

A partir de este momento hubo una gran movilización social en Montreal, detrás de la *Society for the Preservation of Great Places*, creada en esta ocasión por James MacLellan. Por primera vez en la historia de Montreal se llevó a los tribunales un caso para salvaguardar un edificio de la demolición, aunque sin éxito debido a que solo el Gobierno del Quebec podía intervenir legalmente para proteger la casa que el ministerio de los asuntos culturales no consideraba como patrimonio de la cultura quebequense.<sup>207</sup> Después de una espera de algunos meses por el promotor, se hizo la demolición el día siguiente a que la ciudad entregara nuevamente el permiso de demolición, el 7 de setiembre de 1973.

Figura 93 La demolición de la casa Van Horne en 1973



Fuente: <http://www.ameriquefrancaise.org/fr/article-257>  
Fecha de consulta de la pagina web: 6 de agosto de 2016

---

<sup>207</sup> Martin Drouin, *op. cit.*, p. 37.

A pesar del fracaso de esta movilización, surgió entre los montrealenses una amplia toma de consciencia del valor patrimonial de la herencia victoriana de su propia ciudad, además del casco antiguo y de algunos monumentos de herencia francesa dispersos por la ciudad. Una consciencia de la que emergería la consideración hacia los conjuntos urbanos de la ciudad tradicional y vernácula de diferentes épocas como patrimonio a conservar que materializan la identidad y el carácter más auténtico de la ciudad,<sup>208</sup> superando su restricción a las obras monumentales más antiguas de origen francés y reivindicando al patrimonio de proximidad y victoriano<sup>209</sup>.

### **Una nueva lectura de la ciudad de Montreal**

Las luchas para la protección de la ciudad tradicional sentaron las bases de una identidad urbana específica de Montreal. Este movimiento, encabezado por intelectuales como Jean-Claude Marsan y Melvin Charney, ambos profesores de la escuela de arquitectura, y grupos de presión como Sauvons Montréal, llegaría a frenar las actuaciones del urbanismo de posguerra. Los casos más emblemáticos de este proceso son las luchas para frenar la demolición de la Maison Van Horne, para frenar la construcción del proyecto Cité Concordia y para preservar el barrio Milton Park. En Montreal, algunos urbanistas y arquitectos reconocieron la especificidad del patrimonio urbano propio de la ciudad. La escuela de arquitectura de la universidad de Montreal creó, durante los años 1970, la unidad de arquitectura urbana para promover el conocimiento urbano a través de la arquitectura, que, durante sus diez años de existencia, construyó un pensamiento valioso sobre la arquitectura contemporánea y su articulación con la ciudad existente.

### **Les petites patries y las múltiples caras**

Jean-Claude Marsan, autor de dos libros importantes sobre la historia urbana de la ciudad y de muchos artículos militantes para reivindicar la protección del patrimonio urbano<sup>210</sup>, desarrolló la idea del “Montréal des petites patries”, basándose en la obra

---

<sup>208</sup> Martin Drouin, *op. cit.*, p. 37.

<sup>209</sup> Luc Noppen, *Le patrimoine de proximité : enjeux et défis*, Documento no publicado, comunicación presentada en el Congrès de l'ACFAS en mayo de 2004.

<sup>210</sup> Jean-Claude Marsan, *Montréal en évolution*, *op. cit.* Jean-Claude Marsan, *Montréal une esquisse*, *op. Cit.* La suma de sus mejores artículos sobre la defensa del patrimonio urbano de Montreal se encuentra en: Jean-Claude Marsan, *Sauver Montréal : chroniques d'architecture et d'urbanisme*, Montreal: Éditions du Boréal, 1990.

de Claude Jasmin.<sup>211</sup> Esta idea refleja la realidad de Montreal como mosaico urbano de muchos barrios con una identidad propia y que, puestos juntos, forman la ciudad de Montreal<sup>212</sup>. Lo que Marsan se proponía hacer era una nueva lectura de Montreal como ciudad de múltiples caras, irreductible a una suma de necesidades técnicas a manejar por los urbanistas. Tampoco, en el ámbito del patrimonio, se podía reducir la identidad de Montreal a la presencia de algunos monumentos relevantes. Había que leer Montreal dentro de una perspectiva de patrimonio edificado.<sup>213</sup> Su realidad es más compleja y para entenderla, se necesita una lectura histórica del desarrollo de la ciudad como establecimiento humano.

Marsan nos enseña, por ejemplo, que, durante los años 1880, Montreal era el primer centro financiero, industrial, comercial y cultural del Canadá y que el de Montreal era el puerto interior más grande del mundo, y el segundo en América, después del de Nueva York, motivo por el que Montreal se convirtió en punto de partida de una red impresionante de ferrocarril que se proponía cubrir todo el territorio del Canadá. Esto hizo de Montreal la puerta de entrada de los inmigrantes, de las ideas de Europa y del capital. Hoy en día se puede leer en el paisaje urbano la herencia de esta época prestigiosa, en las calles del viejo puerto, en la estructura industrial del Canal Lachine, el barrio del Golden Square Mile, la monumentalidad de los squares, las calles como Sainte-Catherine y Saint-Laurent, etc.<sup>214</sup>

Montreal, para Marsan, es una ciudad única y múltiple a la vez, con un carácter paradójico. Tiene la pretensión ser una de las ciudades más modernas de América del Norte y, sin embargo, conserva su casco histórico y la concentración de casas victorianas más importante del continente. Para los estadounidenses aparece tener algo de Europa, y para los europeos es, evidentemente, americana. Según Marsan toda la estética de Montreal se encuentra en esta pluralidad de estilos y en la variedad de su arquitectura<sup>215</sup>.

### Montrealness of Montreal

Melvin Charney, en un texto famoso de 1980, habló de la Montrealness of Montreal,<sup>216</sup> una manera poética, de hablar de lo que es el Montreal vivido por la

---

<sup>211</sup> Claude Jasmin, *Petites Patries*, Montréal: Éditions Typo, 1972.

<sup>212</sup> Jean-Claude Marsan, *Montréal une esquisse*, *op. cit.*, pp. 31-38.

<sup>213</sup> Jean-Claude Marsan, *Sauver Montréal*, *op. cit.*, pp. 82-99.

<sup>214</sup> Jean-Claude Marsan, *Sauver Montréal*, *op. cit.*, pp. 18-19.

<sup>215</sup> Jean-Claude Marsan, *Sauver Montréal*, *op. cit.*, pp. 15-16.

<sup>216</sup> Melvin Charney, « The montrealness of Montreal. Formation and formalities in urban architecture », *The architectural review*, n° 999, pp. 299-302.

población. Se quería demostrar que no se puede reducir la ciudad a una suma de usos del suelo y otras consideraciones técnicas, y que los monumentos tienen siempre un contexto urbano en el cual se inscriben. La especificidad de Montreal se podía aprehender a partir de un conocimiento destallado de sus estructuras urbanas y sus morfologías a través de una lectura histórica de su crecimiento urbano. Se debe subrayar que lo nuevo de esta valoración del patrimonio se centra en lo urbano. Así convergen dos conceptos en principio distintos, el patrimonio y la urbe. El patrimonio urbano puede entonces ser definido como una forma urbana que está marcada por un modo particular de vida.

Melvin Charney quería ir más allá del discurso conservacionista. El proyecto de modernización de la ciudad, con una arquitectura contemporánea, tenía que apoyarse sobre una lectura respetuosa de la forma urbana de la ciudad. Quería demostrar que el interés por la especificidad de las formas urbanas, el hecho de tomar en cuenta y establecer una continuidad con la ciudad existente, permitía una aceptación social de la arquitectura contemporánea<sup>217</sup>.

Por lo tanto, Charney, en la introducción de un famoso artículo afirmaba:

« Qu'il s'agisse de nostalgie ou d'un engouement passager pour le pittoresque, de la mise en marché de l'histoire comme forme sophistiquée de la société de consommation, d'une stratégie de résistance à la transformation capitaliste de la ville ou simplement d'une poussée de conservatisme, l'intérêt retrouvé pour la forme de la ville indique une mutation dans le répertoire d'analogies qui servent à conceptualiser des modèles de la ville. Ainsi, une analogie linguistique (vocabulaire, signification, syntaxe, narration) est en train de remplacer une analogie mécanique et biologique (organisme, croissance, tissu, cœur, artères). Ceci semble également indiquer un glissement structurel en ce qui concerne la définition de l'architecture comme pratique sociale : en effet, cette analogie linguistique est basée sur la prémisse de liens référentiels communs auxquels les œuvres humaines communiquent un sens. Qu'elles soient biologiques ou établies par convention, ces références communes sont étroitement

---

<sup>217</sup> Melvin Charney, George Adamczyk, Alan Knight & Irena Latek, *Ville Métaphore Projet Architecture urbaine à Montréal 1980-1990, City Metaphors Urban Constructs Urban Architecture in Montreal 1980-1990*, Montreal: Éditions du Méridien, 1992, p. 17.

liées au fait social : toute société transforme les usages en signe d'elle-même »<sup>218</sup>.

Para Charney, no era cuestión de oponerse a la arquitectura moderna o al urbanismo de posguerra, lo que había que entender era que el desplazamiento del centro financiero era lo que estaba en el origen de una destrucción sistemática de conjuntos de edificios del tejido urbano tradicional de Montreal. En consecuencia, apareció un discurso acerca de una práctica urbanística más respetuosa con la ciudad tradicional, basada en la conservación de la arquitectura vernácula. Según Charney, este discurso, que se encuentra en todos los países desarrollados, tiene un encanto y una respetabilidad en la condición proletaria que, en su dimensión quebequense, permite estar en armonía con el mito de la inocencia rural y de los orígenes humilde de esta sociedad.

Figura 94 Imagen de una exposición al museo de bellas artes de Montreal en 1972



Fuente: <https://www.mqup.ca/blog/montreal-more/>

Fecha de consulta de la pagina: 24 de noviembre de 2016

<sup>218</sup> Melvin Charney, George Adamczyk, Alan Knight y Irena Latek, *op. cit.*, p. 17.

### Unidad de arquitectura urbana<sup>219</sup>

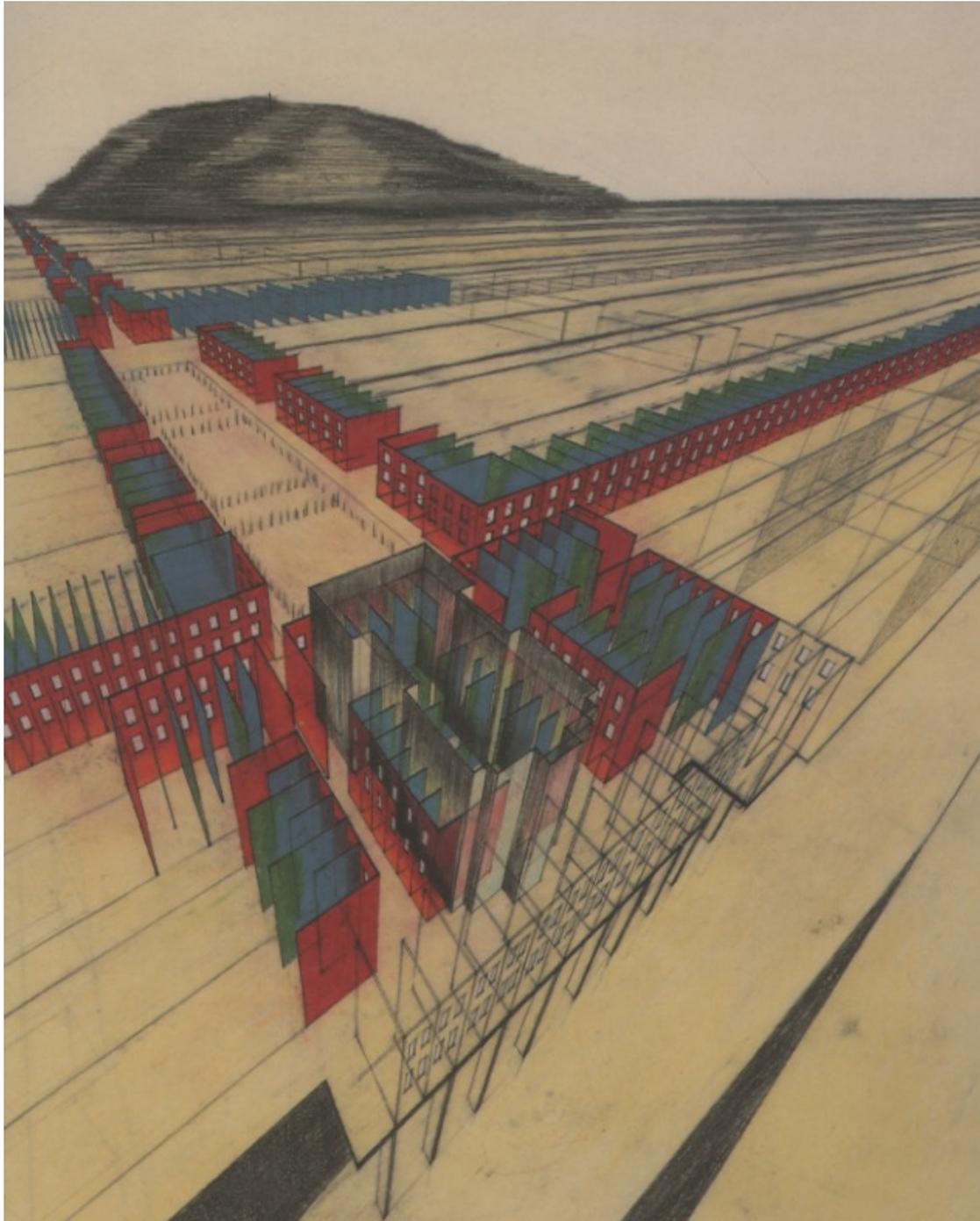
La Unidad de Arquitectura Urbana de la Escuela de Arquitectura de la Universidad de Montreal marcó, durante toda una década, la enseñanza de la disciplina de la arquitectura en Quebec. Lejos de ser un simple fenómeno local, un análisis cuidadoso de la obra producida en esta unidad revela el considerable aporte intelectual de la orientación metódica implementado por Melvin Charney en colaboración con Alan Knight y Irena Latek. El enfoque de la Unidad es tanto teórica como práctica y se enraíza en la comprensión de la arquitectura como una práctica cultural arraigada en la ciudad, lugar colectivo y universal. Montreal fue el objeto concreto de búsqueda de sentido para la arquitectura. Particularmente significativo en el contexto de América del Norte, este trabajo se ha desarrollado en paralelo con el discurso europeo sobre la noción de proyecto urbano basado en la relación de la forma de la ciudad con su historia. El enfoque analítico y teórico trabajado por la Unidad, similar en muchos aspectos a las desarrolladas sobre todo en Italia, Cataluña y Francia, se ha enriquecido con la naturaleza específica de la experiencia urbana norteamericana. El modo preferido de intervención es el del proyecto del fragmento de la ciudad, el barrio, el edificio. En todos los proyectos, la elección de los lugares para trabajar se hace a partir de una conciencia de las cuestiones que han marcado y siguen para guiar el actual debate urbano sobre Montreal.

Considerando que una escuela crítica de pensamiento debía construirse íntimamente relacionada con el lugar de su aparición, la Unidad se centró en la especificidad y la riqueza cultural del entorno construido de Montreal para desarrollar su método disciplinario. Además, la enseñanza de la Unidad quería una práctica arquitectónica renovada que cuestionara profundamente el significado de la profesión. Por ello, el trabajo con frecuencia se ha hecho público: exposiciones en galerías en Montreal y reuniones con la prensa rompieron el aislamiento académico de la Unidad y lo proyectaron al espacio colectivo que es el objeto de su investigación.

---

<sup>219</sup> La mayoría del contenido de esta parte proviene del libro *Ville Métaphore Projet Architecture urbaine à Montréal 1980-1990, City Metaphors Urban Constructs Urban Architecture in Montreal 1980-1990*.

Figura 95 Con la Unidad de la arquitectura urbana, la ciudad es la escuela, y se utiliza el dibujo como herramienta de investigación y de representación



Fuente: Matthieu Geoffrion, In Melvin Charney, George Adamczyk, Alan Knight & Irena Latek, *Ville Métaphore Projet Architecture urbaine à Montréal 1980-1990*, *City Metaphors Urban Constructs Urban Architecture in Montreal 1980-1990*, Montreal: Éditions du Méridien, 1992.

Un elemento importante de la reflexión intelectual dentro de la Unidad fue la crisis de la modernidad experimentada por los arquitectos, en su práctica, a partir de los años 1970. Dos actitudes extremas ilustrarían la respuesta a la crisis en esta época. Una consistiría en volver nostálgicamente a la historia para tratar de superar la rotura

moderna y buscar un cierto horizonte en el pasado. Otra es desconectar literalmente de la vida cotidiana, del presente, para aferrarse al culto de logro formal y tecnológico.

En el primer caso, la arquitectura buscaría reconstruir su práctica en el patrimonio construido, centrándose en las apariencias estilísticas, lo que algunos llamaban la arquitectura posmoderna. En el segundo caso, se optaba por nuevas fronteras como expresión visual de los dramas y los sueños de un tiempo futuro. Frente a esta dialéctica, la Unidad introdujo la pregunta fundamental siguiente: ¿cómo se puede hacer la ciudad hoy en día sin negar su pasado y la modernidad?

Para los pensadores de la Unidad, la ciudad requiere múltiples lecturas en lugar de una multiplicación de las encuestas y estudios funcionales. El camino que se presenta es el de una lectura arquitectónica de las formas urbanas y sus significados culturales, como conocimiento incorporado a la propia ciudad. La referencia a los escritos y proyectos de los arquitectos italianos Aldo Rossi y Giorgio Grassi es a menudo explícito en el corpus teórico de la Unidad urbana de arquitectura. La conciliación de los análisis tipológicos y morfológicos y del proyecto, el enfoque en la iconografía y la inducción pueden caracterizar el método de la Unidad, pero no agotan todos los aspectos que contiene el principio de la inmanencia de Michel Foucault que, transpuesto al objeto arquitectónico, nos invita a considerar el espacio de la ciudad como el espacio histórico en el que se jugarán las normas que hacen posible su aparición. Esta mirada crítica hacia la historia permite suponer la presencia iterativa entre la arquitectura y la ciudad a través de la formalización de un pensamiento arqueológico del conocimiento. Por lo tanto, la posición consiste en interpretar la ciudad y sus representaciones arquitectónicas a fin de constituir paso a paso el objeto arquitectónico dentro de la ciudad ya existente<sup>220</sup>.

La exploración de los discursos de la ciudad a través de la figuración es el vector cognitivo que acerca al lenguaje de la arquitectura. Pero la aparición de la arquitectura en el espacio de la ciudad se juega solamente mediante un «proceso evolutivo» y «tipológico» para distinguirse de las categorías formales de los inventarios o modelos de los historiadores del arte. Era importante no volver a la historia del pasado como la habíamos conocido, con sus explicaciones absolutas y sus pretensiones universalistas.

---

<sup>220</sup> Michel Foucault, *Les mots et les choses*, Paris: Gallimard, 1966.

Por lo tanto, había que orientarse hacia el estudio de la forma urbana como tal, con una metodología fuera del método de la historia del arte. Se trataba de identificar con el dibujo las regularidades, rastros, signos, discontinuidades, ordenes recurrentes, etc. Características formales que se debían poner en relación con el contexto y la memoria colectiva. En esta lectura de la ciudad y sus representaciones se juegan dos aspectos fundamentales. El primero es el origen, lo que es auténtico. Este momento de inocencia, que encanta y atrae, nos enciende la tentación de imitación. La segunda cuestión fundamental es la de olvidar, la desaparición. Del antagonismo entre estas cuestiones surge la dialéctica de la presencia y la ausencia. Esta dialéctica viene a permitir el trabajo sobre la memoria, a través del instrumento de trabajo que es la imaginación. Se trata de romper la autoridad del modelo de una arquitectura triunfante e inerte, al que se dedican los libros de arte. Aunque el trabajo arquitectónico es único en sí mismo, sólo la ciudad proporciona acceso al enunciado colectivo de las relaciones de los que la arquitectura se alimenta para tomar forma.

### 5.3 Del monumento histórico al patrimonio urbano

La devastación que la aplicación del urbanismo de posguerra significó para muchas partes de la ciudad tradicional y del territorio heredado, produjo –por reacción– un cambio importante en la valoración del patrimonio en los años sesenta. La preservación del patrimonio pasaría a distinguirse de la protección del monumento histórico y de los bienes culturales.<sup>221</sup> Lejos de ser el objeto exclusivo de algunos expertos en viejas piedras, el patrimonio se convierte en “l’affaire de tous”, según expresión de Jean-Michel Leniaud.<sup>222</sup>

A pesar de la clarificación de la noción de patrimonio, los conservacionistas no tenían herramientas para una salvaguarda urbanística adecuada. Imponer el estatuto de distrito histórico a todo el centro de la ciudad, aplicando la ley de conservación de 1972, era todo lo que podía hacer el Gobierno de Quebec, pero a costa de paralizar su desarrollo. Frente a la inmovilidad gubernamental que esto comportaba, se produjo una movilización social, especialmente la de algunos periodistas sensibilizados y personajes del mundo cultural arquitectónico como Phyllis Lambert o Jean-Claude Marsan y de grupos de presiones como *Sauvons*

---

<sup>221</sup> Françoise Choay, *L'allégorie*, op. cit., pp. 93-129.

<sup>222</sup> Jean-Michel Leniaud, *Chroniques patrimoniales*, Paris: Éditions Norma, 2001.

*Montréal y Heritage Montréal*. En paralelo a la movilización social a favor del conservacionismo patrimonial, se produce el asentamiento progresivo en los barrios antiguos de una población que posee una capacidad cultural (y, progresivamente, económica) que valora la ciudad tradicional, iniciando el proceso de gentrificación de estos barrios.

La forma urbana y su conservación pasan a ser objeto del debate urbanístico i arquitectónico. Siendo este el objeto de nuestra investigación para el caso de Montreal, esta sección de la tesis es importante para establecer la incorporación de la conservación del patrimonio en la práctica del urbanismo contemporáneo. Recuperamos aquí la obra de algunos teóricos de la morfología urbana y la tipología arquitectónica para entender la dimensión urbana del monumento histórico y del concepto de patrimonio.

### 5.3.1 Valoración de la ciudad existente

#### **La reconquista de los centros urbanos en Norteamérica y su abandono por la inversión pública**

El urbanismo occidental, desde su formulación en el siglo XIX, parte del menosprecio a la ciudad existente, causa de los grandes males de la humanidad que en ella se amontona. Las actuaciones que permiten dar forma a una nueva ciudad se hacen fuera de la existente o destruyéndola previamente, sin que sus valores intervengan en el proyecto.

Por otro lado, el centro de las ciudades de gran tamaño, han de incorporar a nuevos sectores diferenciados (centro de negocios, centro histórico, centro administrativo, centro cultural, centro comercial, etc.), que son el resultado de la progresiva ampliación del radio de influencia de la ciudad en el contexto nacional y global. Esta “ampliación de la centralidad del centro” expulsa a la periferia sectores de población.<sup>223</sup>

En los Estados Unidos, la expansión de los suburbios provocada por la construcción acelerada del sistema de autopistas, provocó el abandono progresivo de los centros

---

<sup>223</sup> Pierre Merlin y Françoise Choay, *op. cit.*, pp. 159-160.

de las ciudades por parte de la población más acomodada durante el siglo XX, convirtiéndolos en barrios para etnias marginalizadas, escenario de revueltas sociales como la de Los Ángeles de 1965, con la correspondiente falta de inversión pública que todo barrio necesita, provocando una degradación sin precedentes. Como causa o como efecto de esta situación, muchos centros urbanos fueron objeto posteriormente de la renovación que hemos visto en el barrio de Saint-Laurent de Montreal.

Desde la década de 1970, las nuevas clases medias invierten, en América del Norte, en los antiguos barrios en declive de los centros urbanos, rehabilitando y renovando la vivienda, hasta llegar a cambiar la pendiente descendente de su valor en estos barrios.

Existe una prolija literatura norteamericana que ha examinado estos hechos, tratando de encontrar una lógica, es decir, una teoría explicativa de aquel fenómeno de degradación y revalorización posterior. La revitalización urbana y la reconquista de los barrios antiguos por las clases medias o gentrificación ha dominado gran parte de la investigación en el campo del urbanismo desde la década de 1980, en América del Norte. La mejora de las condiciones de vida de los barrios antiguos, a través de la revitalización urbana sin recurrir a los métodos de la renovación, no se reduce solamente a la intervención arquitectónica al entorno físico y, por el contrario, se orienta a objetivos y con participación sociales. Este proceso puede seguir, el camino de la “reconquista” por nuevos ocupantes de mayor nivel socio-económico o el (más complejo) de la estabilización y mejora de las oportunidades de la población asentada previamente en estos lugares. Estas dos formas de revitalización que despiertan tanta atención, marcan una ruptura con las tendencias del pasado en el declive de los barrios centrales y su abandono por el capital privado.

El denominador común de las dos formas de mejora de las condiciones de vida en los centros de las ciudades americanas es la reinversión privada y contrasta con la renovación urbana del período 1950-1980, iniciada y alimentada con fondos públicos.

La reanimación gradual –espontánea o inducida– que ha desempeñado la rehabilitación -sea por las propias familias afectadas y organizadas (con o sin ayudas públicas) o sea por capital especulativo- tiende a la discreción y contrasta

radicalmente con la visibilidad espectacular, física y socio-política, de demolición y sustitución asociadas a la renovación urbana.

Ciertamente, la revitalización tiene sentido solamente si se opone a las decadencia y agonía previa de los barrios antiguos y centrales. En este sentido, Neil Smith desarrolla la tesis de que la gentrificación surge de la simple reinversión del capital privado en los barrios centrales, previamente devaluados, donde hay más expectativas de beneficio. La devaluación de una zona central produce lo que él llama la brecha de renta o “rent gap” que hace que el bajo valor de la vivienda sea atractivo para los inversores, revirtiendo el proceso del “filtering down” y haciendo más probable que ocurra la gentrificación. Las nuevas inversiones animan a las instituciones financieras a desbloquear el capital para la inversión privada, permitiendo de ese modo la revitalización de algunos barrios antiguos. Según Smith, la “reconquista” de los centros urbanos es un fenómeno inducido por las estrategias del capital.<sup>224</sup>

Basándose en la extensa literatura sobre el tema, Francine Dansereau esquematiza el fenómeno explicando que tiene lugar en una zona cercana al centro activo de la ciudad donde las casas, aunque deterioradas físicamente, han mantenido un interés desde el punto de vista histórico y arquitectónico. La reconquista es iniciada por un pequeño grupo de personas audaces que compran barato casas para usarlas como viviendas propias y las mejoran. La mayoría de las veces se trata de familias no convencionales, vanguardia bohemia armada del capital cultural más que financiero, como ya lo describió Neil Smith. A continuación, el movimiento se amplía, alimentado por los mismos grupos sociales, ampliando su visibilidad, hasta provocar la entrada en juego de los agentes inmobiliarios y algunos especuladores que, en consecuencia, reduce la resistencia de los prestadores hipotecarios, lo que a su vez anima a otros clientes menos arriesgados.

En este momento, según Neil Smith, el capital se convierte en la punta de lanza de la “reconquista” de la zona y esta en el blanco de los medios de comunicación y, en consecuencia, su mutación recibe el apoyo de las autoridades municipales: designación de zona histórica, mejora de la infraestructura pública, de los equipamientos colectivos, etc. Con este apoyo es suficiente garantía, a los ojos de

---

<sup>224</sup> Neil Smith, « Toward a Theory of gentrification : A Back to the City Movement by Capital, not people », en R. W. Lake, *Readings in Urban Analysis. Perspective on Urban Form and Structure*, Centre for Urban Policy Research, 1983, pp. 278-298.

los financieros y promotores inmobiliarios para llevar a cabo obras de renovación importantes que empujan al alza los precios de todas las propiedades, atrayendo, en esta etapa del proceso a las clases medias en ascenso social y los yuppies afluyen (Young Urban Professionals) definidores del buen gusto.

Las tensiones entre los nuevos y los antiguos habitantes se acentúan, debido a los contrastes en los estilos de vida y el aumento de la carga fiscal recae sobre todos. El desalojo de los inquilinos, ya desde la segunda fase, culmina con aumentos de precios generalizados. En la etapa final, el barrio se estabiliza como zona reconquistada. La mayor parte de las propiedades han sido renovadas y surgen nuevas tiendas de moda, que reflejan los estilos de vida de los nuevos ocupantes. Ahora, los recién llegados incluyen a altos ejecutivos y hombres de negocios. En fin, se puede decir que el *filtering* por atrás se cumplió y la homogeneidad reina de nuevo, a pesar de los principios de diversidad social en las prácticas urbanísticas de las últimas décadas.

### **La morfología urbana y la tipología arquitectónica**

La incapacidad de considerar la dimensión urbana del patrimonio, por parte del urbanismo de posguerra, responde a un concepto urbanístico funcionalista del espacio como suma de objetos aislados sin más relación que su uso respectivo y a la ideología de justificar la conservación debido al exclusivo valor histórico y artístico (o "interés general" de la nación). Un patrimonio que, como el del arrabal Saint-Laurent, no tiene un valor estructural para la nación, ni por su funcionalidad urbana en una metrópolis ni por su significado, es despreciado. Esto que quiere decir que puede ser obliterado, como se había hecho con el Urban Renewal de los barrios de la Inner City, o, posteriormente, no merece inversiones públicas para su tratamiento de mejora y rehabilitación y puede dejarse en manos de la iniciativa de los privados.

En América, la crítica al urbanismo del Urban Renewal que podríamos personalizar en Jane Jacobs no es directamente operativa, a pesar de abrir campos que serán decisivos en aspectos como la participación y el respeto a la ciudad existente. Tampoco las también cruciales investigaciones post funcionalistas de Kevin Lynch, Robert Venturi o Christopher Alexander, entran en realidad a dar respuestas operativas sobre la cuestión de la transformación y el patrimonio urbano. No debe entrañarnos que los euros mediterráneos tuvieran una necesidad más acuciante en

este aspecto, si consideramos la fisicidad y la compleja estratificación de sus ciudades.

Hay que reconocer la importancia de las aportaciones de la tipo-morfología para entender la complejidad de lo urbano que, en Montreal, inspiraron a autores como Marsan y Charney y a la enseñanza de la arquitectura en Montreal. El arquitecto italiano Saverio Muratori, en los años 1950, formalizó la morfo tipología como marco teórico que puede permitir una comprensión mas completa de la forma física y la dinámica espacial de la ciudad. Su motivación era una reacción frente a las perturbaciones que vivía la ciudad vernácula y tradicional frente a los proyectos del urbanismo de posguerra.

El propósito de esta investigación no es diferenciar las diferentes corrientes de pensamientos en el ámbito de la tipo-morfología (italiana, francesa, inglesas, etc.), si no el de establecer cual es su importancia en el contexto de la crisis del urbanismo y la arquitectura modernos de posguerra y la incorporación del paradigma del patrimonio en la teoría y la práctica del urbanismo.

El objetivo de la tipo-morfología consiste en romper con las explicaciones mecanicistas, ya sean funcionales o económicas, para restaurar la arquitectura en la problemática más global de la de la ciudad<sup>225</sup>. Se intenta, con esta premisa, restituir a la forma urbana su autonomía<sup>226</sup>. Sus defensores pretenden que los arquitectos y los urbanistas necesitan superar la crisis de la arquitectura y el urbanismo modernos de los años 1950 y 1960, a través de un examen crítico que tenga en cuenta los procesos de crecimiento (formación y transformación) de los entornos construidos. Este examen crítico debe confiarse a los procesos históricos que configuran la forma urbana.

En este contexto, Muratori desarrolló el concepto de la historia operativa, que desvela el proceso de formación y de transformación de la ciudad en la *longue durée*. A partir de este concepto tomado de Fernand Braudel<sup>227</sup>, Muratori desarrolla también una metodología para descubrir las pautas de formación y transformación de las edificaciones en una ciudad.

---

<sup>225</sup> Philippe Panerai, *Éléments d'analyse urbaine*. Bruxelles: Archives d'Architecture Moderne, 1980. p. 11.

<sup>226</sup> *Idem*.

<sup>227</sup> Fernand Braudel, *Écrits sur l'histoire*. Paris : Flammarion, 1977.

La tipo-morfología tiene como objetivo fundamental desvelar el aspecto físico y espacial de la configuración y la estructura de la ciudad para mejor controlar su desarrollo futuro. A la vez morfológico y tipológico, este análisis describe la estructuración de la forma urbana y la de sus diferentes elementos como la edificación, la red viaria, etc. La tipo-morfología no considera la forma urbana como algo acabado si no como una entidad dinámica y en cambio continuo que interactúa con la población.<sup>228</sup> Considera que la comprensión de la forma de la ciudad debe ser abordada a la vez desde su dimensión diacrónica y sincrónica. La ciudad representa lo que Muratori llama una historia operativa de la forma urbana, un registro de las acciones tomadas por los planificadores, arquitectos, diseñadores y constructores, ya que son ellos que configuran la ciudad al final.

Discípulo de Muratori, Gianfranco Caniggia, después del análisis de algunas ciudades italianas, propone los fundamentos de una teoría del diseño<sup>229</sup>. Para intervenir sobre la ciudad sin desfigurarla, Caniggia recuerda la importancia de identificar los elementos estructurales clave en el proceso de formación de la ciudad. De hecho, se trata de aislar las acciones responsables de un proceso de transformación y de continuidad en el tejido urbano. Para ello, hay que identificar necesariamente los procesos de formación del tipo en los diferentes elementos urbanos, ya que esto permite comprender lo que determina la evolución «des caractères structuraux d'un lieu»<sup>230</sup> en el tiempo, a través de la relación entre edificio, parcela y manzana.<sup>231</sup>

La transformación de las ciudades se produce a través de la mutación del tipo a lo largo del tiempo y del espacio. La aportación de Caniggia que establece claramente que la ciudad física no es un objeto estático, sino un proceso que se construye de forma incremental, a través de la yuxtaposición sucesiva de muchos pequeños elementos toma en cuenta, a la vez, el monumento y el tejido vernáculo de su contexto urbano, en lugar de aislarlos<sup>232</sup>. Centrándose en los procesos por los cuales

---

<sup>228</sup> Anne Vernez Moudon, « Getting to know the built landscape: Typomorphology », en K. A. Frank, *Ordering Space Types in Architecture and Design*, New-York: Van Nostrand Reinhold, 1994, p. 289.

<sup>229</sup> Anne Vernez Moudon, *op. cit.*, p. 290.

<sup>230</sup> Pierre Larochelle & Cristina Iamandi, *op. cit.*, p. 6.

<sup>231</sup> Propone tres aspectos para definir como se articulan estos procesos tipológicos. El primer aspecto concierne la relación entre las características del marco construido y las relaciones de este con el espacio abierto que la parcela y la manzana permiten establecer de forma elemental. El segundo aspecto concierne al parcelario, que permite, especialmente, configurar las relaciones entre los edificios y crear la escala específica de un tejido urbano. En fin, el tercer aspecto concierne el temporal y tiene en cuenta la época de concepción, de producción, de utilización, de mutación, etc. y la secuencia de los diversos procesos. Anne Vernez Moudon, *op. cit.*, p. 290.

<sup>232</sup> Anne Vernez Moudon, *op. cit.*, pp. 293.

las ciudades se hacen, Caniggia retrata una imagen muy dinámica del mundo construido, cuya producción es el resultado de una relación activa dialéctica entre la acción humana y el medio ambiente<sup>233</sup>.

Algunos autores, como Christian Devillers y Philippe Panerai, de la escuela francesa después de Caniggia y Muratori, han subrayado la importancia de los conceptos de tipo y tipología. Parten de la observación de que, en una ciudad, se distinguen diferentes géneros de edificios construidos con variaciones secundarias individuales que, en función de las características comunes permiten hacer una clasificación. Es decir que el tipo, antes de ser una categoría de análisis desarrollado *a posteriori*, es antes un elemento estructural de la producción del entorno construido.

Este análisis permite elaborar una clasificación de todos los edificios de un conjunto urbano en familias, sobre la base de criterios simples tales como la anchura, la altura, la distribución, carácter dominante de la fachada, la relación con la calle, etc. Posteriormente se puede destacar, para cada familia, el tipo, que siempre se puede ilustrar con un ejemplo particularmente apropiado: el *ejemplo-típico*<sup>234</sup>. Este nuevo campo de investigación que se abre con la tipo-morfología permite entonces estudiar la edificación vernácula y modesta de la ciudad, lo que muchos años después se llamara el patrimonio modesto. La lectura de la *Montrealness of Montreal* de Charney esta bastante inspirada de las aportaciones de este marco teórico.

Manuel de Sola-Morales, en 1971, a través de su programa de enseñanza Urbanística, elaboró una teoría de la forma urbana de la ciudad, definiendo los elementos básicos y los procesos<sup>235</sup>. Además de formar los futuros arquitectos de Barcelona a trabajar como urbanistas, la teoría servía de fundamento al Laboratorio

---

<sup>233</sup> Gianfranco Caniggia y Gian Luigi Maffei, *Composition architecturale et typologique I. Lecture du bâti de base*, Traducción del italiano por Pierre Laroche, École d'architecture, Quebec: Université Laval, 1979, pp 39-57.

<sup>234</sup> Se puede establecer la manera cómo una construcción procede del cruce de dos o más tipos. La comprensión de la lógica de las variaciones -las leyes del pasaje de un tipo a otro en un conjunto dado - permite establecer una tipología. Si hay correspondencia entre un tipo particular (definido por criterios morfológicos) y un uso dominante, un símbolo social o una clase de personas se puede hablar de un *tipo consagrado* y, gracias a un trabajo histórico, remontarse a los primeros indicios de la aparición de un tipo y encontrar, en las doctrinas o teorías de la arquitectura, un modelo ideal o arquetipo. Este análisis se puede aplicar también a la existencia y el tamaño de las manzanas, la regularidad y propiedades asociativas de las parcelas, relaciones respecto a los monumentos, ordenamiento de las calles, espacios públicos, etc. El análisis tipológico puede situarse en varios niveles (escala, tiempo histórico, etc.) y articularlos, llegando a la morfología urbana.

<sup>235</sup> Manuel de Sola-Morales i Rubió, *Las formas de crecimiento urbano*, Barcelona: Edicions UPC, 2008.

de urbanismo de Barcelona (LUB) donde se produjo una investigación de gran interés. Se puede definir la teoría de Sola-Morales de esta manera:

«Los primeros eran las unidades de forma, es decir, los tipos edificatorios, las parcelas, las calles y las infraestructuras; los segundos los diversos mecanismos de actuación, construcción, propiedad, uso y transformación que se producen a lo largo del tiempo... El objetivo era formar arquitectos como proyectistas, es decir, como configuradores de las formas de crecimiento urbano, para lo cual había que debatir el del «dónde, cuando, y cómo puede el arquitecto hacer ciudad».<sup>236</sup> »

### 5.3.2 El patrimonio en el pensamiento urbanístico

Tomados de forma aislada, los tipos no son una herramienta útil *per se*, si no se les posiciona en una tipología, es decir en un sistema que los relacione entre ellos para explicar como se constituyen a través del tiempo, en relación con otros, cambiando hasta alterar el tipo original. Una tipología suficientemente elaborada puede poner en evidencia las equivalencias y las jerarquías que estructuran la forma urbana. La relación entre la dimensión de las parcelas, de las manzanas y la organización de la edificación caracteriza una ciudad o un barrio y permite establecer su tipología, y, con ella, una comprensión estructural del tejido urbano en una época precisa. Los rastros de las ocupaciones anteriores siguen influyendo en la forma urbana contemporánea<sup>237</sup>.

Precisamente, el reconocimiento de la manzana, la parcela y el edificio como elementos compositivos de la ciudad, llevaron a Manuel de Solà-Morales y el LUB de Barcelona a delimitar los procesos de urbanización, la parcelación y la edificación como los tres ingredientes independientes que, ideados y ejecutados por actores distintos, caracterizan el crecimiento y la transformación urbanos y definen los tipos y tipologías de la forma urbana dinámica (la de la ciudad existente o patrimonio urbano)<sup>238</sup>. El instrumento que relaciona estos procesos es el proyecto urbano<sup>239</sup>.

---

<sup>236</sup> Horacio Capel, *La morfología de las ciudades, 1. Sociedad, cultura y paisaje urbano*, Barcelona : Ediciones del Serbal, p. 49

<sup>237</sup> Philipe Panerai, *Éléments, op. cit.*, pp 73-108 (capítulo 3).

<sup>238</sup> Manuel de Sola-Morales i Rubió, *Las formas de crecimiento urbano*, Barcelona: Edicions UPC, 2008.

<sup>239</sup> Manuel de Sola-Morales i Rubio, « La segunda historia del proyecto urbano » , *DEARQ – Revista de arquitectura / Journal of Architecture*, Universidad de los Andes, Bogota, Colombia, numero 1, 2008, pp. 30-41.

El concepto de proyecto urbano permite intervenir en el patrimonio, pero, evidentemente, no garantiza el acierto en la intervención. El proyecto urbano es un instrumento de medida de este acierto, al poderse cotejar con la realidad que pretende substituir con las propuestas formalizadas, de forma bastante concreta, del proyecto arquitectónico. También permite medir la adecuación del planeamiento a la necesidades y expectativas. Es decir, permite enfrentar el proyecto/plan al mismo nivel que la realidad patrimonial que merece la pena conservar, derribar, restaurar, reutilizar, etc.

El patrimonio urbano es una noción reciente en la cultura arquitectónica i urbanística occidental. Solo a partir de los años 1970 se empieza a hablar del tejido urbano como patrimonio a conservar eventualmente ampliando un concepto que antes se usaba solo para el monumento histórico o, en algún caso, su contexto. En Francia, se consagra esta noción de patrimonio el año 1980, al designarlo como “año del patrimonio”.

Para definir el patrimonio, se impone un breve retorno al concepto de monumento histórico, consagrado en el siglo XIX como un objeto heredado con valor artístico. Por otro lado, y en contraste, el patrimonio según Riegl (que lo consideraba “culto de masas”) es consagrado como una herencia del modo de vida vernáculo y de proximidad. Si el patrimonio es social, el monumento histórico es artístico. La emergencia del patrimonio cambia la manera de entender el monumento histórico - que sigue existiendo- al sugerir «une manière nouvelle de considérer et conserver le passé» pero no viene a substituirlo.<sup>240</sup>

Como sostiene Jean-Michel Leniaud en *Les archipels du passé*, no hay que caer en la tentación de enfrentar el patrimonio artístico (monumento histórico) al patrimonio etnológico ya que el patrimonio en su acepción más amplia posee una dimensión unitaria que incluye al monumento histórico.<sup>241</sup> Para Leniaud:

« qu'on le regrette ou non, on est aujourd'hui conduit à considérer le patrimoine comme une notion englobante qui vise l'ensemble de l'activité humaine en tout point et en toute époque de l'humanité ».<sup>242</sup>

---

<sup>240</sup> Jean-Michel Leniaud, *Les archipels du passé, Le patrimoine et son histoire*, Paris: Fayard, 2002, p. 305.

<sup>241</sup> Jean-Michel Leniaud, *Op. Cit.*, p. 305.

<sup>242</sup> Jean-Michel Leniaud, *Op. Cit.*, p. 11.

Ya hace casi un siglo, el pensamiento de Giovannoni anunciaba en cierta manera esta óptica cuando inscribía el sentido del monumento histórico a su contexto, es decir al tejido urbano en el que se sitúa.<sup>243</sup> La relación con el patrimonio resulta, en cualquier caso, del valor que una sociedad otorga a un pasado en cada momento:

« Le patrimoine n'est en effet pas donné une fois pour toutes. Il est produit aujourd'hui à partir d'un matériau hérité auquel une société accorde, ici et maintenant, des valeurs qui en justifient la conservation et, autant que faire se peut, le legs aux générations futures »<sup>244</sup>.

O, en palabras de Marc Guillaume:

« quels que soient les objets auxquels elle s'applique, [la conservation] devient la mise en œuvre d'un rapport au passé, ou plus exactement à la passéité : c'est la représentation et la matérialisation du passé dans le présent et pour l'avenir »<sup>245</sup>.

Y es que el patrimonio no existe *a priori*, si no que procede de un proceso de adopción por parte de un grupo social en un momento histórico dado.<sup>246</sup> Por lo tanto, el patrimonio es un hecho mas sustancial que el que se deriva de un conocimiento "técnico" que documente su autenticidad.

Ya que hoy todo puede convertirse en patrimonio, es importante abordar la cuestión de la identificación de la población con sus lugares de referencia territorial. Según Pierre Larochelle y Cristina Iamandi, hay que apoyarse en el concepto de la identidad para fundar sobre él el de patrimonio urbano por el urbanismo, de forma viable y dinámica. Mas específicamente, «l'essence de la relation qui s'institue entre les hommes et les choses»<sup>247</sup> es la que hace posible captar la identidad urbana de un lugar.

Pero, para entender este concepto de identidad, hay que detenerse un momento sobre la noción de memoria y, mas específicamente, la de la memoria colectiva. En

---

<sup>243</sup> Françoise Choay, *L'allégorie*, *op. cit.*, pp. 145-151.

<sup>244</sup> Gérard Beaudet, « Le patrimoine urbain : autopsie d'une conquête inachevée ». *Urbanité*, 1997, vol. 2, no. 3, p. 28. Esto es así a pesar de la constatación de Henri Pierre Jeudy, de que la historia de la palabra patrimonio « ne permet pas de formuler une origine sémantique qui serait déterminante face à des usages idéologique ». Vid : Henri Pierre Jeudy, « Introduction », en H. P. Jeudy, *Patrimoines en folie*, Paris: Éditions de la Maison des sciences de l'homme, 1990, p. 1.

<sup>245</sup> Marc Guillaume, « Invention et stratégies du patrimoine », en H. P. Jeudy (ed.), *Patrimoines en folie*, Paris: Éditions de la Maison des sciences de l'homme, 1990, p. 15.

<sup>246</sup> Jean-Michel Leniaud, « L'utopie », *op. cit.*, 1992, p. 3.

<sup>247</sup> Pierre Larochelle & Cristina Iamandi, *op. cit.*, p. 4.

oposición a la memoria histórica o historiográfica construida por la acumulación de hechos demostrables como auténticos por los historiadores, la memoria colectiva «est ce qui reste du passé dans le vécu des groupes, ou ce que les groupes font du passé»<sup>248</sup>.

La importancia que la historia da a la autenticidad de las fuentes documentales para certificar una secuencia lineal de acontecimientos, no le permite o no le autoriza a otorgar valor patrimonial a los objetos que han permanecido en el presente. En cambio, la memoria colectiva se articula con el pasado a partir de la percepción de estos objetos del presente por parte de los individuos, según valores actuales inherentes a su grupo social. La valoración de ciertos elementos de nuestro pasado no sería inmutable ya que «la mémoire collective conserve un moment le souvenir d'une expérience intransmissible, efface et recompose à son gré, en fonction des besoins du moment, des lois de l'imaginaire et du retour du refoulé ».<sup>249</sup>

La memoria colectiva existe y se perpetúa en la medida en que forma parte de la experiencia emocional de las comunidades<sup>250</sup>. En este sentido, al reconciliar continuidad y cambio, como ya hacía el «*kunstwollen*» definido por Aloïs Riegl en 1903, ofrece una línea de pensamiento que puede abrir la puerta a nuevas oportunidades de considerar urbanísticamente el patrimonio.

El concepto de identidad, es percibido a través de la memoria colectiva como una continuidad, y se enfrenta a la noción de cambio con la que establece una relación dialéctica. Conviene abordar ambas nociones reconociendo que lo adquirido y lo novedoso se influyen entre sí de forma continua.

Un comentario al libro de Sigmund Freud *El malestar en la cultura*, permite a Pierre Larochelle y Cristina Iamandi incorporar una reflexión interesante en el campo del urbanismo<sup>251</sup>:

---

<sup>248</sup> Pierre Nora, « Mémoire collective », en J. Le Goff, R. Chartier et J. Revel, *La nouvelle histoire*, Paris: CEPL, 1978, p. 398.

<sup>249</sup> Pierre Nora, *op. cit.*, p. 399.

<sup>250</sup> Marie-Christine Boyer, *The City of Collective Memory: Its Historical Imagery and Architectural Entertainments*, Cambridge: The MIT Press, 1994, p. 67.

<sup>251</sup> « ...Les fragments du passé sont reconnus comme souvenirs seulement s'ils sont associés à des émotions...notre mémoire opère un processus de filtration, créant un système de sédimentation dans lequel les traces de la mémoire prennent une nouvelle forme en réponse à de nouveaux éléments. En d'autres mots, nos souvenirs ne sont jamais la reproduction exacte d'évènements du passé, ils combinent, se déplacent et se transforment...» Pierre Larochelle & Cristina Iamandi, *op. cit.*, p. 4. Este párrafo antecede al que se cita a continuación.

« ...Freud soutient que l'enregistrement des traces ne se limitent pas au stockage d'anciennes perceptions mais que les traces sont plutôt intégrées dans un réseau d'associations dynamiques. En d'autres mots, une perception actuelle est rapidement transformée par d'autres éléments de diverses périodes avec lesquels elle résonne; comme telle, elle constitue une re-création qui intègre des événements actuels et des impressions toujours changeantes à travers lesquelles on revit l'expérience du passé.

Transposée de manière analogue aux milieux bâtis, la mémoire est nourrie par les permanences structurales qui concrétisent l'identité des choses. Par conséquent, l'identité peut être conservée à travers le changement pourvu que toute nouvelle intervention soit compatible avec le maintien de la structure de permanence du lieu. Ce raisonnement fournit la clé pour concilier identité et changement...  
»<sup>252</sup>.

Esta idea de permanencia estructural ha sido estudiado y conceptualizado por Albert Levy y Vittorio Spigai para ofrecer un enfoque del patrimonio más amplio que abarca la memoria territorial o territorialidad, inscribiéndola en el espacio<sup>253</sup>. El territorio, que, como cualquier artefacto material, puede tener un significado para una comunidad local que se identifica con él, lo valora y lo adopta como propio.<sup>254</sup> Este proceso se llama territorialización, y actúa de la misma manera que la valoración patrimonial. De hecho, el territorio, el patrimonio y el paisaje, como ya hemos visto, no existen a priori, y nunca empiezan a existir de repente y de una vez por todas.<sup>255</sup>

« Ce serait donc moins l'ancienneté, l'intégrité ou l'authenticité intrinsèque d'un territoire patrimonialisé [sic] qui compterait, que sa capacité à faire naître et à supporter un processus d'appropriation et de valorisation »<sup>256</sup>.

Por lo tanto, cuando se trata de conciliar la continuidad con el cambio en el territorio, hay que preguntarse con Albert Levy y Vittorio Spigai "cómo articular la memoria del

---

<sup>252</sup> Pierre Larochelle & Cristina Iamandi, *op. cit.*, p. 4.

<sup>253</sup> Albert Lévy y Vittorio Spigai, *La qualité de la forme urbaine Problématique et enjeux 2*, Rapport pour le Ministère de l'Équipement, du Logement et des Transports, Paris, 1992, p. 5.

<sup>254</sup> Guy Di Méo, *op. cit.*, p. 16. Jean-Michel Leniaud, *L'utopie*, *op. cit.*

<sup>255</sup> Guy Di Méo, *op. cit.* Gérard Beadet, « Domaine « vide » et structuration morphologique », *op. cit.*

<sup>256</sup> Gérard Beadet, « Le patrimoine urbain », *op. cit.*, p. 33.

territorio y su nueva urbanización para mantener y subrayar su identidad más allá de las necesarias transformaciones”.<sup>257</sup> Es decir, preguntarse cómo definir las modalidades de protección, valoración y transformación del patrimonio urbano a través del urbanismo.

Según Johanne Brochu, la manera en que Giovannoni aborda y asume la ciudad existente constituye la característica distintiva fundamental de un enfoque que permite sentar las bases de una profunda renovación del urbanismo. En efecto, la concepción de lo urbano como conjunto formado por subconjuntos singulares inscritos en relaciones morfológicas permite una lectura más amplia de la ciudad y el grado de interés de su dimensión patrimonial al mismo tiempo. Mientras que sus trabajos abren nuevas vías en términos de patrimonio urbano, es sobre todo en términos de urbanismo que su repercusión es la más importante. El concepto de conjunto urbano patrimonial, clave de su enfoque, permite delimitar mejor la calidad del tejido banal y concebir diferentemente el desarrollo en los sectores de valor patrimonial. Esto da al análisis urbanístico una profundidad conceptual inédita. Yendo más allá de la conservación de los artefactos en una perspectiva historicista, las modalidades de la «prise en charge» del existente contribuyen significativamente a la formulación de un enfoque urbanístico cuando se toca el tema del patrimonio urbano. Giovannoni, todavía según Brochu, contribuye para que el urbanismo se apropia la mirada de la arquitectura y el recuadre en función de su objeto. El urbanismo encuentra así un carácter unitario del mismo orden que el de la arquitectura sin por ello ser su prolongación. En esto, contribuye a inscribir el urbanismo de forma para que sea capaz de delimitar una situación y de pensar los proyectos a partir de la especificidad de los contextos<sup>258</sup>.

### 5.3.3 Patrimonio y autenticidad

Desde 1960 se hicieron más importantes las preocupaciones a los sectores antiguos de las ciudades. Un factor de equilibrio tiende a querer retrasar o a canalizar el imperativo general de la modernización, expresando una voluntad más compleja de las poblaciones. Este fenómeno se manifestó en los países del Occidente y coincide con el final de las ilusiones sobre las oportunidades infinitas de la era tecnológica de los «trente glorieuses». La idea era frenar un crecimiento concebido como expansión, producción y consumo indefinidas, acusada destruir las bases mismas de

---

<sup>257</sup> Albert Lévy y Vitorio Spigai, *op. cit.*, p. 1.

<sup>258</sup> Johanne Brochu, *La conservation du patrimoine urbain, Op. Cit.*, pp. 138-146.

las sociedades que beneficiaban de este progreso. Esta exigencia más sensible y más prudente se refiere a una realidad de formas heredadas que dan un sentido a una colectividad. Conviene recordar que en toda sociedad el patrimonio se reconoce al hecho de que su pérdida constituye un sacrilegio y que su conservación supone sacrificios colectivos. Sin embargo, dado que se aplicó la denominación de “patrimonio” a categorías de objetos tan distintas, se hace difícil tener un comportamiento juicioso frente a la ampliación del fenómeno patrimonial. Muy rápidamente los distintos cuerpos públicos pretenden constituir una red de referencia histórica (inventarios, caracterización, listas, sectores de interés, etc.) en regiones o ciudades donde puntos sensibles repentinamente aparecieron todas partes. La creación del inventario general de Malraux en 1964, en Francia, intento responder a esta preocupación y se puso a acumular una masa documental imponente y compleja.

La consideración del patrimonio urbano es el resultado de una triple expansión. Una *expansión social*, es decir, un crecimiento exponencial de la población que se implica en la consideración de la herencia del pasado: una *expansión espacial* que hace referencia a nuevas categorías y nuevos lugares a preservar. Por fin, una *expansión temporal*, o generalización de las épocas de referencia.

Por expansión social, nos referimos a una ampliación de los actores sociales que hoy son capaces de movilizarse para garantizar la salvaguarda del patrimonio. Confiado hasta hace poco exclusivamente, a unos pocos expertos consagrados por el estado para su valoración artística o científica, el patrimonio también puede serlo debido a demandas políticas o como consumo cultural por “el advenimiento del culto de las masas por el patrimonio”, anunciado por Riegl al principio del siglo XX,<sup>259</sup> sobretodo en el patrimonio de proximidad<sup>260</sup>.

Hasta la década de 1960, el único modo legitimado de proteger monumentos históricos era a través de expertos académicos, que, de acuerdo con principios de la historia del arte, podían consagrar aquellos elementos del patrimonio más representativos de la identidad de la nación. La valoración del pasado se basaba era

---

<sup>259</sup> Claude Soucy, « Le patrimoine ou l'avens de l'aménagement », *Les Annales de la recherche urbaine*, n° 71, 1996, p. 149.

<sup>260</sup> Esta conceptualización de los modos de producción en tres niveles (producción académica, producción política y estratégica y producción espontánea) fue explorada por Alain Bourdin. Vid: Alain Bourdin, « Sur quoi fonder les politiques du patrimoine urbain? », *Les Annales de la recherche urbaine*, 1996, n° 71, p. 9.

jerárquico y, según Bourdin, era la academia, como mediadora entre la población y los artefactos del pasado, la que instituía el patrimonio en el mundo intelectual, constituyéndose en ley y en orden público.<sup>261</sup> Este control de los expertos continua influyendo en las practicas de conservación patrimonial, es instrumental y consagraba hechos históricos aislados, eventos fundadores de la nación, que poco tienen que ver con la realidad cotidiana de la población. De hecho, hasta los años 1960, la referencia temporal casi nunca sobrepasa el periodo de la gran industrialización del siglo XIX, en los países occidentales y en el caso del Quebec la Conquista de Nueva-Francia por Inglaterra en 1759.

En la Francia postrevolucionaria y *jacobine* del siglo XIX, la instauración del sistema de los monumentos históricos quería ser el zócalo sobre lo cual se construía la unidad nacional. Este enfoque resulta de una política monumental que contemplaba esencialmente a instrumentalizar las arquitecturas antiguas en favor de un discurso histórico destinado a fundar la unidad nacional sobre valores determinados por expertos resultantes del poder administrativo del Estado<sup>262</sup>.

Otra manera de producir patrimonio es a través de la reivindicación social de grupos comunitarios o como palanca económica utilizada por los municipios para revitalizar un sector de la ciudad en mal estado o para aumentar el valor de la propiedad. La reivindicación social que se opuso a las intervenciones urbanísticas masivas operadas durante las décadas 1950 y 1960 llevaron a ciertos grupos a defender una nueva concepción del patrimonio, durante la década de 1970 hasta hoy. La preservación del patrimonio se invoca entonces, ya no en nombre de la razón de estado por sus expertos, sino por razones identitarias por parte de comunidades específica locales y regionales.<sup>263</sup>

El escepticismo popular frente a las realizaciones urbanísticas de posguerra, contrarias a la ciudad vernácula, se convirtió, en reacción frente a la autoridad del estado y a su legitimidad para decidir sobre ella.<sup>264</sup> En consecuencia las décadas 1980 y 1990 ven el patrimonio como un recurso a gestionar por las municipalidades i

---

<sup>261</sup> Alain Bourdin, « Sur quoi fonder », *op. cit.*, p. 9.

<sup>262</sup> Jean-Michel Leniaud, « Le Patrimoine, l'affaire de tous », in *Chroniques patrimoniales*, Paris : Éditions Norma, pp. 9-39.

<sup>263</sup> Luc Noppen, « *Le patrimoine de proximité* », *op. cit.*, 2004.

<sup>264</sup> Da que pensar que las intervenciones urbanísticas estatales de posguerra, llegaron al extremo de provocar la desconfianza hacia el papel del estado como «garante» del espacio en el que se basaba la identidad de las comunidades. Ver: Alain Bourdin, *Le patrimoine réinventé*, Paris: Presses Universitaires de France, 1984, p. 206.

regiones.<sup>265</sup> Desde el final de los años 1970, las administraciones locales en América del Norte empezaron, a considerar la revitalización de los sectores antiguos de su ciudad como positivos para evitar que se transformasen en *slums* de forma alternativa a la renovación urbana que ya no podían seguir fomentando. En consecuencia, han ido apoyando la preservación histórica con el establecimiento de inventarios, normativas de control de los proyectos de demolición o descuentos fiscales a los proyectos de preservación.<sup>266</sup>

Sea como sea, e independientemente del protagonismo estatal o de los entes locales, hay que constatar la reivindicación espontánea de respeto al espacio de proximidad y cotidiano por parte de las poblaciones locales, que ya anticipó Aloïs Riegl en su obra maestra de 1903, al describir:

« [...] Le passage d'une conception élitiste, fondées sur les valeurs historique et artistique telles que les appréhendent les professionnels et les amateurs, à une pratique de masse, fondée sur la valeur d'ancienneté ou de remémoration [...] »<sup>267</sup>.

Este patrimonio es el de la memoria histórica, o autorepresentación:

« Le patrimoine est d'abord né du regard de l'Autre qui a consacré les identités nationales et/ou régionales [...] Le patrimoine de proximité, tel qu'il se développe à Montréal naît d'une représentation de Soi, à la rigueur d'une mise en commun de la représentation du Soi, à l'échelle d'un ensemble, d'une rue, d'un quartier [...] »<sup>268</sup>.

Hemos pasado de la afirmación de las colectividades nacionales que dibujan su identidad en un pasado histórico lejano, al de las pequeñas comunidades que remiten su identidad a una memoria viva y más cercana al presente, con el resultado de una ampliación de los ámbitos espaciales protegidos.<sup>269</sup> A ello nos podemos

---

<sup>265</sup> Gérard Beudet, « Le patrimoine est-il soluble dans la postmodernité? », *op. cit.*, p. 13.

<sup>266</sup> Según Holcomb Briavel y Raymond Beauregard, *Revitalizing Cities*, Washington: Association of American Geographers, 1981, pp. 51-64. Aunque para muchos autores se trata de oportunismo político y de un enfoque promocional del patrimonio. Ver Gérard Beudet, « Le patrimoine est-il soluble dans la postmodernité? », *op. cit.*, p. 13.

<sup>267</sup> Claude Soucy, *op. cit.*, p. 149.

<sup>268</sup> Luc Noppen, « *Le patrimoine de proximité* », *op. cit.*, 2004.

<sup>269</sup> Gérard Beudet, « Le patrimoine est-il soluble dans la postmodernité? », *op. cit.*, 1998, p. 21.

referir como la expansión del concepto de patrimonio a ámbitos temáticos y espaciales nuevos.

De forma más general, el vínculo entre memoria e historia es problemático. La memoria colectiva es una producción histórica específica de cada grupo cultural y tiene que ver con su particular reconfiguración del pasado a partir del presente que tiene por objeto devolver la pluralidad de las interpretaciones al (y del) pasado.<sup>270</sup> Autores como Maurice Halbwachs y Paul Ricoeur demostraron que en la confluencia de varios ámbitos de estudios, como la historia y la antropología<sup>271</sup>. En este contexto, Certeau y Leniaud explican que una determinada historia nacional resulta hoy enfrentada a la multiplicidad de los relatos.<sup>272</sup> La problematización de nuestra relación con el tiempo se acompañó de un nuevo interés por el uso político y estratégico del pasado<sup>273</sup> que se desarrolló desde los años setenta en el marco de una reflexión sobre el declive del Estado-Nación, en particular, de su capacidad para integrar las experiencias del pasado en una misma identidad nacional<sup>274</sup>. La proliferación de «memorias» y de nuevas maneras de percibir la historia se comprenden también a través del patrimonio, o de conmemoraciones, monumentos, museos, turismo de la memoria, etc.

La tercera expansión del concepto de patrimonio es temporal. Confinado a las épocas anteriores a la llegada de la industrialización masiva del siglo XIX, el patrimonio consagrado salta esta barrera histórica, a partir del decenio 1960, para acercarse continuamente al tiempo presente. Según ciertos autores, ya no existe hoy en día ningún límite temporal como referencia esencial en las consideraciones patrimoniales<sup>275</sup>:

« Ainsi, les produits techniques de l'industrie ont acquis les mêmes privilèges et les mêmes droits à la conservation que les chefs-d'œuvre

---

<sup>270</sup> Según François Hartog, *Régimes d'historicité. Présentisme et expérience du temps*, Paris, Seuil, 2003.

<sup>271</sup> Maurice Halbwachs, *Les cadres sociaux de la mémoire*, 1976, Mouton. Maurice Halbwachs, *La mémoire collective*, 1968, PUF. Paul Ricoeur, *L'histoire, la mémoire, l'oubli*, 2000, Seuil.

<sup>272</sup> Michel de Certeau, *L'invention du quotidien, tome 1 : l'art de faire*, Gallimard, 1990. Jean-Michel Leniaud, *Les archipels du passé*, Paris, Fayard, 2002.

<sup>273</sup> Como explicó Marie-Claire Lavabre, « Usages du passé, usages de la mémoire », In *Revue française de science politique*, vol. 44, no. 3, pp. 480-493.

<sup>274</sup> Ver Pierre Nora, « Entre mémoire et histoire. La problématique des lieux », in P. Nora (dir.), *Les lieux de mémoire*, vol 1. *La République*, Gallimard, 1984.

<sup>275</sup> Gérard Beaudet, « Le patrimoine est-il soluble dans la postmodernité? », *op. cit.*, 1998, p. 15. François Hartog, *op. cit.*, pp. 119-133.

de l'art architectural et les patients accomplissement des  
artisanats »<sup>276</sup>.

El tema del patrimonio moderno atestigua también de aquel fenómeno. Pongamos como ejemplo, la Villa Savoye de Le Corbusier, construida en 1931, a la que se atribuyo un estatuto de monumento histórico de Francia el 16 de diciembre de 1965, año de la muerte de su diseñador. O, en EEUU, la municipalidad de San Bernardino en California que el 7 de diciembre de 1998, clasificó el primer McDonald's (que había abierto en 1937). O, en Montreal, la estación de servicio diseñada por la oficina de Mies Van Der Rohe, que fue inaugurada en 1968, fue clasificado con el estatuto de monumento histórico en 2009 bajo la Ley sobre los bienes culturales.

Volviendo a la expansión espacial y temática del concepto de patrimonio a la que ya nos hemos referido para los ámbitos de comunidad o de barrio. Ahora consideraremos su ampliación a todo el conjunto urbano. La expansión temática queda reflejada en los múltiples calificativos que acompaña, desde hace algunos decenios, la palabra patrimonio. Se habla de patrimonio arqueológico, industrial (asociado a una función específica) inmaterial (en el ámbito de la sociología), construido (por el modo de producción), moderno (en modo temporal) o de proximidad (en relación a la escala territorial)<sup>277</sup>. La ampliación espacial al conjunto urbano se produjo cuando, a partir de la década de los sesenta, se reemplazó la noción de monumento histórico por la del patrimonio, incluyendo espacios diversos como un sitio, un barrio, un área, un centro histórico, etc., para integrar conjuntos históricos o tradicionales a la vida contemporánea.<sup>278</sup>

La idea de un pasado continuamente reactualizado en el presente implica la percepción del conjunto urbano (sitio o barrio) como objeto patrimonial del que hay que preservar la manera de vivir o reutilizar inteligente i respetuosamente para otras nuevas. La adecuación entre forma urbana antigua y modo de vida contemporánea es la que articula una valoración patrimonial. La posibilidad de vivir un espacio que presenta un sentido histórico, pero según nuestros valores actuales permite reactualizar siempre lo antiguo a través del presente.<sup>279</sup>

---

<sup>276</sup> Françoise Choay, *L'allégorie*, op. cit. p.155.

<sup>277</sup> Gérard Beaudet, « Le patrimoine est-il soluble dans la postmodernité? », op. cit., 1998, p. 16.

<sup>278</sup> François Charbonneau, Pierre Hamel y Marie Lessard, *La mise en valeur du patrimoine urbain en Europe, en Amérique du Nord et dans les pays en développement : un aperçu de la question*, Groupe interuniversitaire de Montréal, Villes et développement, 1992, pp. 2-3.

<sup>279</sup> François Hartog, op. cit.

Esta correspondencia entre vivir, hábitat y patrimonio podría muy bien favorecer una reivindicación de todo el territorio como algo patrimonial que plantearía inevitablemente graves problemas, si no se supera el puro conservacionismo en el marco legal de la gestión del patrimonio por los órganos institucionales.

La expansión de la noción de patrimonio plantea dos problemas para la práctica profesional de los urbanistas. Por una parte, el peligro de banalización ya que casi todo puede ser considerado patrimonio. El otro problema es cómo hacer operativa la conservación de (casi todo) el patrimonio urbano ya que parece obvio que no se puede gestionar un conjunto urbano patrimonial de la misma manera que se conservan artefactos en los museos o algunos monumentos antiguos. Se banaliza al adjudicar indiferenciadamente la etiqueta de patrimonial a objetos<sup>280</sup> fruto del relativismo cultural o postmodernista, si es que hay una demanda social para considerarlo patrimonio<sup>281</sup>.

El documento de Nara de 1994, fuente básica aceptada universalmente de doctrina en el campo del patrimonio, intenta emancipar el patrimonio de la trampa de la banalización. Según él, el valor patrimonial de un bien depende de la credibilidad de las fuentes de información disponible y no se podría intervenir en un espacio urbano desconocido sin acabar destruyendo su identidad.<sup>282</sup> Y sin embargo, el conocimiento histórico documentado no es suficiente –siempre según el documento– para acreditar la autenticidad de un lugar i debemos introducir otros principios que puedan guiar

---

<sup>280</sup> En primera instancia, la banalización pasa por beneficiar un estilo arquitectónico predeterminado a toda la realidad patrimonial de un edificio, un conjunto arquitectónico, un sitio o un conjunto urbano, (normalmente estratificados) para darle coherencia y homogeneidad y dotarlo de cierta monumentalidad, a la manera de Violet Le Duc. La banalización también se produce con puestas en escena pretendidamente “antiguas” usando técnicas y prácticas alejadas de las presentes en el contexto, como ocurre con la instalación de mobiliario urbano o pavimentos en muchas pequeñas ciudades en Francia (Consulta el 28 abril de 2016 [http://www.espacestemps.net/articles/signes-et-artefacts/.](http://www.espacestemps.net/articles/signes-et-artefacts/)) (o en el Quincy Market de Boston y otras “recuperaciones” comerciales) que empobrece el sentido profundo y los valores del patrimonio objeto de conservación y puesta en valor.

<sup>281</sup> Para evitar la propensión a la banalización del patrimonio algunos investigadores -como Guy Di Méo- proponen nuevas modalidades de interpretación del espacio que permitan inscribir el patrimonio urbano en su territorialidad. Guy Di Méo, « Patrimoine et territoire, une parenté conceptuelle », *Espace et société*, nº 78, p. 15-34, 1995.

<sup>282</sup> Tomando consciencia de la imposibilidad de criterios universales, el documento puntualiza en su página 2 que « les facteurs de crédibilité des sources d’information peuvent différer de culture à culture, et même au sein d’une même culture » y defiende que sean las comunidades locales las que evalúen su patrimonio, estipulando también que el rol de la documentación: « est capital aussi bien dans toute étude scientifique, intervention de conservation ou de restauration que dans la procédure d’inscription sur la Liste du Patrimoine Mondial... ». ICOMOS, *Document Nara sur l’authenticité*, 1994.

nuestra comprensión y nos permitan asumir su herencia.<sup>283</sup> A pesar de ser su intención, la definición del documento de Nara no resuelve el concepto de autenticidad ya que, objetos de la vida cotidiana que para una población local serán auténticos y originales, se encuentran a menudo en otros distritos de una misma región.

El concepto de autenticidad tampoco es considerado operativo por Pierre Larochelle y Cristina Iamandi.<sup>284</sup> Para estos autores, este concepto estaría fuertemente impregnado de referentes a la historia del arte hasta el punto resultar ineficaz y, representaría, en cierta manera, la venganza del experto que quisiera mantener en exclusiva la verdad sobre el patrimonio. El concepto de autenticidad, por lo tanto, no constituiría ninguna novedad para el conocimiento del patrimonio y no añade ninguna aportación crítica más allá de la carta de Venecia, a los movimientos sociales reivindicativos de un patrimonio menos monumental, cercano o vernáculo. A pesar de la confusión entre historia y memoria el trabajo a partir de la memoria colectiva para entender la especificidad de un lugar abre una perspectiva bastante interesante de reflexión para el patrimonio y el urbanismo.

El Documento de Nara pretende centrarse en una nueva forma de conocimiento del patrimonio orientada hacia la memoria colectiva de la humanidad<sup>285</sup>, pero en realidad mantiene un enfoque puramente historiográfico y documental<sup>286</sup>. Es lo contrario a lo que la Unidad de arquitectura urbana de la Escuela de arquitectura de la Universidad de Montreal proponía para salir de la crisis del urbanismo de posguerra y fomentar una arquitectura arraigada en la realidad de la ciudad moderna con toda su herencia. De igual manera, el programa de las formas de crecimiento urbano de Manuel de Sola-Morales en la Universidad Politécnica de Catalunya supone ir mas allá de una visión estrictamente historicista de la ciudad, como lo hace el Documento de Nara, pero tampoco quedarse simplemente en el ámbito de una lectura morfológica de la

---

<sup>283</sup> ICOMOS, *op. cit.* Se precisa de una variedad de fuentes de información relativas a su: «conception et forme, matériaux et substance, usage et fonction, tradition et techniques, situation et emplacement, esprit et expression, état originel et devenir historique ». Porque cada edificio, cada conjunto urbano posee todo estos elementos de una manera u otra, incluyendo el de ser cambiante en el tiempo.

<sup>284</sup> « Quant au concept d'authenticité, si controversé dernièrement, aucune investigation académique n'a été en mesure de nous faire comprendre les valeurs et encore moins de formuler des directives opératoires, pour lesquelles ce concept s'est révélé inefficace. Propre au monde de l'art occidental et transposé à l'architecture via le monument-œuvre d'art, le concept d'authenticité demeure imprégné de la mentalité de collectionneur originaire ». Pierre Larochelle et C. Iamandi, *op. cit.*, p.3.

<sup>285</sup> ICOMOS, *op. cit.* p. 1.

<sup>286</sup> Como evidencia el artículo 13 cuando menciona que « l'utilisation de ces sources offre la possibilité de décrire le patrimoine culturel dans ses dimensions spécifiques sur les plans artistique, technique, historique et social ». Vid: ICOMOS, *op. cit.* p. 2.

ciudad. El análisis de la ciudad, que se hacía en Barcelona, tenía como principal objetivo desarrollar una capacidad para proyectar la ciudad, tomando en cuenta las diferentes aportaciones teóricas, pero también la realidad económica de la ciudad, los usos, los mecanismos de urbanización, etc<sup>287</sup>.

Es importante advertir que el concepto de autenticidad sigue en discusión y sus críticos emiten reservas muy serias sobre la relevancia de estimar el valor patrimonial de un objeto -particularmente las ciudades históricas- basándose en criterios de autenticidad. Pero incluso para sus defensores la autenticidad es un concepto implícitamente problemático al considerar la necesidad de "reajuste" o «revisión continua».

La idea, cada vez más aceptada, según la cual el patrimonio es una construcción social, resultado de procesos específicos y colectivos de valoración de un lugar en un momento determinado, cuestiona la noción de autenticidad. Desde este punto de vista, el valor patrimonial no tiene una existencia autónoma como tal ni el objeto patrimonial un valor intrínseco, independiente del juicio y de la apreciación que le otorga la comunidad.

La conservación por valores es una consecuencia de la expansión del campo patrimonial. Las nuevas condiciones del patrimonio exigen una apertura a otros campos del conocimiento y disciplinas -más allá de los expertos en patrimonio- y a la comunidad que contribuyen a la protección, el desarrollo y el conocimiento.

Esta gestión de la conservación por valores y la importancia concedida al consenso social es el resultado de un enfoque típicamente anglosajón. De hecho, se utiliza principalmente en los Estados Unidos, Australia y Canadá. En los EEUU, en particular, el Instituto de conservación Getty contribuyó en gran medida al desarrollo de este método de valoración del patrimonio por los valores sobre la base de la obtención de un consenso entre los actores. Lo hizo con el establecimiento de un grupo de trabajo de 1998 a 2005 y la publicación de varios estudios de investigación sobre valores del patrimonio que trató de unir los enfoques económicos y culturales para valorar el patrimonio. Tradicionalmente, el patrimonio ha sido valorado y conservado debido a sus atributos culturales: la belleza, el arte, las historias u otro significado colectivo asociado a un lugar, edificio u objeto. Los valores económicos

---

<sup>287</sup> Manuel de Sola-Morales i Rubió, *Las formas de crecimiento urbano*, op. cit., 2008.

en una transformación urbana son también factores importantes para la conservación del patrimonio. De forma pragmática, la investigación tomó en cuenta que las consideraciones económicas a menudo toman el centro del escenario, influyendo fuertemente en cómo se toman las decisiones de conservación y cómo se conserva los elementos del patrimonio.

Entre otras cuestiones, el tercer informe del grupo de trabajo se centró en la falta de metodologías reconocidas y ampliamente aceptadas para la evaluación de los valores, abordando métodos para identificar y establecer la importancia cultural del objeto patrimonial. La importancia y significado cultural de un sitio determinado se articularía por el agregado de valores que se le atribuyen y que deben incluir tanto el reconocimiento de los expertos, como otros valores sociales y económicos que pueden aportar otros interesados o actores relacionados con el proyecto.

La ampliación del campo del patrimonio contribuye a la complejidad del trabajo de los municipios que intentan integrar la gestión de valores en los procesos y mecanismos de autorización. A partir de cierta diversidad y complejidad de su patrimonio, los municipios difícilmente pueden elaborar normas o criterios de conservación patrimonial en los reglamentos de urbanismo y la gestión por los valores, pieza a pieza a medida que entran los proyectos, es especialmente atractivo para ellos.

El Ayuntamiento de Montreal, para responder a esta necesidad al autorizar un proyecto, ha elaborado una guía para evaluar los valores patrimoniales de un sitio o un edificio, proponiendo las etapas siguientes: búsqueda documental preliminar para determinar un conocimiento objetivo básico; creación de un grupo de trabajo; visita el sitio y posterior intercambio de manera a identificar los valores.

## CAPITULO 6

### RECUPERACIÓN DEL CENTRO PARA UNA NUEVA URBANIDAD

En este capítulo se presenta varios ejemplos de transformación urbana significativos en Montreal, que ocurrieron desde los años 1980. Se puede reagrupar estos proyectos en dos temas importantes: la consolidación del centro urbano moderno y la protección y puesta en valor del casco antiguo. Se trata de los proyectos de la avenida McGill College, el Quartier International de Montréal (QIM), la creación del Viejo-Puerto de Montreal, y las iniciativas para salvaguardar el Viejo-Montreal.

Figura 96 Localización de los 4 casos de estudio



Fuente: SIURS, Ville de Montreal

En los decenios 1980 hasta 2000, se ha llevado a cabo un nuevo tipo de urbanismo en Montreal basado en la noción de proyecto urbano, con pautas de diseño arquitectónico y una visión estratégica del desarrollo. Se ha aplicado en la intervención sobre el Viejo Puerto de la ciudad y ha permitido su conservación como espacio emblemático en Montreal y su transformación en un amplio espacio público destinado a la población. Otra intervención reveladora de este método es el QIM,

que ha permitido reconfigurar con éxito el tejido urbano tradicional de Montreal a través de proyectos de arquitectura y un diseño urbano contemporáneo. Este urbanismo de proyecto urbano no es un concepto legal y se ha implementado como tal en Quebec –como en otras partes– sin necesidad de aprobar herramientas legales específicas de urbanismo.

## 6.1 Protección y valoración del Casco antiguo de Montreal

La transformación urbana del Viejo Puerto de Montreal es una operación importante de para Montreal e ilustra algunas facetas de lo que es un proyecto urbano. Este amplio espacio público situado al corazón de la ciudad, entre el Viejo-Montreal y el río Saint-Laurent, sufrió un declive en los años 1970 pero hoy conoce un éxito considerable como polo de atracción ciudadana y principal polo turístico de Montreal, junto con el Viejo Montreal.

El planeamiento del Viejo Puerto de Montreal es un ejemplo de gran operación de urbanismo con una ambición a varias escalas. Es un proyecto de amplitud metropolitana, encaminado a reconquistar un baldío en un espacio central y a abrir la ciudad sobre el río Saint-Laurent. A escala local, el proyecto debía valorizar el Viejo-Montreal histórico que linda con él y a cuya historia siempre se ha estado asociado. Por la duración de su proceso de planificación, la importante movilización que suscitó el proyecto, el éxito de la transformación urbana y la amplitud de sus repercusiones hoy, esta extensa operación de urbanismo (cubriendo 54 hectáreas) señala la historia del urbanismo de Montreal significativamente<sup>288</sup>.

La Sociedad del Viejo-Puerto, perteneciente al Gobierno de Canadá, administra este territorio federal desde su transformación. Fueron necesarios cerca de veinte años y 8 planes oficiales diferentes, cubriendo la totalidad o una parte del Viejo-Puerto, para que se aprobara un proyecto finalmente en 1990 y se abriera al público en 1992, con motivo de las ceremonias de los 350 años de la fundación de Montreal. Esta larga marcha permitió revelar las especificidades del lugar portuario para convertirlo en a este espacio público y abierto a todos que conocemos hoy. La orientación urbanística elegida, completamente opuesta a la idea inicial de rentabilidad de los

---

<sup>288</sup> Sabine Courcier, *De l'évaluation de l'effet structurant d'un projet urbain à l'analyse des congruences entre stratégies d'acteurs : le réaménagement du Vieux-Port de Montréal*. Tesis de doctorado, Faculté de l'aménagement, Université de Montréal, 2002.

terrenos, entró en resonancia con las expectativas de la población de Montreal. A pesar del éxito inicial, es necesario cuestionar la evolución de la gestión de este lugar portuario.

Por otro lado, la protección del Viejo-Montreal se realiza desde hace casi 40 años y su valoración todavía no se ha completado. Contrariamente al Viejo-Puerto, en el que sólo hay un único propietario, el Viejo-Montreal es un territorio de más compleja rehabilitación que requiere una variedad de acciones que van desde programas de subvenciones a intervenciones de diseño sobre el espacio público.

### 6.1.1 Creación del Viejo-Puerto

El proyecto de transformación del Viejo-Puerto de Montreal no tiene una historia lineal. Las idas y vueltas en su formulación y aplicación permitirían alcanzar progresivamente un compromiso entre los protagonistas, representantes de los distintos niveles de Gobierno y la población. Para el Gobierno federal, propietario del territorio y responsable de su gestión, el objetivo consistía a la vez en rentabilizar sus inversiones (con una posible privatización del lugar) y recuperar su imagen en el Quebec<sup>289</sup>. Para el Gobierno provincial y la Ciudad de Montreal lo que estaba en juego con la remodelación del Viejo Puerto era estimular el dinamismo del Viejo Montreal, sin competir con él. Finalmente, para la población de Montreal era importante su accesibilidad y uso públicos.<sup>290</sup>

La ausencia de programa preciso para la elaboración de proyectos para el Viejo Puerto –que desconcertó a los arquitectos– se demostró interesante a largo plazo, al permitir una concreción progresiva, a partir de un esbozo del Gobierno federal para los debates sobre la transformación.<sup>291</sup> Dirigido por la Sociedad del Viejo Puerto, el proyecto se fue concretando en un proceso de maduración sin plan aprobado, no

---

<sup>289</sup> En un contexto post refrendario y tras proyectos controvertidos como el aeropuerto de Mirabel.

<sup>290</sup> Intervenciones físicas específicas sobre el sitio (pista de patinaje, paseo, etc.), la utilización de los depósitos vacantes (mercado de pulgas) y la celebración de manifestaciones culturales (Cirque du Soleil, exposiciones) permitieron, mucho antes del comienzo de los trabajos principales y la inauguración oficial, hacer del Viejo-Puerto un destino de Montreal y probar así la pertinencia y la viabilidad de algunas asignaciones o utilizaciones en relación con el tema de la accesibilidad del público.

<sup>291</sup> La idea era preparar propuestas que iban a permitir participar en la elaboración del programa. Luego es a partir de estos principios que se ha construido un programa, en un vaivén entre principios generales y propuestas de equipamientos.

exento de dificultades intervenir y críticas a algunas decisiones del Gobierno federal, como la demolición de los silos.<sup>292</sup>

Desde la creación de la Asociación el Viejo-Puerto en 1977, el Gobierno federal se propone favorecer la implicación de la población de Montreal en el debate y organiza una consulta pública en 1978-1979. Esta iniciativa fue la primera en un proyecto de transformación en la ciudad, en un momento que se vivía todavía la confrontación por los efectos del urbanismo de posguerra, con el conflicto del proyecto Cité-Concordia en el sector Milton-Parc.

Otra consulta, la de 1985-1986, contribuyó especialmente a la toma de conciencia del carácter histórico y patrimonial del lugar portuario y su importancia para la ciudad. Favoreció al descubrimiento del *genius loci* o *génie du lieu*<sup>293</sup> y condujo al abandono de aprovechamientos inmobiliarios intensivos del lugar. El comité de la consulta concluyó que la vocación principal del Viejo Puerto debe ser la de un lugar público, de descanso y de recreación.<sup>294</sup>

El proyecto urbano del Viejo Puerto de Montreal, gracias Las consultas públicas, permitieron evitar la trampa de la imitación del pasado y la del proyecto de arquitectura deslumbrante “que dará un nuevo impulso a la ciudad”. Obviamente la comparación con los otros ejemplos de reconversión portuaria estuvo presente en todo el proceso de planificación<sup>295</sup>.

---

<sup>292</sup> Sabine Courcier, « Vers une définition du projet urbain, la planification du réaménagement du Vieux-Port de Montréal », *Canadian Journal of Urban Research / Revue canadienne de recherche urbaine*, vol. 14, n° 1, 2005, pp. 68-69.

<sup>293</sup> Michel Gariépy, « L'aménagement du Vieux-Port de Montréal: à la recherche du génie du lieu », *Forces*, n° 74, 1986, pp. 42-48. Christian Norberg Schulz había popularizado este concepto en la cultura arquitectónica en: *Genius Loci: Towards a Phenomenology of Architecture*. Rizzoli, New York, 1980

<sup>294</sup> Comité consultatif du Vieux-Port de Montréal, Consultation publique, Rapport final, 1986.

<sup>295</sup> Durante toda la primera década de reflexiones sobre la transformación del Viejo-Puerto, las representaciones se caracterizan por los ejemplos de Boston y Baltimore en los EEUU, para los cuales la apropiación de estos espacios se hizo en torno a una multitud de funciones, pero dominada por lo residencial y comercial, con un mercado público, o un *Festival Market Place*. Sin embargo, cabe mencionar que Aurèle Cardinal, ganador del concurso definitivo, viajó a Barcelona para conocer de cerca los debates sobre el Port Vell de esta ciudad.

Figura 97 Pista de patinaje sobre hielo del Viejo-Puerto.



Fuente: <https://www.airfrance.ca/CA/fr/common/travel-guide/patinoire-du-vieux-port-de-montreal.htm>

Fecha de consulta de la pagina: 9 de noviembre de 2017

A mitad de los años 1980, las empresas Lavalin/American City Sociedad y Desnoyers Safdie Arquitectos fueron elegidos para desarrollar un proyecto urbanístico para el Viejo Puerto y proponen oficinas, equipamientos comerciales y culturales, así como una estación de metro, girando alrededor del mercado del Viejo Puerto. El proyecto es bastante criticado en su conjunto, cuestionándose su carácter grandioso y *glamorous* que no se considera a la escala de Montreal<sup>296</sup> y tras la segunda consulta pública se descarta completamente el proyecto. La sociedad del Viejo Puerto renunció a seguir los distintos ejemplos norteamericanos de reconversión, para favorecer la formulación de un proyecto específico para Montreal<sup>297</sup>.

En 1989, la Sociedad del Viejo Puerto organiza un concurso de ideas para la elaboración de un plan global. Buscando entonces un gran nombre de la arquitectura, recurre a equipos de arquitectos extranjeros de reputación internacional y un despacho de Ontario para participar, pero a ninguno de Quebec. Los arquitectos de Montreal que consideran la decisión como una vuelta atrás, contraria del resultado de la consulta pública, cuyo informe había sido publicado en 1986 y, ante la enérgica oposición que suscita la Sociedad del Viejo-Puerto hace marcha

---

<sup>296</sup> Sabine Courcier, « Vers une définition du projet urbain », *op. cit.*, p. 73. Jean-Claude Marsan avanza la hipótesis que se sobrestiman muy las previsiones de frecuentación para el mercado Jean-Claude Marsan, « Le marché aux illusions », *Le Devoir*, Artículo de periódico, 1985, 23 de agosto.

<sup>297</sup> Comité consultatif du Vieux-Port de Montréal, *Consultation publique*, Rapport final, 1986.

atrás y contacta despachos de arquitectos de Quebec para la elaboración del plan director. En 1990, se selecciona Cardinal/Hardy y Peter Rose Architecte para producir el plan director.

La identidad del proyecto se basa en considerar el Viejo Puerto como: Un lugar de historia y pertenencia; Un lugar portuario; Un espacio público polivalente y accesible a todos. De estas tres dimensiones, la de espacio público polivalente y accesible a todos es la que hoy que domina y el Viejo-Puerto se ha convertido en un lugar de fiesta con numerosas actividades que no tienen nada que ver con el carácter portuario e histórico del Viejo-Puerto.<sup>298</sup> Implican una cierta banalización de las características de este lugar y ocasiona molestias para los residentes del Viejo-Montreal<sup>299</sup>.

A pesar de la intención los protagonistas del proyecto que intentaron la colaboración entre los diferentes niveles de Gobiernos para garantizar la coherencia lo largo del proceso, la cooperación entre el nivel federal, provincial y local se diluiría rápidamente. En realidad, el Gobierno de Quebec y la Ciudad de Montreal desaparecen del proceso de planificación, dando prueba de su falta de visión sobre el futuro de este territorio y de su limitada capacidad financiera. El Gobierno provincial, se bloquea por ser un terreno que, del Gobierno federal, situado en la Ciudad de Montreal. En realidad, la relación con los barrios limítrofes, en particular el Viejo-Montreal y los arrabales a éste, no se consideró. El desarrollo del Viejo Puerto y la mejora del Viejo Montreal se llevaron en paralelo, sin consideración hacia una integración de los espacios limítrofes, lo que explica las escasas relaciones nuevas entre estos dos importantes sectores históricos que forman el núcleo antiguo de Montreal.

### 6.1.2 Iniciativas para salvaguardar el Viejo-Montreal

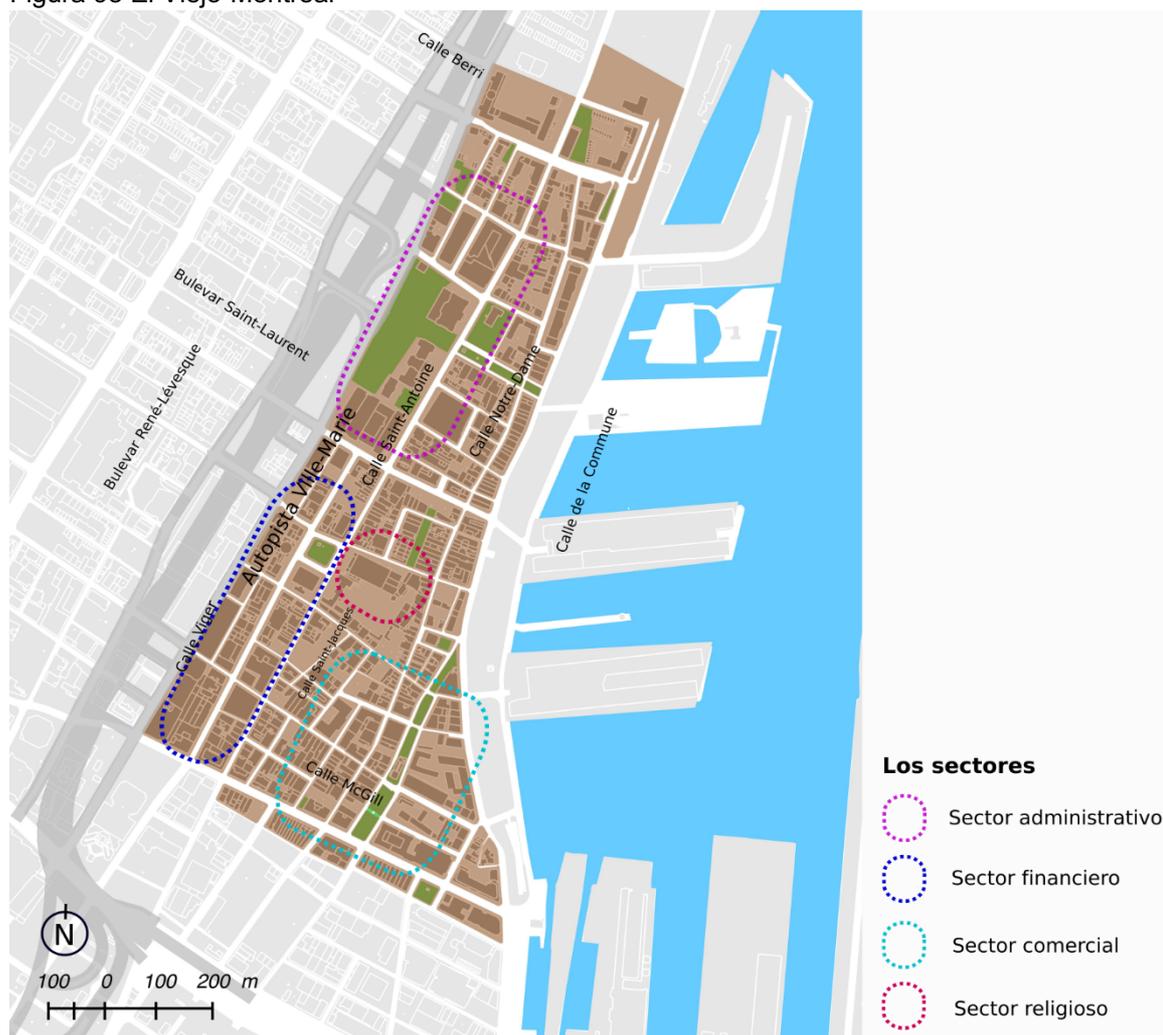
El Viejo Montreal es el lugar de nacimiento de la ciudad. Declarado distrito histórico desde 1964, se ubica dentro del trazado de las antiguas fortificaciones, que pasaban a lo largo de la calle McGill al oeste, el callejón de las fortificaciones al norte, la calle Berri al este y la calle de la Commune al sur.

---

<sup>298</sup> Michel Gariépy, « À propos de la requalification et de la réappropriation du Vieux-Port de Montréal », en T. Baudouin, M. Collin y C. Prélorenzo, *Urbanité des cités portuaires*, Paris: L'Harmattan, 1997, pp. 301-309.

<sup>299</sup> Sabine Courcier, « Vers une définition du projet urbain », *op. cit.*, p. 75.

Figura 98 El Viejo-Montreal



Fuente: SIURS, Ville de Montréal

A principios de los años 1950, durante el gran auge de construcción que sigue la Segunda Guerra Mundial, el futuro del viejo centro de Montreal era francamente precario, objeto de tendencias contradictorias. El declive de la actividad industrial en el canal de Lachine y el puerto, lo afectará especialmente desde la apertura en 1959 de la vía marítima del Saint-Laurent que, a lo largo de la orilla sur del río permite acceder directamente a los Grandes Lagos.

Las instituciones financieras y los grandes periódicos forman aún un polo económico muy activo en el sector de las calles Saint-Jacques y Saint-Antoine y los nuevos edificios construidos al final de los años 1950 contrastan con los edificios más antiguos, por su modernidad. No obstante, la mayoría de los grandes proyectos Montreal en esta época se construirán en el nuevo centro financiero, en el barrio

Saint-Antoine, sobre todo a partir de la realización de la Place Ville-Marie en 1962. Sin embargo, la administración municipal y la de la justicia aún pensaban en consolidar sus actividades a lo largo de la calle Notre-Dame, en la parte este del actual Viejo Montreal con la construcción un tribunal de justicia de gran envergadura, en 1959.

La utilización generalizada del automóvil contribuye a la degradación de este sector de Montreal. Calles, lugares públicos y cualquier parcela de terreno se convierten rápidamente en parques de estacionamiento a cielo abierto y, al igual que otras grandes ciudades en Norteamérica, se prevé construir una gran autopista en el límite con puerto, por la calle de la Commune, que habría significado la demolición parcial del antiguo mercado Bonsecours y muchos otros edificios antiguos

Paradójicamente, este proyecto de autopista que se anunciaba desde el final de los años 1940 y reactivado con vigor en 1958, va a dar impulso, por su carácter controvertido, al primer movimiento de conservación de este barrio y será un momento importante en la estrategia de conservación del patrimonio en Montreal. Hasta este tiempo los conservacionistas sólo reivindicaban la protección de los edificios más significativos desde un punto de vista monumental<sup>300</sup>.

Basándose en consideraciones funcionalistas, la Ciudad de Montreal construye un estacionamiento escalonado en hormigón que rodea el castillo de Ramezay en 1955 y, para ampliarlo, dos años más tarde se anuncia una expropiación que amenaza el edificio Rasco sobre la calle Saint-Paul, construido en 1834. Esto provoca numerosas protestas contra la posible pérdida de este viejo edificio y una toma de conciencia patrimonial comienza a revelarse. El Diario *The Gazette* que expresa su oposición al proyecto, hace hincapié en la importancia de realizar un inventario de los edificios en el viejo sector de Montreal.

El periodista del *Montreal Star*, Eric McLean, hace hincapié en la importancia de tener una visión global del sector y no solamente de interesarse por algunos edificios tomados aisladamente, inspirándose, en particular, en el Vieux-Carré de la Nouvelle-

---

<sup>300</sup> El enfoque de conservación estaba en modo Bellas Artes. Era el monumento histórico que prevalecía y el conjunto urbano en su conjunto. Incluso el plan de Jacques Gréber, encargado en 1952 por la Ciudad de Montreal, se situaba siempre en un enfoque monumental y Bellas Artes. A pesar de la visión global del plan, sólo se trataba de liberar los monumentos históricos y permitir diseño modernista del espacio público, en particular, por la demolición de los edificios de arquitectura menor y ampliaciones de calles.

Orléans. Rápidamente McLean se convierte en el portavoz de los que reclaman la protección del conjunto del barrio.<sup>301</sup> Bajo la influencia de los ejemplos europeos de protección de los centros antiguos, la reivindicación de una protección legal de los centros históricos de las ciudades de Quebec y Montreal hace rápidamente su camino.

La Comisión de los monumentos históricos de la provincia pide a la Ciudad de Montreal realizar un primer inventario de los edificios antiguos del barrio. En 1961, a propuesta de la Sociedad histórica de Montreal, 17 organismos se agrupan y reclaman la conservación del barrio. A partir de 1962, la administración municipal reacciona creando un organismo consultativo oficial, la comisión Jacques-Viger, de la que es miembro Eric McLean. Presidida por Paul Gouin, el mandato de la comisión se refiere al viejo Montreal, delimitado por las antiguas fortificaciones de la ciudad. Coetáneamente, la Ciudad de Montreal confía a la agencia Van Ginkel Associates la elaboración de un plan de renovación. El informe presentado en enero de 1963 contiene por primera vez un conjunto de medidas para la conservación y el desarrollo de la vieja ciudad.

A pesar de este movimiento social para su conservación, a principios de los años 1960 el Viejo-Montreal es esencialmente un barrio bastante descuidado, víctima de su cambio de destino a favor del nuevo centro financiero moderno y del desplazamiento de las actividades portuaria de Montreal, abandonado poco a poco por su población - menos de 560 residentes en 1976 - y por las empresas y los comerciantes que le dan vida, con un deterioro palpable de su patrimonio construido y sus infraestructuras.

El Viejo-Montreal se ve por otro parte rodeado por la construcción de las autopistas Bonaventure al oeste -que afecta al arrabal de los Récollets- y Ville-Marie al norte, - que lo separa del arrabal Saint-Laurent en destrucción-, que combinado a la decrepitud del arrabal Quebec al este, aísla completamente el Viejo-Montreal del resto de la ciudad, privándolo de vínculos vitales con los sectores dinámicos. Este aislamiento relativo tuvo como efecto positivo protegerlo de la presión inmobiliaria que se ejerce sobre el centro financiero moderno en pleno desarrollo desde el final de la segunda guerra mundial.

---

<sup>301</sup> Gilles Lauzon et Madeleine Forget, *op. cit.*, p. 251.

En el año de 1963, se anuncia el desplazamiento del trazado de la autopista al norte del viejo Montreal lo que significa mantener su integridad, incluso en los próximos decenios, si se encontrara separado de sus alrededores, como en tiempos de las fortificaciones. En 1964, año de la aprobación de la carta de Venecia sobre la conservación y la restauración de los monumentos y los lugares, el Gobierno de Quebec otorga el estatuto de distrito histórico, según la *Loi sur les biens culturels* (LBC) al Viejo-Montreal, con el acuerdo de la Ciudad, el 8 de enero<sup>302</sup>.

El año 1979 marca un cambio de dirección fundamental en la protección y la promoción del Viejo Montreal.<sup>303</sup> El *Acuerdo sobre el Viejo-Montreal y el patrimonio de Montreal* entre el Gobierno de Quebec y el Ayuntamiento, renovado sucesivamente después de forma continua, concreta una estrategia concertada que apoya a los proyectos públicos de mejora de calles y espacios públicos, restauración de edificios municipales patrimoniales, iluminación, etc... y a las iniciativas privadas en materia de restauración de los edificios. La Sociedad Inmobiliaria del Patrimonio Arquitectónico de Montreal (SIMPA), creada con este acuerdo, para apoya proyectos inmobiliarios públicos y privados que permitan estructurar mejor el tejido urbano, como los complejos Chaussegros-de-Léry, Cuvillier-Ostell y el World Trade Center.

Con el primer Plan de urbanismo en 1992, la administración de Montreal confirma su voluntad de proseguir activamente el desarrollo del sitio patrimonial y enuncia claramente sus orientaciones para el desarrollo de los arrabales de Québec, Récollets y Saint-Laurent, fijando como prioridad la repoblación de estos sectores para contribuir, en particular, à la revitalización del Viejo-Montreal.

Además, con motivo del 350 aniversario de la fundación de Montreal mejora el espacio público y se hacen restauraciones arquitectónicas de envergadura: la transformación del Champ-de-Mars, la restauración del Ayuntamiento, la construcción del museo de arqueología e historia de Pointe-à-Callière y la transformación completa de la calle de la Commune como paseo.

En 1995, se amplían los límites del distrito histórico para englobar el lugar de fundación de Montreal, la totalidad de la antigua ciudad fortificada, la entrada del Canal-de-Lachine, así como el Viejo Puerto. En estos años se empieza a notar de

---

<sup>302</sup> El territorio cubierto por este decreto va de la calle de la Commune al sur hasta la porción sur de la calle Notre-Dame al norte, y de la calle Berri al este hasta la calle McGill al oeste.

<sup>303</sup> Sin negar la importancia de proyectos de pequeña envergaduras durante los años 1960, como las reconversiones de los depósitos Bouthillier en 1968 y de los Cours Le Royer en 1976.

manera más contundente la revitalización del barrio: Aumentan a 2.230 residentes, y la variedad de actividades: turismo (más de 4 millones de visitantes), negocio (400 comercios), oficinas (35.000 trabajadores con la presencia de las tres grandes administraciones públicas (federal, provincial y municipal)), así como la de servicios e instituciones culturales, religiosas o museísticas. Una mayor diversidad, otorga una cierta riqueza urbana al Viejo-Montreal. No obstante, sigue siendo un medio frágil, afectado por el desarrollo nuevos polos de actividad en otras partes de la ciudad, por las dificultades de conversión de los edificios antiguos y por la antigüedad de las infraestructuras públicas y por la imagen negativa de barrio aislado del resto de la ciudad, fijado en el tiempo y exclusivamente dedicado a la industria del turismo.

El 1998, se aprueba el Plan de acción para el Viejo-Montreal que define dos temas fundamentales:

- Proteger y valorizar el patrimonio urbano:
- Proteger la integridad arquitectónica de los edificios;

Y nueve orientaciones destinadas a orientar medidas de apoyo para el Viejo-Montreal:

- Revelar la identidad de los lugares y espacios públicos;
- Desarrollar y difundir el conocimiento arqueológico;
- Desarrollar un orgullo colectivo y un sentimiento de pertenencia.
- Reforzar la diversidad y armonizar la cohabitación:
- Aumentar los residentes;
- Diversificar y mejorar la oferta de servicios comerciales;
- Poner el Viejo-Montreal como sector de negocio en la ciudad;
- Valorar y reforzar la vocación cultural;
- Poner el Viejo-Montreal a la vanguardia del turismo cultural.

Figura 99 Proyectos de valoración en las afueras del Viejo Montreal



Fuente: SIURS, Ville de Montréal

De acuerdo con este plan, la Ciudad y el Gobierno de Quebec han continuado las actuaciones sobre el ámbito público del Viejo-Montreal. Desde 1998, cerca de 50 millones de dólares se consagraron a su mejora que permitieron realizaciones importantes de urbanización, integrando numerosas obras de arte y tratamiento de patrimonio arqueológico.<sup>304</sup>

<sup>304</sup> En particular:

- Renovación del Square de los Frères-Charon, Square Dalhousie, de la Plaza de Armas, de la Plaza de Youville, de la Plaza de la Grande-Paix-de-Montréal
- Renovación del mirador del Chemin-Qui-Marche;
- Renovación de la calle McGill;
- Restauración de los vestigios de las fortificaciones del Champ-de-Mars y los monumentos a John Young y a Nelson (columna Nelson).
- Obra de arte la Puerta del día en el Square Dalhousie.
- Evocación de la antigua fortificación y su marcado el suelo en la calle McGill.
- Intervenciones para facilitar los desplazamientos peatonales, en las calles Saint-Paul, Saint-Pierre, Notre-Dame y Saint-Sulpice.

La puesta en luz de edificios y monumentos del Viejo Montreal, empezada en 1996, ha mejorado la dimensión paisajista del distrito patrimonial.<sup>305</sup>

Durante los 15 últimos años, el parque inmobiliario del Viejo Montreal se ha beneficiado de inversiones importantes para su rehabilitación y reutilización para funciones contemporáneas. Mientras que, en 1995, un edificio de cada dos era vetusto o vacante, hoy en día, el cociente uno de cada 45. El programa de apoyo financiero a la restauración y a la renovación de los edificios del Viejo Montreal en el marco del Acuerdo entre administraciones, ha contribuido en gran parte a esta mejora del marco construido. Hasta hoy, más de 320 edificios, tanto privados como públicos, se han beneficiado de subvenciones a la restauración. Durante el único período 1998 - 2009, las autoridades invirtieron cerca de 60 millones de dólares a este fin.

La población residente del Viejo-Montreal pasó de 2.230 personas en 1996 a cerca de 3.200 personas en el momento del censo de 2006, una subida del 42%. La progresión de la función residencial se explica en primer lugar por la construcción de varios nuevos edificios residenciales (20 desde 1998) en ocho solares, en particular, en la parte este hacia el arrabal Québec. Por otra parte, este desarrollo se basó también en el reciclaje de edificios subutilizados o vacantes. Un poco menos de la mitad de los nuevos alojamientos construidos se encuentran en edificios reconvertidos.

Durante los últimos 15 años se ha ampliado con numerosas iniciativas la nada desdeñable oferta cultural existente ya en 1998 cuando se aprobó el Plan de acción.<sup>306</sup>

---

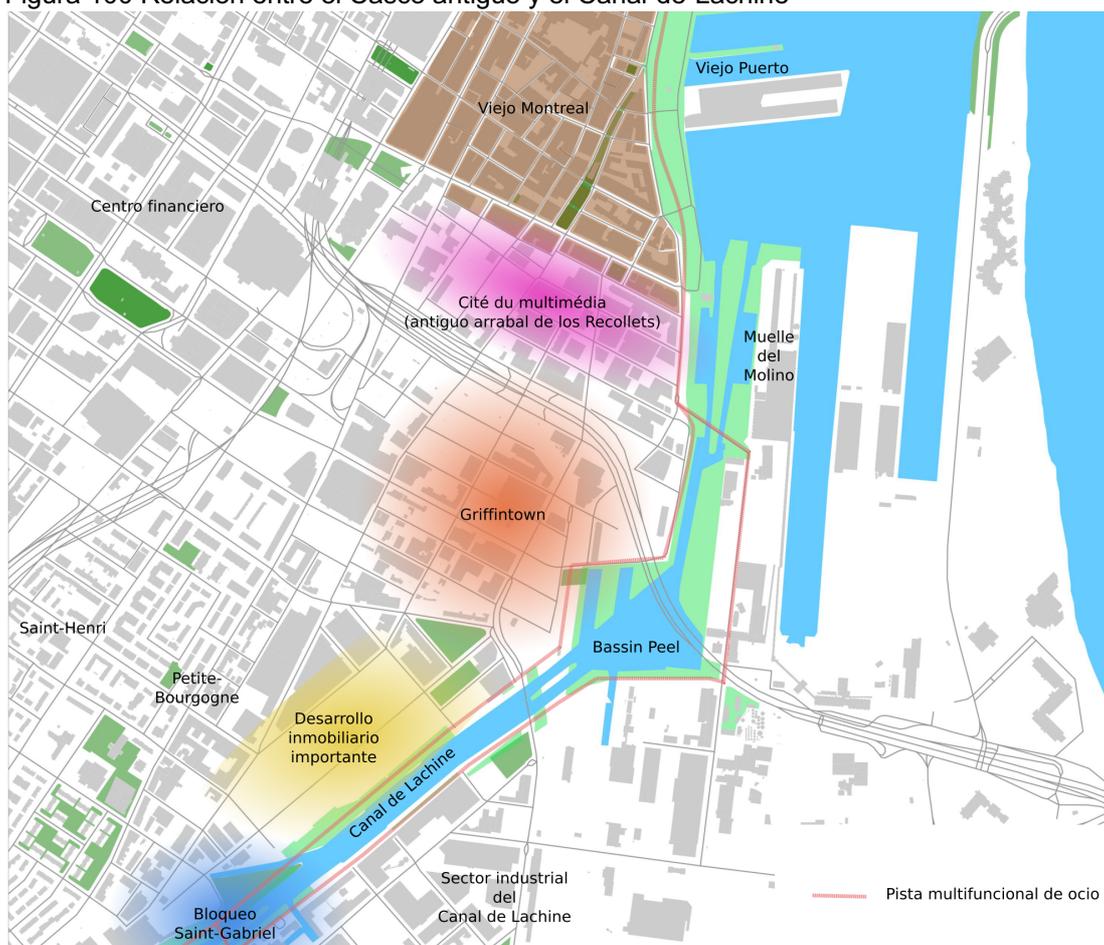
<sup>305</sup> Esta acción se continuó por la inversión de más de 8 millones de dólares en la realización de varios proyectos que iluminan ahora el sector administrativo del Viejo-Montreal, el Mercado Bonsecours, los edificios del Museo de Pointe-à-Callière y la aduana de la Plaza Real, la calle McGill, la plaza de los Frères-Charon así como la Plaza de Armas.

<sup>306</sup> El distrito histórico tenía una red apreciable de instituciones en 1998 : el Château Ramezay, el Centro de Historia de Montreal, el Museo de Arqueología e Historia de Pointe-à-Callière, la casa Sir-George-Étienne-Cartier y el teatro Centaur. Posteriormente se han añadido a la oferta cultural en el Viejo-Montreal:

1. la apertura del museo Marguerite-Bourgeoys y de la capilla Notre-Dame-de-Bon-Secours, que testigua de la historia de Montreal al siglo XVII, valora un yacimiento arqueológico excepcional así como el paisaje portuario y fluvial del sitio patrimonial;
2. la apertura al público de la estación de bombeo de Youville y la Maison-des-Marins, integradas al museo de arqueología e historia de Pointe-à-Callière;
3. la renovación del Jardín del Gobernador al Château Ramezay;

Las orientaciones de desarrollo para el Viejo Montreal de 1998 se basaban también en el desarrollo en su periferia inmediata para favorecer su reinserción al funcionamiento del resto de la ciudad e influir sobre su economía, su mercado inmobiliario y aumentar su frecuentación. Además del Viejo-Puerto que se ha presentado ya en este capítulo y del QIM que veremos después, hay que mencionar los casos del Canal-de-Lachine y los arrabales de Québec y de los Recollets.

Figura 100 Relación entre el Casco antiguo y el Canal-de-Lachine



Fuente: SIURS, Ville de Montréal

4. la apertura del Centro de las ciencias de Montreal en el Viejo-Puerto, que se han convertido en la atracción número uno sitio patrimonial;
5. la presentación del espectáculo sonido y luz *Et la lumière fut* que valoriza las grandes calidades del interior de la basílica Notre-Dame;
6. la inauguración de una exposición permanente a la casa de Mère-d'Youville, consagrada a la santa y a las obras de las hermanas del Charité de Montreal;
7. la instalación del estudio de creación del Circo Éloïze en la antigua estación Dalhousie;
8. la apertura de dos lugares consagrados al arte contemporáneo, o sea el centro de exposición DHC/arte y el centro PHi destinado a la creación y a la difusión.

Después de la apertura al público de la desembocadura del canal y sus esclusas en 1992, los trabajos de restauración del canal se continuaron hasta permitir su reapertura a la navegación de placer en 2002 y el desarrollo y la puesta en valor de sus riberas y propiedades adyacentes. La entrada del canal, forman de nuevo parte integrante del Viejo-Puerto. Por otra parte, la creación de un vínculo entre las calles Peel y de la Commune restableció una continuidad entre el sector suroeste del centro, lugar de varios proyectos, y el sitio patrimonial del Viejo Montreal.

#### *Los arrabales de Quebec y de los Récollets*

La dotación de las necesarias infraestructuras públicas, bien avanzada en el momento de aprobar el Plan de acción para el Viejo Montreal, impulsaba un extenso desarrollo inmobiliario del arrabal de Québec de tipologías variadas que permitió la terminación de aproximadamente 535 alojamientos, 220 de la cuales viviendas sociales, en su porción fuera de las delimitaciones legales del sitio patrimonial. Sin embargo, a este sector le falta diversidad de funciones, como espacios comerciales o de servicios. Tal vez la transformación del hotel Viger, inmenso edificio vacío desde hace más de 10 años que ha empezado en 2015, podrá satisfacer esta debilidad urbanística.

En el arrabal de los Récollets, la sociedad de desarrollo de Montreal prosiguió con distintos socios públicos y promotores privados las operaciones de compra de terrenos que había emprendido al final de los años 1990 y que, beneficiándose de la reparación de la calle McGill, han llevado a la realización de la Cité de multimedia y al reciclaje de grandes edificios de almacén en nuevos conjuntos residenciales como el Quai de la Commune, así como a la construcción de nuevos edificios.

Más de 700 nuevos alojamientos y 120.000 m<sup>2</sup> de nuevos espacios para las empresas permitieron atraer residentes y a trabajadores al interior del ámbito del Viejo Montreal. El censo 2006 revelaba que la población residente de estos dos suburbios había aumentado espectacularmente durante la década anterior, pasando de aproximadamente 70 a cerca de 1380 personas.

Por fin, cuatro décadas de acciones concertadas de la Ciudad, del Gobierno de Quebec y sus socios públicos y privados permitieron aplicar orientaciones basadas en las estrategias de actuar a la vez sobre el ámbito público y los edificios del Viejo-Montreal, para restaurarlos o reconvertirlos, y renovar el marco de intervención en arqueología, en los accesos al distrito histórico, sí como promover su desarrollo

económico y cultural. Toda esta serie de intervenciones que han frenado la degradación del Viejo-Montreal. Estas acciones de restauración han sostenido su apropiación, consolidando su atractivo como medio de vida, su riqueza patrimonial y su vocación turística.

A partir de un balance de los acervos del Plan de acción de 1998 y con la perspectiva que el Viejo-Montreal contribuya plenamente a la vida social, económica y cultural de Montreal, la Ciudad ha desarrollado en 2013 un plan de protección y de valoración para el Viejo-Montreal. Este plan de protección y desarrollo articula esta estrategia según tres objetivos correspondientes a las tres dimensiones esenciales del sitio patrimonial:

*Apoyar un medio de vida completo, de calidad, adaptado a la vida cotidiana y que genera su propia vitalidad durante todo el año.* De este objetivo se deriva la importancia de mantener el carácter multifuncional y garantizar un mejor equilibrio y una mejor armonía entre las distintas funciones urbanas, adecuadas a las necesidades de sus distintos usuarios durante todo el año.

*Afirmar la identidad del Viejo-Montreal y enriqueciéndola al mismo tiempo.* La evolución del Viejo-Montreal y a las transformaciones en curso en los sectores adyacentes obliga a proteger su forma urbana histórica y los elementos que forjan su identidad y estar atento a lo que puede forjar el patrimonio de mañana.

*Crear una destinación famosa que procura una experiencia auténtica y enriquecedora a la población de Montreal, a los visitantes de la gran región metropolitana, de Quebec o de otras partes.* El mantenimiento del atractivo del Viejo-Montreal para los visitantes y el interés en aumentar los efectos positivos sobre el Viejo Montreal exigen hacer de este sitio una oferta original de calidad superior, orientada hacia la calidad de la experiencia del visitante, cualquiera que sea, en su descubrimiento del barrio y su historia.

Este plan fue adoptado por el Ayuntamiento de Montreal en 2013, así que no se puede evaluar todavía. Lo que sí se puede hacer notar es su voluntad clara de continuar el trabajo de más de 40 años.

## 6.2 Nueva consolidación del centro financiero

La remodelación de la calle McGill es un hito relevante en el urbanismo, la arquitectura y la conservación del patrimonio en Montreal que, como el Viejo Puerto, sirvió para demostrar la importancia de las consultas públicas en materia de protección y valoración del patrimonio. Se consideró que, por su valor patrimonial y paisajístico, no se podía dejar la avenida McGill College al albur de la voluntad de un promotor. La tesis hace un análisis detallado del proceso de consulta pública y de la respuesta del Ayuntamiento a las recomendaciones que se derivaron de ella.

El proyecto urbano conocido por Quartier International de Montréal -QIM-, planteado unos 15 años después con la ambición de expresar la personalidad internacional de la ciudad, fue planificado por consenso con el resto de la población y con respecto al patrimonio de la ciudad. Sus promotores utilizaron una herramienta nueva, el Programa Particular de Urbanismo (PPU) para alcanzar estos objetivos. En el contexto de esta tesis, es oportuno analizar el contenido y de las pautas de diseño urbano del PPU del QIM detalladamente en relación con la dimensión patrimonial de este sector de la ciudad.

### 6.2.1 Transformación de la avenida McGill College

Los orígenes de este proyecto se remontan a la construcción del ferrocarril bajo la montaña y a de su cobertura en el centro financiero que hemos comentado en el apartado 3.3. y su ámbito es la porción restante de los terrenos del eje Place Ville-Marie-Place Bonaventure, al noroeste de la calle Sainte-Catherine, en la esquina con la avenida McGill College, para la que, desde hace varias décadas, se habían creado expectativas de gran calidad y -duplicando su anchura- debía convertirse en la avenida de prestigio del centro, que pusiera en valor la impresionante vista hacia el Mont-Royal. Así pues, en el contexto combativo de los años 1980, cuando la Sociedad Cadillac-Fairview Limitada propone un proyecto inmobiliario en ellos, captó inmediatamente la atención de una parte de la alertada población. El promotor y la administración municipal tuvieron que hacer frente a una importante movilización frente al proyecto.

En Montreal, la perspectiva visual sobre el Mont-Royal desde la avenida McGill College tiene una importancia simbólica relevante, confirmada por una larga

secuencia de proyectos y realizaciones que, desde el principio del siglo XX, pretenden poner de relieve la belleza de la extremidad dramática del lado sur-este de la montaña, estableciendo una avenida “cívica” excepcionalmente prestigiosa.

Aunque a partir de 1913, el túnel bajo la montaña del CN y la excavación para la estación central (que se construirá en 1938 enterrada a la manera del Grand Central de NY) estaban terminados, sería necesario esperar casi 60 años antes de que un proyecto viniera a colmar esta trinchera (ver supra 3.3). Las dos guerras mundiales, la recesión económica y la feroz oposición del alcalde de Montreal de esta época, Camilien Houde, retrasarían la realización de este gran proyecto inmobiliario.

La propuesta para la avenida McGill College del urbanista francés Jacques Gréber en su plan director de la Ciudad de Montreal de 1952, recuerda las grandes avenidas parisienses: propone ampliarla y plantar árboles sobre toda su longitud con el fin de conectar la estación central a la universidad McGill y el Mont-Royal<sup>307</sup>. Con las directrices para la avenida McGill College del plan Gréber, la administración municipal prevé la ampliación de la calle y procede a la reparcelación para permitir una ampliación a 120 pies a partir de 1956, entre las calles Cathcart y Sherbrooke. El servicio de urbanismo del Ayuntamiento hace varios estudios para la adaptación de la avenida al plan Gréber. Al mismo tiempo, la construcción de Place Ville-Marie señala significativamente la importancia concedida a la perspectiva visual desde la avenida hacia el Mont-Royal y la universidad McGill, pero, de forma incomprensible, interrumpe la avenida con la construcción del zócalo de la Place Ville-Marie a un nivel más alto y mal conectado.

Es necesario esperar el principio de los años ochenta para que se realice la avenida. En agosto de 1982, cuando ya se construían nuevos edificios por su lado este, el periódico *La Presse* anunció la intención del Ayuntamiento de proceder, por fin, a la ampliación de la avenida McGill College, respondiendo al un proyecto inmobiliario de la Sociedad Cadillac-Fairview Limitada para construir un centro comercial en la parte oeste, entre la calle Sainte-Catherine y el bulevar de Maisonneuve, que requería una nueva remodelación de las parcelas. En esta época la Orquesta Sinfónica de Montreal (OSM) estaba buscando una nueva sala que respondiera a sus necesidades, y el alcalde Jean Drapeau, junto con el promotor, se propusieron unirla

---

<sup>307</sup> Gérald McNichols Tétreault, « Bilan d'un projet urbain l'avenue McGill College », *ARQ*, n° 56, p. 14.

al proyecto del centro comercial previsto en aquel lugar, a pesar de que esto requería ocupar parte de los terrenos reservados para la ampliación de la avenida<sup>308</sup>.

A principios de los años 1980 habían cambiado muchas cosas en Montreal y nuevas ideas relativas a la protección del patrimonio y la arquitectura de la ciudad habían hecho su camino. Ya no se admitía que la ampliación de la avenida o la construcción de una galería comercial, fueran un progreso evidente ni que justificara la demolición de patrimonio de la ciudad y había que demostrar sensibilidad al contexto urbano existente. Varios grupos y expertos se movilizaron contra este proyecto, entre ellos los comerciantes de los edificios del lado este que se estaba construyendo según la alineación homologadas y que se consideraron penalizados si no se ampliaba la avenida.<sup>309</sup>

Especialistas y grupos de presión participaron en un debate donde se alegaban principios urbanísticos y patrimoniales ante los errores de una administración municipal juzgada arrogante y pasada de moda. Involucrada en el debate, Phyllis Lambert consiguió una consulta pública sobre el proyecto en litigio, aunque tuvo que aceptarse que fuera organizada por el propio promotor que el 4 de julio de 1984 pedía la creación de un grupo de trabajo compuesto de representantes de distintos organismos de Montreal con el fin de definir un concepto urbanístico para la avenida McGill College y estudiar las modificaciones necesarias para que fuera aceptada socialmente.<sup>310</sup>

El 11 de julio de 1984, se constituyó un comité consultivo con el fin de dar cuenta de las opiniones expresadas por los participantes en la consulta y formular un informe final que presentara análisis y recomendaciones. El mandato del comité consistía en proponer criterios de adaptación urbana, en forma de recomendaciones, destinados a construir una avenida de prestigio aceptada por la población de Montreal. Phyllis Lambert y de Jean-Claude Marsan eran miembros del comité y se nombró a Peter Rose como arquitecto del comité consultivo, lo que le permitió coordinar la

---

<sup>308</sup> El promotor proponía, con el acuerdo de la administración municipal, una inmensa vidriera en el frente de la avenida y una pasarela aérea sobre la calle Mansfield, para conectar su galería comercial a los grandes almacenes cercanos.

<sup>309</sup> En el lado este de la avenida varios proyectos se estaban construyendo con respeto a las líneas homologadas. Se trata de los proyectos Les Terrasses a la esquina del bulevar de Maisonneuve, de las torres BNP y Esso entre el bulevar de Maisonneuve y la avenida del Presidente Kennedy, y de la Place Mercantile entre la avenida del Presidente Kennedy y la calle Sherbrooke.

<sup>310</sup> La solicitud que presentó al alcalde Jean Drapeau era para suspender el análisis del proyecto de la avenida McGill College por el consejo municipal con el fin de organizar consultas públicas.

investigación y el análisis de las consideraciones arquitectónicas y de diseño urbano. La consulta tuvo lugar el 19 de julio de 1984 y el 23 de agosto de 1984.

En la primera sesión<sup>311</sup>, más de 20 personas y organismos dieron su opinión presentando alegaciones. Participaron gente de negocios, profesores de universidad, arquitectos, urbanistas, y representantes de grupos preocupados de preservar el patrimonio, el OSM y la Régie de la Place-des-Arts. Había consenso en varios puntos generales:

- El sitio de la avenida constituye un sector privilegiado para acoger un proyecto de transformación urbana en el centro de Montreal;
- Toda la avenida debe tener una anchura idéntica;
- La avenida debe favorecer a los peatones gracias a la presencia de árboles y aceras suficientemente amplias para garantizar que éste pensada en función de los peatones y no de los automovilistas;
- La sala de concierto para el OSM debe distinguirse tanto del conjunto por su fachada como por su carácter general. Debe estar en un edificio público significativo y tener un lenguaje arquitectónico acorde;
- El complejo comercial debe interaccionar con el nivel de la calle, permitiendo un acceso directo a las tiendas a nivel de la calle;
- No se deben construir pasarelas peatonales por encima de las calles;
- Desde la altura de la calle Cathcart, la perspectiva hacia el Mont-Royal no debe ser bloqueada por ninguna construcción.

En la segunda sesión que debería permitir a los distintos participantes articular mejor su argumentación, aún se presentaron una veintena de alegaciones.

Además de las dos sesiones de consulta pública, los miembros del comité tuvieron numerosos encuentros con los once propietarios de edificios (importantes para el futuro dinamismo de la avenida), acompañados de arquitectos, urbanistas y otros profesionales, para recoger sus opiniones y sus preocupaciones. Por otra parte, el arquitecto del comité consultivo se entrevistó con numerosos profesionales que ya habían trabajado en la avenida McGill College y recogió documentación sobre la dimensión histórica de la avenida.

---

<sup>311</sup> Comité consultatif pour le design urbain du secteur McGill College, *Consultations publiques le 19 juillet 1984*, Rapport final, 1984.

El Comité Consultivo hizo público su informe final el 26 de septiembre de 1984, en un documento voluminoso de cerca de 170 páginas con abundantes ilustraciones. Se divide en dos grandes secciones, una informativa y otra más analítica, cada una con dos partes.<sup>312</sup> Para formular sus recomendaciones, el Comité elaboró siete criterios, y varios subcriterios, de diseño, sobre la avenida, su uso y distribución de la urbanización, edificios públicos (sala de conciertos) y privados y sus relaciones entre ellos y con el espacio público, y sobre el impacto económico y en el tráfico.<sup>313</sup>

El Comité Consultivo formuló 45 recomendaciones referidas de manera mayoritaria al diseño urbano de la avenida McGill College como espacio urbano como un lugar urbano muy particular del centro de Montreal. Estos elementos pueden resumirse en cuatro puntos precisos: La anchura de la avenida; Las fachadas urbanas de la avenida; El paisajismo de la avenida; Los espacios de la avenida. Recomienda que la amplitud de la avenida esté calculada, antes de todo, para que se encuentren dimensiones en función del peatón, para la perspectiva visual sobre la montaña y de la luz natural con el sol. Estos tres criterios permiten definir una anchura bien específica para la avenida McGill College que no se podría encontrar en otra parte de Montreal ya que tiene en cuenta la especificidad del lugar. En este sentido, pretende responder a conceptos de coherencia, armonía, unidad, orden y funcionalidad, al servicio de su comodidad y necesidades funcionales, poniendo al centro el peatón y sus necesidades para intentar crear un espacio, sobre todo, humanizado. Las fachadas urbanas, o paredes de este espacio urbano que es la avenida McGill College es el segundo elemento. Tres criterios sobre su altura ponen en juego las especificidades del lugar: la perspectiva visual, de la anchura de la calle

---

<sup>312</sup> En la primera sección, se encuentran dos partes principales. La primera se consagra a la descripción del mandato del Comité y su metodología de trabajo, y breves antecedentes de la avenida McGill College. La segunda parte está constituida por el conjunto de los resúmenes de las memorias y presentaciones que el Comité recogieron en las dos sesiones de consulta pública, así como de los informes de expertos encargados por el Comité. En la segunda sección, se encuentran también dos otras partes. La tercera parte del informe incluye dos aspectos. El primer aspecto se consagra a un análisis-síntesis de algunos aspectos determinados de la problemática urbanística del lugar en cuestión. El segundo aspecto presenta las recomendaciones que se derivan. En cuanto a la cuarta parte, consiste en una exposición de la solución recomendada por el Comité. Se encuentra, en particular, el plan de diseño de la avenida propuesto por el Comité y su arquitecto Peter Rose. En el marco de esta tesis, el análisis se referirá a las terceras y cuartas partes del informe, ya que permite entender cómo el Comité ha traducido en un lenguaje de diseño urbano sus propias recomendaciones.

<sup>313</sup> 1. Anchura y diseño de la avenida (circulación de los vehículos; circulación peatonal; estacionamiento; aspecto visual, luz natural y problemas de viento); 2. Espacios públicos (utilización del espacio y actividades; paisajismo: plantación, mobiliario urbano, señales y arte urbano); 3. Edificios y espacios privados (interrelaciones de los edificios y su perfil sobre la avenida; vocación de los edificios; espacios privados abiertos); 4. Interrelaciones de los edificios (vías subterráneas y pasarelas peatonales); 5. Sala de concierto (utilización cultural y comercial del medio; arquitectura de la sala de concierto); 6. Impacto económico en Montreal; 7. Impacto sobre la circulación.

y su relación con la luz natural del sol. El objetivo es sobre todo la comodidad del usuario de este espacio urbano. También acerca de la arquitectura de estas fachadas, el informe menciona la importancia de garantizar un carácter distintivo la sala del OSM que, perteneciendo enteramente a la fachada oeste, también domine el lugar entero por su arquitectura. El tercer elemento que define lo que se busca con esta avenida es su adaptación paisajista, el informe afirma que la avenida deberá ser plantada con árboles y dotada de mobiliario urbano eficaz para el peatón y con señales urbanas que le faciliten la orientación y adornen el paseo. En el informe se da un papel importante a la adaptación paisajista que puede estructurar bien la espacialidad de este lugar urbano singular. El cuarto elemento se refiere a los espacios que la avenida debería ofrecer para permitir actividades diversificadas y de máxima utilización y que deberían inscribirse en continuidad con el conjunto de la avenida i estructurarse en función de su vínculo con el espacio privado del edificio. El informe reconoce el espacio de la calle, en el sentido tradicional del término, para estructurar el organismo urbano componiendo las formas y organizar los vínculos entre los espacios privados y públicos por medio de espacios de tránsito como, por ejemplo, el creado por un porche de entrada al edificio. Todos estos elementos remiten a una constante búsqueda de la adaptación espacial.<sup>314</sup>

El Comité especificó dimensiones bien precisas para la anchura general de la avenida, resultado de un estudio detallado de este sitio particular. La anchura debe ser de 90 pies. La avenida no debe prever ningún terraplén, sino amplias aceras entre 22 y 40 pies, según el tramo. El informe final del Comité presenta una propuesta detallada que se parece a un plan director de diseño para la avenida,

---

<sup>314</sup> El Comité tradujo el carácter peatonal y especial que debía darse a la avenida McGill College, en siete criterios generales en término diseño urbano:

- La avenida debería ser bien definida y encuadrada por sus edificios, y la relación entre la anchura de la avenida y la altura de los edificios que la confinan debería crear un conjunto coherente;
- Los nuevos edificios deben asociarse a los edificios mas relevantes de la avenida con el fin de que creen un conjunto armonioso;
- Sería necesario incluir o añadir, lo necesario para la comodidad de los peatones;
- La sala de concierto debe tener un vínculo más directo con la avenida que los otros edificios no públicos. No obstante, debería a pesar de todo integrarse bien a los edificios que la rodean;
- Las torres deben colocarse de manera que respeten las líneas arquitectónicas bajas y los materiales empleados. Deberían concebirse para que se integraran a la atmósfera que se retira de la avenida;
- Los árboles y de «muebles» urbanos deberían estar dispuestos según principios que reforzarán la perspectiva global de la avenida.
- Todos los espacios libres públicos vacantes deberían ser utilizados lo mas posible según los principios previamente mencionados, con el fin de dar a la avenida McGill College la posibilidad de convertirse en un jalón urbano importante para el centro de Montreal.

basado en pautas de diseño precisos y adaptados a su situación excepcional, con cuatro principios básicos que son: la reestructuración espacial de la avenida con relación a su carácter central en la ciudad, la composición urbana: el uso de las formas urbana de la ciudad tradicional, y la integración de los edificios contemporáneos a su medio ambiente físico.

Los participantes en el debate acogieron con mucha satisfacción la publicación del informe final del Comité Consultivo. No sólo tenían a mano, por primera vez, una visualización completa de lo que se podía hacer de un espacio urbano significativo del centro de la ciudad, también habían podido reflejar sus aspiraciones en materia de conservación del patrimonio y de desarrollo urbano, participando activamente.

A partir de la publicación del informe final del Comité, el promotor inmobiliario presentó su versión mejorada del proyecto, el 27 de septiembre de 1984, a las autoridades municipales que encargaron un dictamen al Servicio de urbanismo de la Ciudad. La nueva propuesta de Cadillac Fairview respetaba todas las recomendaciones del Comité y asumía incluso todas las pautas de diseño del Comité. Se necesitaba solamente obtener la aprobación del consejo municipal para pasar a la fase de ejecución. Sin embargo, el alcalde de Montreal, Jean Drapeau, anunció simplemente que la sala de concierto del OSM no se construiría en la avenida McGill College y que el proyecto de Cadillac Fairview tenía prescindir de este importante componente. El alcalde hizo saber que ponía en marcha su propio proyecto de sala del OSM en un parque situado en el este de la ciudad. Cadillac Fairview pues se vio obligado a revisar otra vez su proyecto sin la sala para el OSM.

Así que, para sorpresa general, el Ayuntamiento de Montreal cambió las reglas del juego, al volver a la propuesta original para hacer de la avenida McGill College un gran bulevar de 120 pies de anchura, anacrónico y arcaico según varios autores<sup>315</sup>. El Servicio del urbanismo entregó efectivamente su proyecto de eje monumental hacia el Mont-Royal, en abril de 1985<sup>316</sup>.

Los objetivos del Servicio de urbanismo eran: Afirmar el carácter prestigioso de la avenida; ampliar la perspectiva, a partir de la extremidad sur de la avenida, sobre el Mont-Royal y en particular la cruz que lo corona; Definir la volumetría óptima de las

---

<sup>315</sup> Gérald McNichols Tétreault, *op. cit.*, p. 16.

<sup>316</sup> Ville de Montréal, *Avenue McGill College, Concept d'aménagement*, Service de l'urbanisme, Avril 1985.

parcelas de modo que se conserve una escala humana en los espacios peatonales; Ofreciéndole espacios cómodos para este Evitar la circulación de tránsito de paso; Integrar las circulaciones peatonales de superficie a las de la ciudad interior para facilitar el acceso a los distintos modos de transporte público; Integrar los edificios patrimoniales existentes (el del antiguo Banco de Ahorro en la intersección noreste de la calle Sainte-Catherine y las casas Molson y Strathcona en la calle Sherbrooke).

317

La propuesta o para la totalidad de la avenida McGill College tenía una anchura de 120 pies, con una calzada de 46 pies de anchura, confinada por aceras de 37 pies a ambos lados, y estaba limitada por dos plazas públicas con prioridad peatonal. Preveía una alineación de árboles que unificar las dos plazas públicas con el resto de la avenida. Para el Servicio del urbanismo era importante limitar las dimensiones máximas de los futuros edificios de la fachada oeste de la avenida para permitir la llegada del sol a las aceras y las plazas públicas, obtener un equilibrio con los del lado este y una vista óptima sobre el Mont-Royal.

Las nuevas construcciones debían garantizar una arquitectura de calidad al menos igual a las existentes del lado este y una escala humana para los peatones con un zócalo cuya altura media sería la de los edificios patrimoniales existentes, estableciendo reculadas para las torres un máximo de 24 pisos y favoreciendo su forma, disposición y altura para permitir el asoleamiento de los espacios públicos.

La plaza norte ocuparía enteramente el espacio situado entre el bulevar de Maisonneuve y la avenida del Presidente-Kennedy y la plaza sur el situado entre las calles Cathcart y Sainte-Catherine. Las dos plazas serían espacios de descanso y circulación para peatones y se proponía una pasarela desde la explanada de la Place Ville-Marie con el fin de franquear la calle Cathcart.<sup>318</sup>

*Finalmente*, la avenida McGill College se realizó con una anchura de 120 pies, a pesar del gran descontento de varios protagonistas del ámbito del urbanismo, de la arquitectura y del patrimonio de Montreal. Pero la perspectiva visual hacia el Mont-Royal se preservó y valoró significativamente.

---

<sup>317</sup> Ville de Montréal, *Avenue McGill College*, *op.cit.*

<sup>318</sup> Este concepto de dos plazas públicas fue criticado por Jean-Claude Marsan que decía que estos espacios son incongruentes y no toma en cuenta la forma urbana de la avenida. Jean-Claude Marsan, « Le projet du GIUM pour l'avenue McGill College. L'affrontement de deux approches », en *Le Devoir*, 12 de julio de 1985.

El edificio proyecto del promotor Cadillac Fairview se inauguró en 1989, ajustándose a la propuesta del Servicio del urbanismo de la Ciudad de Montreal de abril de 1985 y, también en cierta forma, a las recomendaciones del informe del Comité consultivo. El edificio integra así un zócalo basilar de una altura similar al antiguo banco de Ahorro, al otro lado de la avenida. La configuración de sus bajos permite establecer vínculos interesantes entre el exterior y del centro comercial. El edificio se conecta fácilmente a la ciudad interior y al metro.

No se realizó ninguna plaza pública y el diseño de la urbanización se redujo a una acera en hormigón, de una anchura de aproximadamente 24 pies, a cada lado de la calzada. Hay alcorques, pero la mayoría no tienen árbol y los arboles que hay son muy pequeños. Contra el criterio del comité consultivo hay un terraplén lineal con arboles. La explanada de la Place Ville-Marie permanece aislada del resto de la avenida, puesto que las puertas del garaje no se han cambiado y las dos escaleras por una y otra parte las puertas de garaje sólo son tan exiguas que no invitan a subir.

#### 6.2.2 Cubrimiento de la autopista Ville-Marie y creación del Quartier International de Montréal (QIM)

Presentado como un éxito importante en la historia del urbanismo de Montreal, el proyecto del Quartier International de Montréal (QIM) merece ciertamente un análisis detallado de su proceso de elaboración, por su enfoque en materia de diseño urbano e integración del patrimonio urbano. El perímetro del QIM es estratégico para reconectar el Viejo-Montreal y el centro financiero y cambiar la dinámica urbana del centro de la ciudad, corrigiendo errores urbanísticos del urbanismo de posguerra.

Este proyecto de transformación urbana se inscribe en la revitalización urbana que hemos descrito en Montreal y, como ya hemos dicho anteriormente, el urbanista americano Alexander Garvin lo considera la manifestación concreta de un éxito urbanístico. Iniciado por ciudadanos dedicados a su ciudad, el QIM constituye un modelo interesante de asociación entre los sectores públicos y privados, con una visión a largo plazo y una comprensión realista de las ambiciones y capacidades de la ciudad, como demuestra el hecho que la inversión inicial del sector público fuera superada por la de múltiples proyectos inmobiliarios privados (hoteles y oficinas).

El QIM pretendía consolidar un sector estratégico en el centro de Montreal, reorganizando su tejido para favorecer una mejor continuidad urbana entre el centro financiero y el casco antiguo, creando nuevos espacios públicos y favoreciendo la realización de proyectos arquitectónicos de gran prestigio que atrajeran nuevas actividades de carácter internacional.<sup>319</sup> Y, efectivamente, el QIM ha permitido dotar al sector de más hoteles para los congresistas, estacionamiento y comercios que apoyaran sus actividades y así realizar plenamente el enorme potencial de Montreal.

Figura 101 Localización del QIM



Fuente: SIURS, Ville de Montréal

El QIM está delimitado por la Place Bonaventure al oeste, la calle Saint-Urbain al este, el lado norte de la avenida Viger al norte, el lado sur de las avenidas Saint-Antoine y Saint-Jacques al sur. Esta parte antigua de la ciudad había quedado desestructurada por la construcción de la autopista Ville-Marie.

Sin embargo, goza de una gran centralidad en muchos aspectos y era un sector privilegiado para relacionar las diversas partes del centro contemporáneo, objeto de

<sup>319</sup> Ville de Montréal, *Le Quartier International de Montréal : Programme particulier d'urbanisme*, Montreal: Ville de Montréal, Service du développement économique et urbain, 1999, p. 16.

esta tesis. En él se cruzan las grandes redes de transporte: las autopistas Ville-Marie y Bonaventure que llevan al aeropuerto y al sur de Montreal por el puente Champlain, estaciones de tren, tres estaciones de metro y varios circuitos de autobús. Por su situación, podía potencialmente juntar las dos grandes secciones de la red peatonal protegida y reconectar los dos sectores estratégicos del centro financiero y el Viejo Montreal.

Hoy, el ámbito del QIM relaciona los grandes equipamientos internacionales de Montreal, grandes polos de atracción turísticos, recreativos y culturales del Viejo-Montreal, el Viejo-Puerto y el Canal-de-Lachine; el centro financiero, la ciudad interior, la Place-des-Arts, el museo de arte contemporáneo y el Barrio Chino. Este sector concentra lo esencial para la actividad de carácter internacional en Montreal: el palacio de los congresos, el World Trade Center, la sede de la OACI, la torre de la bolsa y la Place Bonaventure. Concentra también los grandes hoteles de Montreal.

Al final de los años 1990, constituía la principal reserva de grandes espacios centrales edificables, incluyendo el ofrecido por la cobertura de la autopista Ville-Marie. Este ámbito, que se había dejado al margen en la posguerra, a favor de Saint-Antoine, había sido profundamente maltratado por el desplazamiento de la autopista Ville-Marie desde la calle de la Commune durante los años 1970 para salvar la ciudad i el puerto viejo. Sin embargo, la construcción de esta vía rápida en trinchera no se acompañó de ninguna inversión para integrarla a su contexto urbano y asegurar una continuidad en el tejido urbano. Así pues, El sector presentaba importantes dificultades, como sector de transición mal integrado y constituía una barrera entre los centros de actividad y los grandes destinos turísticos adyacentes.

La construcción, en 1983, del palacio de congresos sobre la autopista, demuestra la intención de salvar el hiato urbano que esta representaba. Sin embargo, el detonante de la idea de resolver el corte de la autopista Ville-Marie fue el anuncio del Gobierno del Québec de ampliar de manera significativa el palacio de congresos para conservar su competitividad a escala norteamericana. Se consideró que para que la ampliación pudiera ser exitosa era necesario, no limitarse a tapar la autopista, sino crear un entorno más agradable y funcional para congresistas, trabajadores y los turistas. Por otro lado, la revitalización del sector que ello produciría podría ser la ocasión para estimular la inversión privada en los terrenos adyacentes y reorganizar el tejido urbano, eliminando el sentimiento de barrera que existía, a base de crear

espacios urbanos de calidad a lo largo de las calles Saint-Antoine, Viger, University y McGill.

La idea de crear un barrio internacional en Montreal surgió a partir de este momento, a mediados de los años 1980, a partir de un estudio realizado por el Gobierno que consideraba el carácter internacional de la metrópolis como un importante eje de desarrollo futuro después de evaluar este mercado potencial, teniendo en cuenta la presencia de múltiples organizaciones internacionales como la OACI, el IATA y CITA en Montreal. A la vista de otros casos de éxito en este sector, en particular en Suiza, se constataba que era necesario encontrar un concepto específico para Montreal y saberlo vender internacionalmente.

Stephen Cheasley, asociado del gabinete de abogados Fasken Martineau DuMoulin -que volveremos a encontrar a lo largo de esta historia- había sido el iniciador y el visionario de este planteamiento. Estaba convencido de que, si Montreal apostaba por este objetivo, podría atraer organizaciones y eventos internacionales. Con esta idea lideró a los líderes de la comunidad de los negociantes y colaboró con los Gobiernos. Pero a pesar del interés mostrado por estos, la coyuntura económica desfavorable frenó posibles iniciativas, hasta el principio de los años noventa, cuando se pudo construir el World Trade Center (WTC), promovido por Phillip O' Brien, en 1991 y animando luego, según Cheasley, la construcción de la sede de la OACI y su centro de conferencias internacionales en 1995, ambos cubriendo la autopista y creando fachada al Square Victoria e inhalado un nuevo dinamismo al barrio.

A mediados de la década, los promotores inmobiliarios, reunidos en la Asociación de los residentes del Barrio internacional de Montreal (ARQIM),<sup>320</sup> presidida por Cheasley, unieron sus esfuerzos a los de los líderes de los distintos niveles del Gobierno para crear el Quartier international de Montréal (QIM). Además de Cheasley, dos hombres de negocios influyentes desempeñaron también un papel crucial para el éxito del proyecto: Juan-Claude Scraire, presidente de la Caisse de

---

<sup>320</sup> El ARQIM es un agrupamiento de 29 propietarios que representan los 61 inmuebles y terrenos tocados por el proyecto. El ARQIM se inspira del éxito de la asociación creada durante la consulta pública por el proyecto de la avenida McGill College y de los Business Improvement District que permitieron con éxito, a través de un planeamiento estratégico, la revitalización de los barrios centrales de grandes ciudades de Estados-Unidos como Baltimore, Philadelphia o Nueva York. El ARQIM participaría como veremos en el consejo de administración de la société QIM, creando solidaridad entre los propietarios y responsabilidad frente a la necesidad de fomentar un espacio urbano de calidad. El ARQIM aporta también una parte del presupuesto para el diseño de los espacios públicos del proyecto.

dépôt et placement du Québec (CDP) que manifestó su apoyo de todo momento y Claude Normandeau, un hombre de negocios que trabaja desde hacía mucho tiempo en promover el carácter internacional de Montreal, al que se confió la Presidencia de la Sociedad del QIM, en el momento de su creación.

Cuando el Gobierno de Quebec anunció su ambicioso plan de ampliación del Palacio de Congresos, la gente de negocios pudo crear la Société QIM de gestión, que asegurase la supervisión del proyecto y de la obra, así como formar el equipo que iba a diseñarlo, dirigido por el urbanista y arquitecto Clément Demers. La *Société QIM* es un organismo sin ánimo de lucro constituido por los actores involucrados en el proyecto: la Caisse de dépôts et de placement du Québec, el Ayuntamiento de Montréal, el Gobierno del Québec, el Gobierno del Canadá y la ARQIM. Se estableció un consejo de administración del organismo que representara a los actores y también una dirección general con un equipo de proyecto que integrara expertos del Ayuntamiento de Montreal y profesionales del sector privado para asumir el proyecto y su realización. Un director de proyecto asegura la relación entre la parte administrativa y la de concepción.

Para Stephen Cheasley esta no era la primera experiencia en esta clase de proyecto. En efecto, su nombre se asocia a otros proyectos urbanos importantes en Montreal, en particular el Viejo-Puerto y la avenida McGill College en la que se inspiró para crear la ARQIM. Los propietarios ribereños del QIM compartían la misma visión de su barrio, la de un diseño urbano que reflejará el carácter internacional del sector. Los miembros del ARQIM llegaron a un consenso inequívoco en cuanto a la calidad de las intervenciones. El diseño de los espacios públicos debía ser de gran calidad. Posteriormente, el ARQIM, en colaboración con los tres niveles de Gobierno, creó la Société del Quartier International de Montréal, responsable del diseño urbano de los espacios públicos. El dinamismo del ARQIM contribuyó en gran parte al éxito del proyecto, pues sus miembros promocionaron activamente el desarrollo y la renovación de sus propiedades.

Además de la ampliación del Palacio de Congresos de Montreal, el otro gran proyecto inmobiliario situado en el centro del perímetro delimitado por el QIM fue la nueva sede de la Caisse de dépôt et placement du Québec (CDP), presidida por

Jean-Claude Scraire,<sup>321</sup> que añade un activo esencial para el barrio, ayudando a cubrir una buena parte de la autopista Ville-Marie. La CDP registraba un fuerte crecimiento desde hacía unos años y la construcción de un nuevo edificio iba a permitir responder a sus necesidades y agrupar eficazmente todas las filiales del grupo en el QIM.

Por su parte, Claude Normandeau, consciente de lo que está en juego con los proyectos de asociación público-privados, se implicó en los numerosos comités que promovieron la vocación internacional de Montreal con otros pioneros como Stephen Cheasley y Phillip O' Brien (WTC), durante más de 15 años. Como Presidente y Director General del Technoparc Saint-Laurent -Sector industrial de alta tecnología construido en el norte de la ciudad-, desempeñó un papel primordial en su fulgurante ascensión internacional que le dio experiencia, para negociar con los distintos Gobiernos.

A partir de las primeras etapas de planificación, Claude Normandeau, a la cabeza de ARQIM, se esforzó en desarrollar buenas relaciones con los distintos participantes implicados en el proyecto, en particular las autoridades municipales para asegurarse de la calidad de los trabajos de infraestructura.

La ayuda financiera del estado federal y provincial se reveló indispensable para este proyecto urbano cuyo diseño permitió al Barrio internacional optimizar las repercusiones de sus intervenciones en los sectores vecinos. El sector público desempeñó un papel importante en las transformaciones urbanas en profundidad, tanto en la promoción y planificación como en la financiación.<sup>322</sup> Sin embargo, en cuestiones de proyecto urbanístico que salían del marco normal de inversión pública, el Estado ya no podía intervenir solo y la concertación con la iniciativa privada fue necesaria. Viceversa, la intervención de los Gobiernos permitió realizar mejoras de

---

<sup>321</sup> Presidente del consejo y Director General, estaba a favor del proyecto QIM, mucho antes de que se tomara la decisión de construir el nuevo edificio de la institución. Scraire concedía también una importancia al tema de diseño de los espacios públicos.

<sup>322</sup> En efecto, el Gobierno federal invirtió en las infraestructuras del Viejo-Puerto, del Canal Lachine, de la OACI, y más recientemente en un acuerdo tripartito con el Gobierno de Quebec y el promotor inmobiliario Westcliff para la construcción de un pasaje subterráneo en un lugar difícil bajo la calle University, con el fin de consolidar mejor la red peatonal protegida de la ciudad interior. Por su parte, el Gobierno de Quebec inyectó importantes sumas en la Ciudad del Multimedia y el Viejo-Montreal, además de invertir directamente 250 millones para ampliar el Palacio de Congresos. Para el Gobierno de Quebec, interesado en la proyección internacional de la metrópolis y en la restauración de un territorio que había perturbado en los decenios anteriores, la ampliación del Palacio de Congresos representaba una oportunidad única para reunificar el barrio con el Viejo-Montreal y la Ciudad de Multimedia. Su intervención en estos proyectos le dieron una visión global del desarrollo de este sector neurálgico.

la red de infraestructuras subterráneas allí donde los costes implicaban riesgos excesivos para el promotor privado. Entre otros, este fue el caso de la conexión de las redes peatonales Este y Oeste del centro financiero, en que el Gobierno de Quebec intervino en los tramos que faltaban del gran rompecabezas.

También es el caso del Palacio de Congresos que, sumando las inversiones públicas y privadas, era, una de las obras más grandes del Canadá, en el año 2000. A partir de las recomendaciones formuladas en 1997 para su ampliación, se consideró inevitable la inversión del sector público, con el fin de crear un medio ambiente urbano de calidad que favoreciera inversiones del sector privado en proyectos inmobiliarios. El principal obstáculo eran los costes del cubrimiento de la autopista que ningún organismo privado estaba en condiciones de asumir y que, inevitablemente, contó con un apoyo financiero del sector público y una participación particular de los propietarios inmobiliarios ribereños del ARQIM, dando sentido a la inversión realizada en el Palacio de Congresos. Las repercusiones inmediatas en materia de inversión inmobiliaria se han evaluado en cerca de 700 millones de dólares.

La concertación para crear el barrio de actividades internacionales en Montreal se concretó en el Programa Particular de Urbanismo (PPU) del QIM. Fruto de varios años de reflexión y planificación urbana del Ayuntamiento y los arquitectos-urbanistas Daoust Lestages, era también el resultado de dos años de trabajo intenso de la Caisse de dépôt et placement du Québec, cuyos dirigentes suscitaron la adhesión y la colaboración de los Gobiernos y de la empresa privada en un extenso proyecto de transformación urbana para crear un barrio internacional.

Herramienta de promoción económica y marco de referencia común, este documento expone lo que considera como los intereses de todo los ciudadanos de Montreal y los socios del proyecto (residentes adyacentes, autoridades, Caisse de dépôt et placement du Québec y empresas privadas) para la adaptación y el desarrollo armoniosos del barrio internacional. En materia de contenido urbanístico, el PPU incluye tanto las acciones sobre el ámbito público como las intervenciones inmobiliarias, arquitectónicas y turísticas previstas.

Realizado conjuntamente por el Ayuntamiento de Montreal y la Sociedad del QIM, el PPU constituye un recurso esencial al encuadrar la que será una de las obras más grandes de la ciudad y presenta un nuevo modelo de colaboración que reúne un

gran número de protagonistas del desarrollo económico, esencialmente, las autoridades y protagonistas del sector privado. El PPU es también el resultado de un importante trabajo de proyecto urbano.

En materia de planificación, el PPU consolida la reflexión empezada a principios de los años 1990 con el plan director del distrito de Ville-Marie, que corresponde al centro de la ciudad. Los objetivos urbanísticos que determina son el desarrollo económico de Montreal, la creación de un barrio prestigioso en el centro del centro de la ciudad y garantizar un diseño urbano duradero que optimice los recursos presentes en el centro.<sup>323</sup>

Las prescripciones del PPU, complementan, con una mayor exigencia, la reglamentación urbanística de la ciudad, de manera que cada una de las realizaciones en materia de edificación o de espacio público ha de asegurar altos estándares de calidad, de modernidad, de originalidad y de integración a los elementos de valor patrimonial. También favorecer la convivencia en los espacios peatonales y públicos y contribuir significativamente al conjunto del barrio con su arquitectura y su integración urbana. Finalmente, participar, en cuanto sea posible, a la extensión prevista de la red peatonal protegida de la ciudad interior.

La adopción del PPU como documento legal permite a la Sociedad del QIM, al Ayuntamiento de Montreal y a la Comisión Jacques-Viger<sup>324</sup> aplicar criterios cualitativos dentro del marco legal, así como formalizar la financiación del proyecto y los compromisos de los socios<sup>325</sup>.

---

<sup>323</sup> Las orientaciones concretas para el proyecto son:

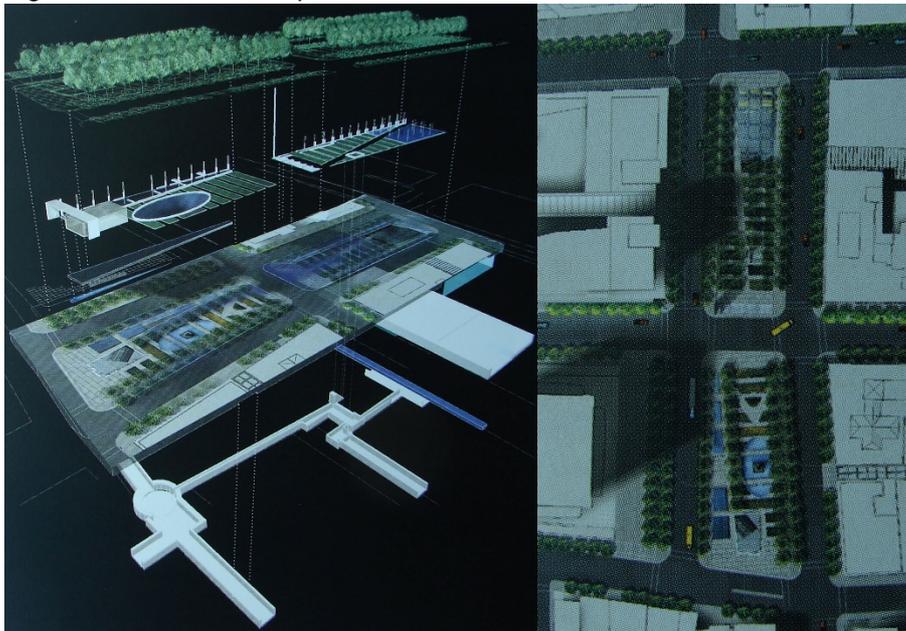
- La extensión del centro de negocios;
- La rehabilitación del sector en declive por la presencia de la autopista Ville-Marie y la trama urbana discontinua;
- La reconstrucción de los vínculos entre el centro de negocios, el Viejo-Montreal, la Ciudad del multimedia y el Barrio Chino;
- La expresión de la vocación internacional del QIM;
- La creación de un barrio acogedor;
- La valoración de los recursos y de las competencias locales;
- La preservación histórica;
- La integración del desarrollo subterráneo y al nivel del suelo;

<sup>324</sup> Esta comisión fue creada en 1962 para proteger y valorar el patrimonio del Casco Antiguo, con el mandato -excepcional en el Quebec- de estudiar temas de preservación del casco antiguo y, según las circunstancias, de otras partes de la ciudad, tenía que ser consultada obligatoriamente por el servicio de urbanismo del ayuntamiento que debía pasar sus recomendaciones a las normas del ayuntamiento (Reglamento numero 2760, artículo 2, de creación la comisión Jacques-Viger).

<sup>325</sup> Acerca de la financiación del proyecto, los gobiernos del Canadá y del Quebec aceptaron invertir hasta 24 millones de dólares para obras en los espacios públicos y las infraestructuras publicas. Además el gobierno del Quebec anunciaba su voluntad en ampliar substancialmente el palacio de congresos,

La primera actuación importante del QIM fue cubrir segmento estratégico de la trinchera de la autopista Ville-Marie, entre las calles Bleury y Saint-Alexandre, que permitió crear un espacio público de gran importancia donde se creó la nueva plaza Jean-Paul Riopelle con estándares de especial calidad. Con estos mismos estándares se rediseñó el square Victoria que había perdido toda calidad espacial desde que, en los años 1960 y 1970, se había reorganizado secuencia de la avenida McGill y la Côte du Beaver Hall exclusivamente a favor de los coches. Con el nuevo diseño se reorganizó la circulación automóvil y se recuperó su configuración histórica, reconectándolo a la red peatonal protegida, con una reinterpretación contemporánea del square inglés como espacio de descanso, con un entorno de calidad arquitectónica y de prestigio<sup>326</sup>.

Figura 102 Diseño del square Victoria



Fuente: Ville de Montréal, *Programme particulier d'urbanisme du Quartier international de Montréal*.

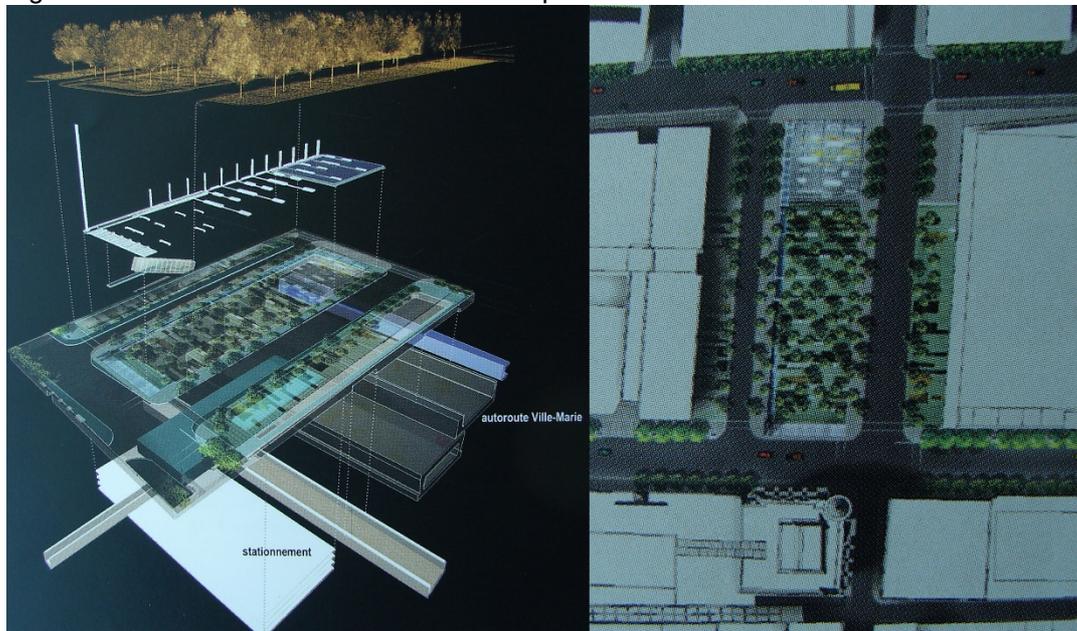
situado en el sector del QIM. Había sin duda una coyuntura favorable. Varios factores hicieron que los sectores públicos y privados tenían confianzas en este proyecto urbano. El PPU ha permitido anclar, dentro de una perspectiva urbanística, este entusiasmo del sector público, en crear un nuevo sector de alta calidad justo al lado del centro financiero y el interés del sector privado en invertir millones de dólares para desarrollar proyectos inmobiliarios.

<sup>326</sup> El Square Victoria había sido importante en el crecimiento de Montreal. Seriamente desestructurado por las intervenciones de los años 1960 y 1970, el espacio público encuentra aquí su perímetro original y su carácter de square rodeado de calles. El carácter victoriano de este espacio se reinterpreta en una factura contemporánea. Una pantalla vegetal compuesta de una alineación de árboles rodea el corazón del lugar animado por el eje de las fuentes que conecta los sectores norte y sur. Elementos de arte público se encuentran a lo largo de este eje: la placa de arte público (que presenta obras efímeras), la escalera Guimard restaurada (obra ofrecida por la Ciudad de París), el zócalo de la estatua de la reina Victoria, los árboles preservados y el acceso a la estación de metro restaurada, tomando la forma de un cubo de vidrio que recuerda los pabellones-invernadero de la época victoriana.

La plaza Jean-Paul Riopelle, al contrario del square Victoria, es una creación *ex nihilo*. Se ubica entre el Palacio de congresos y la nueva sede de la Caisse de dépôts et de placements du Québec y tiene un carácter íntimo, con una vegetación densa a la manera de bosque urbano.<sup>327</sup>

Al contrario de los espacios públicos diseñados en los años 1960 y 1970 donde la integración morfológica con la trama urbana era mas pobre, estas plazas públicas<sup>328</sup> se insertan de manera positiva en el tejido urbano.

Figura 103 Diseño de la Place Jean-Paul Riopelle



Fuente: Ville de Montréal, *Programme particulier d'urbanisme du Quartier international de Montréal*.

Al mismo tiempo se rediseñaron la calle Saint-Antoine y la avenida Viger para eliminar la imagen de vías de servicios de la autopista que tenían otorgándoles un carácter más urbano. También se reurbanizaron la calle University y la avenida

<sup>327</sup> Contiene aproximadamente 90 árboles de especies diferentes y recuerda el bosque indígena de la isla de Montreal. En la parte norte de la plaza, se sitúa una aljibe monumental con una escultura-fuente de Jean-Paul Riopelle titulado *La Joute*. La superficie de la plaza compone un mosaico mineral y vegetal que recuerda los motivos tecnológicos de una imagen con píxeles. Doce conductos de luces que crean niebla dan ritmo el espacio. Un reloj urbano anima el lugar, activando progresivamente la puesta en luz y la niebla de los conductos para culminar con la puesta en marcha del círculo de fuego sobre la superficie de agua que rodea la obra de Riopelle. Durante las noches de verano, esta obra se anima con la aparición de un círculo de fuego, que se enciende por encima del agua.

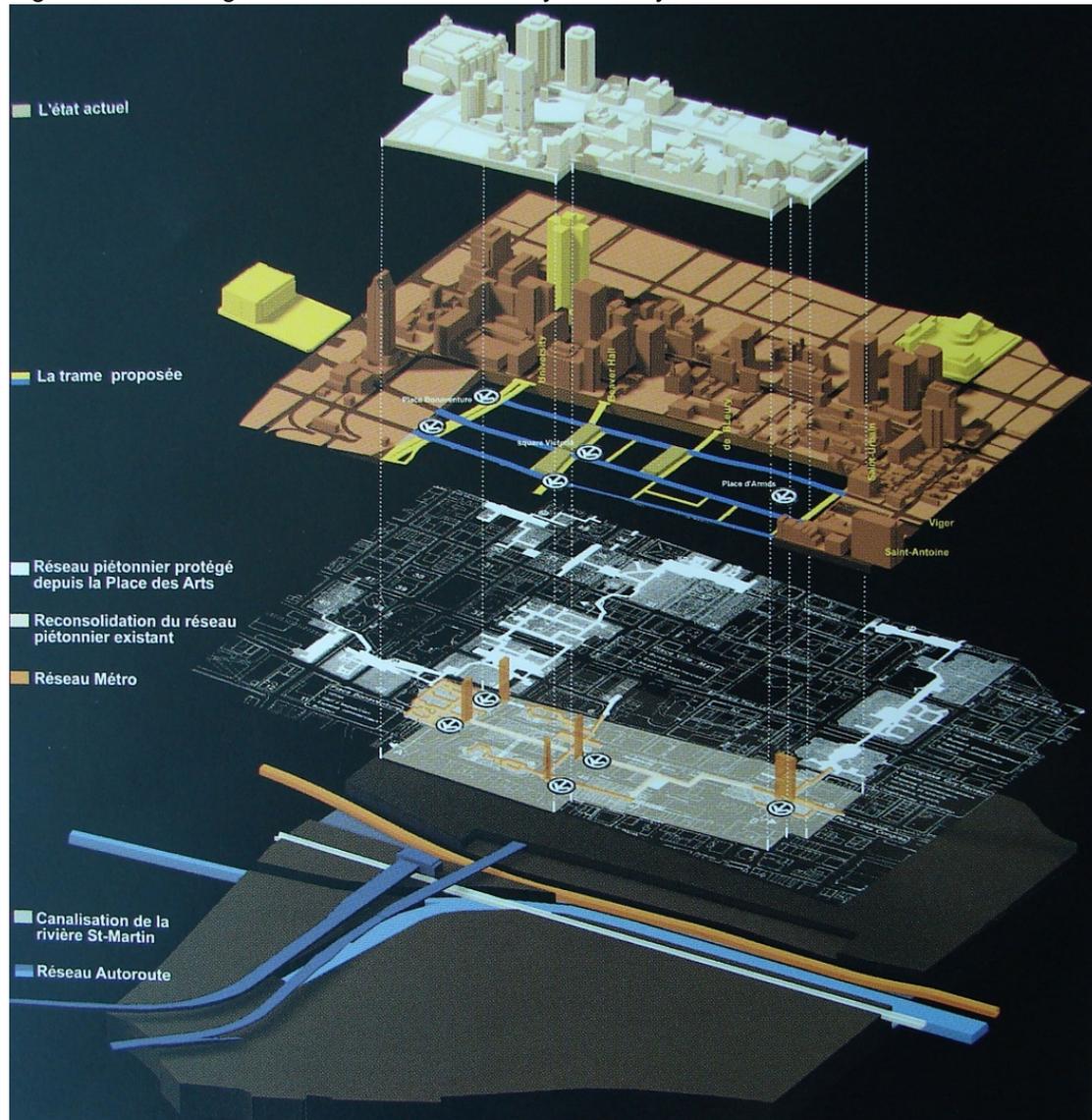
<sup>328</sup> En Montreal se puede mencionar como ejemplo la reorganización del square Viger o la interiorización completa de la plaza Desjardins al interior del edificio del Complexe Desjardins.

McGill, tanto al nivel de la trama de calles como al de las aceras, para favorecer una mejor circulación peatonal. La cobertura de la autopista Ville-Marie, entre las calles Bleury y Saint-Alexandre, ofreció una perspectiva completamente diferente del barrio mejorando drásticamente la conectividad peatonal y rodada entre el centro financiero y el Viejo-Montreal.

La ampliación del Palacio de Congresos también ocultaría otro segmento de la autopista, de manera que los nuevos espacios públicos del QIM aumentarán la superficie peatonal del sector de un 40% y, con ello, la calidad de vida urbana.

El sector del QIM ya gozaba de una notable presencia comercial, a pesar de la pobre calidad de sus espacios públicos. Un gran número de propietarios inmobiliarios y grandes empresas, como Power Corporation y Québecor, tenían domicilio en el sector del QIM gracias a estar bien conectado a las autopistas Ville-Marie y Bonaventure y ser directamente accesible a partir de tres estaciones de metro. A pesar de eso, según Clément Demers, más de 500.000 pies cuadrados de terrenos estaban disponibles para el desarrollo inmobiliario. Con el proyecto del QIM, más de 4000 habitaciones de hoteles pudieron conectarse a la red peatonal protegida de la ciudad interior y luego a las tres estaciones de metro.

Figura 104 La integración con los sectores adyacentes y las redes de circulación



Fuente: Ville de Montréal, *Programme particulier d'urbanisme du Quartier international de Montréal*.

La calidad del diseño de la urbanización (como los alcorques continuos de plantaciones, que favorecen la permeabilidad para los árboles), y del mobiliario urbano (bancos, papeleras, contenedores, indicaciones, alumbrado de las calles y de las aceras) fueron definitivos en la consolidación de una imagen distintiva del QIM. También algunas esculturas la fuente de Jean-Paul Riopelle. y el círculo de fuego que la rodea con una secuencia programada. La intervención en la calle University pone de relieve esta puerta de entrada al centro de Montreal y destaca la

presencia del QIM.<sup>329</sup>

### CONCLUSIÓN DE LA PARTE 3

En esta tercera parte de la tesis se ha explicado la crisis del urbanismo de posguerra, con el ejemplo de la transformación urbana en el sector del arrabal Saint-Laurent. El fracaso de la renovación urbana en el arrabal Saint-Laurent es el resultado de una visión urbanística extraña a las características del sector, una visión que se ha impuesto sin tomar en consideración el contexto, las características del tejido urbano y, de manera mas general, su papel en la historia de Montreal. A lo largo de la tesis se ha explicado la importancia de conocer el sector donde se realizan los proyectos urbanísticos de importancia. Una lectura cuidadosa de los documentos de planificación urbana de la época muestra inequívocamente que estaban malinterpretando el potencial de transformación del arrabal. La principal consideración era su ubicación cerca del centro de la ciudad y la presencia de las infraestructuras pesadas de transporte.

Como lo ha demostrado el capítulo 5, la crisis del urbanismo de posguerra es el resultado de una nueva consideración por los aspectos relacionados con los temas del patrimonio. El ejemplo de la demolición de la casa Van Horne ha marcado el comienzo de una lucha por la salvaguardia del patrimonio, incluyendo las edificaciones vernáculas. Se empezó a considerar la ciudad como un conjunto complejo y lleno de interacciones de todo tipo. Inscrita en la historia, la ciudad, por su duración, tiene una memoria, que no cumple siempre con los deseos y necesidades del momento presente. Al igual que lo mencionaba Henri Lefebvre, no se puede encadenar la practica urbanística a la creación de formas dogmáticas disociadas de la verdadera praxis de la vida social. Nadie crea relaciones sociales *ex nihilo*<sup>330</sup>.

La crisis del urbanismo de posguerra abrió la puerta a esta idea que el urbanismo puede participar a la conservación y la valoración del patrimonio. Las teorías sobre la tipo-morfología y la reflexión de muchos académicos sobre los temas de la memoria y la identidad abrieron la puerta a una gran reflexión sobre la disciplina del

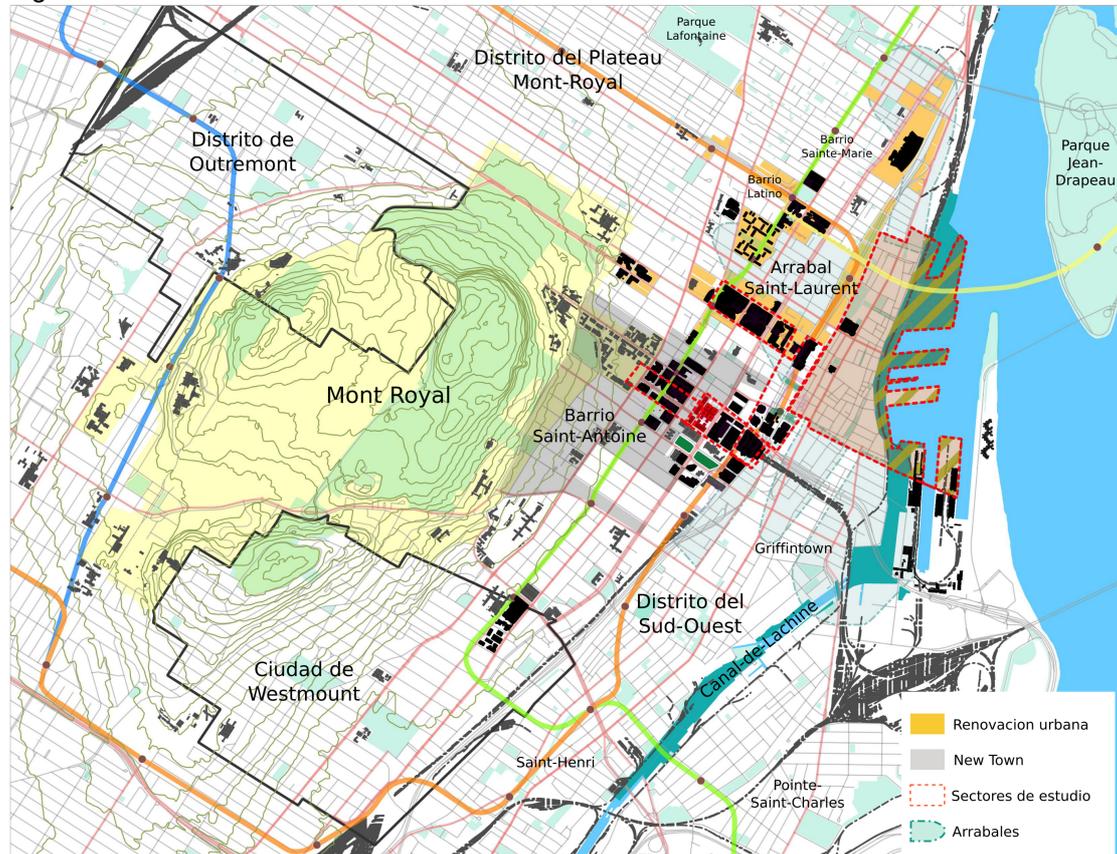
---

<sup>329</sup> En un sector en pendiente continua, se instalaron veintidós estructuras de acero y piedra calcárea que recuerdan las columnas del pórtico de la ciudad que se desmaterializan poco a poco para dejar lugar a la transparencia, a la luz y a los colores del mosaico internacional.

<sup>330</sup> Henri Lefebvre, *Le droit à la ville, suivi de Espace et politique*, Paris: Anthropos, 1968, pp. 95-108.

urbanismo. En consecuencia, veremos en la próxima parte de la tesis que hemos visto llegar nuevos caminos para el urbanismo norteamericano con el diseño urbano, la planificación estratégica, los *guidelines* y la noción de proyecto urbano.

Figura 105 El desarrollo del centro de Montreal



Fuente: SIURS, Ville de Montréal

Para el proyecto de la avenida McGill College, y a la luz del conjunto del proceso de consulta pública, el Comité desembocó en un compromiso acerca de la anchura de la avenida, es decir 90 pies. Se trataba efectivamente de un compromiso entre los 60 pies del proyecto de Cadillac Fairview y de los 120 pies con anterioridad al proyecto desde años 1950. Bajo esta principal recomendación el comité pidió a su arquitecto Peter Rose desarrollar una propuesta de proyecto que se presentó a la Ciudad de Montreal en acompañamiento de su informe final. Se consideraba que una anchura de 120 pies era desproporcionada frente a la escala del entorno construido. Aunque el Ayuntamiento no quiso respetar las recomendaciones del comité consultativo, este ejercicio permitió demostrar que era posible permitir una participación de los ciudadanos y encontrar un consenso capaz de mejorar el

proyecto inicial. Se demostró también hasta que punto un proceso de consultación puede ayudar para asegurar una mejor protección y valoración del patrimonio.

El proyecto del QIM ilustra el principio que la reestructuración de un sector urbano, perforado por numerosos terrenos vacantes y una trama urbana discontinua, para lo cual es necesario *retisser* los vínculos que faltan y sentar las bases de un vocabulario distintivo, no puede hacerse simplemente con un enfoque conservacionista. La operación de rehabilitación permitió articular nuevamente un sector clave en la dinámica urbana en el centro de Montreal. Verdadero puente lanzado encima de la autopista Ville-Marie, el QIM garantiza hoy una conexión y una fluidez entre el Centro financiero y el Viejo-Montreal por medio de espacios públicos de gran calidad. La asunción del patrimonio urbano en un sector desestructurado, como lo era este sector, no puede hacerse sino a través del prisma de una planificación global y estratégica que la fórmula del proyecto urbano puede asumir.

La revitalización del Viejo-Puerto de Montreal ilustra el principio que un proyecto tiene un pasado, una historia, se formalizó a medida de los debates, llamando a los diferentes protagonistas según los momentos. Un proyecto puede así surgir progresivamente de una reflexión, de una situación, de un espacio. El enfoque planificador llevado por el Gobierno federal y la Sociedad del Viejo-Puerto, así como el éxito del proyecto como tal, testiguan de un buen resultado, aunque se detectan algunas derivas en el proceso. Las consultas públicas favorecieron la aparición de un referente común a los distintos protagonistas, revelando progresivamente la importancia del lugar para Montreal, y sobre todo como espacio abierto y accesible para la población. El proceso fue menos estructurado que la consulta pública llevada para el proyecto de la avenida McGill College. El enfoque evolutivo que se llevó durante muchos años permitió anclar el proyecto en un contexto de acción y terreno y así validar algunas vocaciones y avanzar en la elaboración una serie de *guidelines*.

La problemática de la recalificación del Viejo-Puerto se relacionó bastante con el sitio en sí mismo, pero muy poco con su entorno. Hubo una ausencia de búsqueda de nuevos vínculos con el resto de la ciudad, contrariamente al QIM para el cual este aspecto se situaba en el centro de las preocupaciones de diseño urbano. Esto habría permitido una relación ciudad/puerto renovada, y con efectos estructurante importantes y duraderos sobre el corazón del sitio histórico del Viejo-Montreal. Hay que mencionar que es la dimensión espacio público polivalente que domina. El Viejo-Puerto de Montreal se convirtió en un lugar de fiesta, un espacio lúdico en

búsqueda de eventos lúdicos. Numerosas actividades no tienen nada que ver con el carácter portuario e histórico del lugar, y implican una cierta banalización del lugar y molestias para los residentes del Viejo-Montreal.

En el caso del Viejo-Montreal, se constata que la protección y el desarrollo se hace esencialmente vía el acuerdo ocurrido en 1979 con el Gobierno de Quebec, y por planes específicos a este sector de Montreal. El decreto de 1964 era una etapa importante hacia la protección de este patrimonio urbano de excepción. Pero, en gran parte, son las acciones que permitieron poner en marcha una verdadera operación de conservación, evitando así una erosión mayor de este centro histórico. Las consecuencias prácticas de estas acciones van a servir para aplicar un nuevo enfoque de conservación, la de la rehabilitación. A diferencia de la renovación, que destruye y reconstruye, la rehabilitación conserva la edificación, contribuyendo a la forma urbana y al espacio público y, al mismo tiempo, lo adapta a las exigencias de las normas de construcción y comodidad actuales. La rehabilitación del centro histórico de Bolonia es la más famosa de estas operaciones. Pero este respeto de la ciudad antigua, por su rehabilitación, se acompaña también de una reflexión sobre la forma de una arquitectura contemporánea, a la manera de la escuela de arquitectura de Montreal.

## **PARTE 4**

### **LA INCORPORACIÓN DEL PATRIMONIO URBANO AL URBANISMO INSTITUCIONAL**

### 7.1 Las primeras iniciativas del gobierno para regular el patrimonio en Quebec y el derecho municipal con carácter discrecional

La tendencia intervencionista de los estados en la postguerra se había invertido a principio de los años 1970<sup>331</sup>. El Keynesianismo daba paso al neoliberalismo, también en Canadá<sup>332</sup>. En el Quebec, con la crisis económica global de principio de la década de 1980, tuvo que abandonar gradualmente el enfoque estatista.<sup>333</sup>

El cambio fortaleció gradualmente a la comunidad de negocios de expresión francesa que -favorecida por el sector público de la provincia- se había consolidado con suficiente fuerza a finales de la década de 1970 y, ahora exigía restricciones que el PQ asumiría en gran medida en sus últimos años en el poder y se reflejaron ya claramente en las orientaciones del nuevo gobierno liberal de Robert Bourassa, a partir de 1985<sup>334</sup>.

---

<sup>331</sup> Alain-G. Gagnon y Mary Beth Montcalm, *op. cit.*, p. 13.

<sup>332</sup> A pesar de su victoria electoral de 1981, el gobierno del PQ se enfrentó a enormes dificultades con la derrota en el referéndum, hasta el punto que, según varios observadores, la victoria del «no» transformó el nacionalismo político en un nacionalismo económico. Esta voluntad de independencia económica busca dar la máxima asistencia a las empresas quebequenses, sustituyendo de manera eficaz la expansión del sector gubernamental, junto al nacionalismo político, dos aspectos importantes desde principios de los años 1960.

<sup>333</sup> El abandono gradual por el PQ de un enfoque estatista a favor de una subordinación al mercado se hace evidente dentro de los documentos gubernamental como *Bâtir le Québec* (1979) y *Le Virage Technologique* (1982), que ilustran la nueva fe del gobierno hacia las iniciativas de las empresas privadas. Vid: Gouvernement du Québec, *Bâtir le Québec*, Éditeur officiel du Québec, Québec, 1979. Gouvernement du Québec, *Le virage technologique*, Éditeur officiel du Québec, Québec, 1982. Este documento anuncia un cambio importante, ya que contempla que todos los actores de la empresa privada puedan acceder a la concesión de fondos del gobierno, en virtud de su potencial de crecimiento y de su necesidad de financiación. Aunque ningún de los dos documentos de política industrial de 1979 o 1982 revela el costo del programa, el ministro responsable, Bernard Landry, lo estima en alrededor de mil millones de dólares al año. Vid: Bernard Bonin, «U.S.-Quebec Economic Relations», en A. O. Hero Jr. y M. Daneau, *Problems and Opportunities in U.S.-Canada Relations*, Boulder: Westview Press, 1984, p. 32.

<sup>334</sup> A principio de los años 1980, aparecieron tensiones entre el gobierno del PQ y los sindicatos del sector público. En respuesta a la crisis económica, la administración del PQ aprobó una serie de leyes estrictas y represivas que redujeron las pensiones de los funcionarios públicos, dictó las reglas de negociación de los salarios, determinó arbitrariamente las condiciones de trabajo de los empleados del sector público, puso fin a la huelga de los profesores en los colegios e instituciones de educación pública, e impulsó un recorte salarial retroactiva en el sector público.

La estrategia gubernamental revisada y centrada en la economía de mercado se tradujo, según Yves Bélanger, en una reducción del gasto público, un estímulo a la creación de nuevos empleos y un aumento del apoyo a la iniciativa empresarial.<sup>335</sup> La reacción positiva de la comunidad empresarial a la elección de los liberales de Bourassa, fue inmediata: la calificación crediticia Moody. de la provincia, que había caído a A1 en 1982, subió a AA3.<sup>336</sup>

Evidentemente, el desarrollo más notable del sector privado de Quebec fue en la metrópolis. Las importantes obras urbanísticas que hemos visto en el centro de Montreal, se impulsarían esta vez con herramientas de planificación concertada con la empresa privada, más flexibles que las de la planificación racional de la época de la renovación urbana anterior. Los nuevos empresarios, ansiosos de proyectos urbanos capaces de estimular la economía, promovieron el nuevo paradigma urbanístico de la planificación estratégica y el urbanismo con carácter discrecional con acción comunicativa eficaz y nuevas tendencias en el diseño.

### **Crisis de planificación racionalista**

Las decepciones causadas por el urbanismo de posguerra pusieron en cuestión las bases de la planificación racional.<sup>337</sup> La crisis de la planificación no puede separarse de la crisis de la modernidad, al igual que no se la puede aislar de la crisis del Estado intervencionista a la cual se encuentra directamente vinculada. Este modelo de planificación racionalista -al que, en Montreal, el alcalde Jean Drapeau era adepto- se adaptaban mal a las recientes transformaciones sociales y políticas que

---

<sup>335</sup> Yves Bélanger, « L'État québécois : un État hybride », *Interventions économiques. Pour une alternative politique (Dossier: L'État en question 1)*, Montreal: Éditions Saint-Martin, 1987, n° 17, p. 120. Esto llevó a la creación de las instituciones financieras de nivel mundial, sentó las bases de una equidad corporativa, aumentó la eficiencia de los programas sociales y creó un ambiente favorable para los negocios. Vid: T. J. Courchene, « Market Nationalism », *Policy Options*, vol. 7, n° 8, 1986, p. 7. A.-G. Gagnon y K. Z. Paltiel, « Devenir « maîtres chez nous »: émergence d'une bourgeoisie balzacienne au Québec », en A.-G. Gagnon et B. Tanguay, *La juste démocratie : Mélanges en l'honneur de Khayyam Zev Paltiel*, Ottawa: Carleton University Press, 1992, p. 318-339.

<sup>336</sup> El nuevo primer ministro dijo en ese momento: « La présence d'entreprises québécoises fortes, dynamiques et bien établies assure un pouvoir économique entre des mains québécoises. Mais au lieu d'être aux mains de l'État, il sera dirigé par des gens d'affaires du Québec ». Vid : Anthony Wilson-Smith y Bruce Wallace, « Quebec's New Entrepreneurs », *MacLean's*, 4 de agosto de 1986, p. 25. La fe del gobierno hacia al sector privado se expresó en la creación de tres comisiones del gobierno (sobre la privatización, la desregulación y la reorganización del gobierno), todas a cargo de gente del sector de los negocios. Hay entre sus recomendaciones la venta de diez empresas del Estado, recortes masivos en el gasto público, la supresión del 24% de los altos cargos en la administración pública provincial, incluyendo la privatización de algunos centros de salud y servicios médicos.

<sup>337</sup> Pierre Hamel, « Crise de la rationalité », *op. cit.*, p. 63.

cuestionaban el estado intervencionista y tecnócrata desde movimientos sociales como el de protección del patrimonio, el medioambiente o el paisaje. Se precisaba un modelo basado en el dialogo y la participación publica a los que la planificación racionalista no dejaba espacio, sobretodo en proyectos de gran escala.

Autores muy diversos han intentado reconsiderar el proyecto de la modernidad con el fin de sentar un nuevo enfoque para la toma democrática de decisiones. Estos autores intentan una reconciliación entre el dominio de la técnica, una racionalidad moral y practica (normativa) y un espacio para la expresión estética contemporánea. Dicho de otra manera, fomentan una practica cotidiana orientada por una colaboración de lo cognitivo, de lo moral, de la práctica normativa y del orden estético. No se trata aquí de hacer la apología de la crítica posmoderna, en su versión norte-americana neo-conservadora que denuncia en bloque todas las aportaciones del proyecto de la modernidad sino subrayar el impacto que, en el ámbito del urbanismo en America del Norte, han tenido autores como Jurgen Habermas, con su teoría de la acción comunicativa, o la tentativa de respuesta en materia de planificación urbana de John Forester, sin dejar de lado la importancia del *Advocacy Planning* en los Estados Unidos.

### **La nueva Ley sobre los bienes culturales de 1972**

La Ley de Bienes Culturales, aprobada el 8 de julio de 1972 por el Quebec, otorgó al ministerio de asuntos culturales la facultad de clasificar o reconocer un bien, incluso contra la voluntad de su dueño siguiendo la Ley Malraux del 4 de agosto de 1962 y la National Historic Preservation Act aprobada en 1966 en EEUU. La ley define con precisión las distintas categorías de bienes culturales, permite la delimitación de las zonas de protección alrededor de cualquier monumento histórico o sitio arqueológico y distingue el distrito natural del distrito histórico. Introduce también una medida de protección legal más flexible que la clasificación, que es *reconocimiento*, equivalente de la *inscription à l'inventaire* en Francia. Con esta ley se crea también la Comisión de Bienes Culturales de Quebec, que tiene como mandato asesorar en cuestiones de patrimonio<sup>338</sup>.

---

<sup>338</sup> En 1951, la inminente intervención del gobierno federal en el ámbito de la cultura había animado al Gobierno de Quebec a revitalizar su Comisión de Monumentos Históricos y modernizar su legislación con La *ley relativa a los monumentos, sitios y objetos de valor histórico o artístico* que se aprueba el 23 de enero de 1952.<sup>338</sup> Los importantes cambios sufridos por la sociedad quebequense durante la década siguiente, obligaron al Estado a desarrollar más herramientas de intervención para proteger el patrimonio y la ley fue modificada nuevamente el 10 de julio de 1963, tomando el nombre de Ley de

En los años 1960, los municipios habían pedido competencias en materia de conservación y hubo que esperar al 20 de Junio del año 1985 para que el Gobierno cumpliera con las expectativas de los municipios y les diera el derecho a proteger su patrimonio gracias a dos medidas: la declaración de monumento histórico y el establecimiento de un sitio patrimonial, a través de procedimientos similares.<sup>339</sup>

### **Ley de Urbanismo en Quebec (LAU)**

Gran-Bretaña y Francia aprobaron leyes inmediatamente después del conflicto para organizar la modernización y la reconstrucción de los establecimientos humanos destruidos, poniendo en servicio potentes instituciones de planificación para implementar las grandes políticas de intervención pública y regular las acciones privadas. Ciertos países de Europa también instauraron una intervención urbanizadora y constructora directa del poder publico<sup>340</sup>.

En Canadá la guerra no había dejada regiones devastadas y las provincias, responsables de la ordenación del territorio, tardaron más tiempo en legislar, a excepción de Ontario que adopto una ley de urbanismo en 1947. La ley de urbanismo del Quebec (LAU) es del 1979 y, en consecuencia, refleja posiciones más liberales que la de Ontario y se orienta hacia la concertación y la cooperación entre los actores públicos y privados.<sup>341</sup> Así pues y excepto para Montreal, el urbanismo es una disciplina joven en el Quebec.

Con esta ley, se formalizan los mecanismos discrecionales del urbanismo quebequense, tanto los de coordinación gubernamental como los que enmarcarán las acciones privadas<sup>342</sup>. De hecho, una de las originalidades de esta ley, en

---

monumentos históricos. La nueva ley permitió ampliar la protección legal a todo un territorio y no sólo a los componentes individuales y su entorno inmediato, el *distrito histórico* que se define como un municipio o parte de un municipio que presenta una concentración de edificios de valor histórico o artístico.<sup>338</sup> Sin embargo, el verdadero punto de inflexión para la protección de los bienes culturales en el periodo de posguerra en el Quebec no se produjo hasta en 1972.

<sup>339</sup> Ya el 4 de julio de 1956, el municipio de Trois-Rivières había declarado el casco antiguo como "área histórica".

<sup>340</sup> La renovación urbana fue una muestra de esta intervención, abandonada a partir de los años 1970 en los marcos legislativos de América del Norte, cuando se puso en duda la centralización de la intervención directa del Estado para poner en marcha proyectos de transformación urbana y los poderes públicos se reorientaron hacia una responsabilidad política repartida con los actores de la sociedad civil, como se ha visto en la sección 6.1 de la tesis en Montreal.

<sup>341</sup> A pesar de las dos comisiones de investigación sobre el planeamiento en Quebec que favorecía una intervención mas directa del Estado, estudiado en la sección 4.1 de esta tesis.

<sup>342</sup> También, en materia de reforma institucional, se puede destacar que esta ley se presenta como un compromiso respecto al informe La Haye, estudiado en la sección 4.1 de esta tesis, que quería una

comparación con las grandes leyes norte-americanas, es la importancia otorgada a la coordinación entre los diversos niveles de gobierno.

La primera prescripción de la Ley es la creación de las *municipalidades regionales de comarca* (MRC) sobre la totalidad del territorio del Quebec que agrupan municipios y están obligados a poner en vigor un plan territorial (SAD) de acuerdo con el Gobierno y los municipios, en un plazo de siete años. Después de la adopción de los SAD, cada municipio tiene que adoptar un plan de urbanismo (PU) conforme a sus prescripciones. La ley prescribe un contenido mínimo para el plan director y luego impone un mecanismo de conformidad entre el nivel SAD de la MRC y el PU del municipio que tiene que respetarlo. Como las leyes europeas, reconoce el rol central de los equipamientos y de las infraestructuras públicas y obliga a integrar los primeros y programar coherentemente las infraestructuras gubernamentales en las planificaciones locales.

La aprobación de la LAU puso en marcha una vasta operación de investigación sobre el territorio, con el intercambio de datos y de punto de vista, para su mejor y más sistemático conocimiento y, posteriormente, establecer las orientaciones de ordenación. A pesar de haber llegado en la resaca de las grandes obras de infraestructuras de la revolución tranquila y de las dificultades económicas de los años 1980 que implicaron poco interés de los actores públicos hacia una ordenación territorial y urbana de por sí muy prudente y fruto de la desconfianza, los planes territoriales sirvieron, no obstante de instrumento para reconocer el territorio y permitir a los municipios acceder a decisiones que los gobiernos provincial y federal habían monopolizado durante los treinta años anteriores<sup>343</sup>.

La noción de Programme particulier d'urbanisme (PPU) incluido en la LAU constituye una innovación en el campo del urbanismo quebequense que introdujo la posibilidad de un urbanismo de proyecto urbano con operaciones urbanísticas de un sector determinado para enmarcar su transformación programada. El PPU es una componente del plan de urbanismo -PU- que precisar la planificación de algunos sectores que se consideran especiales, por ejemplo, para rescatar un sector en

---

reestructuración completa del aparato administrativo quebequense, consolidando herramientas de control de las acciones privadas.

<sup>343</sup> Aunque estos aspectos negativos, la primera generación de planes territoriales fue una experiencia de gran importancia para desarrollar herramientas de conocimiento sobre el conjunto del territorio del Quebec, y difundir en todas las regiones del Quebec un mínimo de contenido urbanístico en la planificación del desarrollo. Marie-Odile Trépanier, *op. cit.*, pp. 11-42.

declive o asegurar la coherencia en un sector con varios proyectos inmobiliarios. Además de una ordenación detallada, el PPU asegura una programación temporal en la construcción de nuevos equipamientos, o en la remodelación del espacio público, e incluye un marco financiero, un calendario de las actividades y toda la información del proyecto. Por su carácter legal, puede imponer modificaciones en las normativas del sector.

El carácter procesal del PPU, que suponía una visión evolutiva, global y a largo plazo de un sector de la ciudad, fue difícil de entender para los urbanistas y de poner en práctica por los ayuntamientos en los años 1980. La vieja mentalidad seguía usando el *zoning* –que también contempla la ley- con una lógica pasiva, de lo localizado puntualmente y con precisión técnica, sin alejarse de su zona de confort. Esto hizo que el PPU se utilizara solo para revisar el *zoning* de un sector, sin incluir la parte relativa a la programación de la actuación del poder público sobre el espacio. La idea de establecer una nueva dinámica en un sector de la ciudad según el interés i actuación públicos, no cuajaría en el Quebec de los años 1980 y solo a partir de años 1990 se empezó a utilizar en Montreal, en proyectos urbanos ambiciosos del Quartier International de Montreal (QIM), que se analiza en el capítulo 6 de esta tesis.

La administración del urbanismo en Quebec se ha ceñido siempre a proteger el derecho de propiedad privada, la concertación innovadora que introdujo la LAU no afectó a las herramientas de *mise en oeuvre* que mantuvieron su formato tradicional por un tiempo.

La lógica de la LAU primaba la cualidad espacial y colectiva del marco físico y la adaptación de los proyectos a la diversidad de situaciones, sobre las normativas técnicas. Sin embargo, las técnicas del *zoning* se mantuvieron casi como el único instrumento en la práctica de los urbanistas. Su carácter coercitivo, preventivo y conservador -para evitar perjuicios, favorecer la seguridad y la salubridad y, aún más importante, mantener el valor de las propiedades- las convirtió en instrumento para impedir el desarrollo urbano y se puede afirmar que la LAU, a pesar de la nueva coordinación gubernamental que permitía, fue aplicada en 1979 con una perspectiva eminentemente reglamentaria y normativa. Las orientaciones de planificación y los procesos previstos en el plan decidido a nivel político (plan director de las MRC y plan de urbanismo del municipio) tenían que concretarse en unas normas que se

limitaron a menudo a ser zonificaciones como las de antes de la LAU, limitadas a los cambios de usos y de densidades.

Para superar las inercias, el régimen jurídico de la ordenación del territorio en el Quebec evolucionó durante decenio el decenio de 1980. Desde el principio, los reglamentos aprobados por el legislador quebequense han intentado introducir cierta flexibilidad y promover la diversidad de las técnicas y normas, haciéndolas más discrecionales, de manera que la legislación sobre el urbanismo está hoy en día más abierta hacia una práctica con carácter discrecional que prima el merito de cada proyecto a la hora de aprobarlo. Ello –como es evidente- se enmarca legalmente en los principios de igualdad y de equilibrio inherente a una sociedad de derecho. La discrecionalidad se manifiesta de dos maneras: la reglamentación discrecional que los establece criterios y la decisión de un consejo municipal al que se somete cada dossier para su evaluación.<sup>344</sup>

Tomar en cuenta las dimensiones patrimoniales de la ciudad por las herramientas del urbanismo no se hizo sin superar grandes obstáculos. Los PPU, los PIIA son mecanismos finos y discrecionales necesarios para la protección y la valoración del patrimonio, una vez superado el trastorno de la renovación urbana de posguerra y valorada la ciudad tradicional con la reconquista de los centros urbanos. Pero había que desarrollar más instrumental normativo.

La primera apertura del legislador para permitir el establecimiento en los municipios de un reglamento con carácter discrecional fue la *dérogation mineure*, introducida en 1985 en la LAU. Es un procedimiento de excepción, en virtud del cual el consejo puede autorizar trabajos -proyectados, en realización o ya ejecutados- que no satisfagan todas las disposiciones de las normativas de *zoning* o de subdivisión de lotes, introduciendo una cierta flexibilidad por considerar que la derogación es «menor» y siempre que se demuestre un perjuicio serio ocasionado por la aplicación estricta de la dicha norma.

Otros mecanismos discrecionales fueron introducidos posteriormente en la LAU. Por ejemplo, el mecanismo del *Plan d'implantation et d'intégration architecturale* (PIIA), en 1989, que, con gran aceptación de los municipios, permite controlar la cualidad arquitectónica de los proyectos de edificación por un comité consultivo de urbanismo

---

<sup>344</sup> Jean-Pierre Saint-Amour, *Le Droit municipal de l'urbanisme discrétionnaire au Québec*, Cowansville (Québec) : Éditions Yvon Blais, 2006, pp. 11-19.

(CCU). La introducción de aquel mecanismo de PIIA tuvo un impacto profundo para controlar la calidad arquitectónica y, de manera sutil, el respeto a la tipología edificatoria. En algunas zonas de la ciudad, los objetivos y criterios del PIIA se desarrollan sobre la base de un estudio de caracterización morfológica. Para otros sectores, objetivos y criterios generales permiten una cierta apreciación de la calidad de los proyectos.

En 2002 se introdujo el mecanismo de *proyecto particular de construcción, de modificación y de ocupación de un inmueble* (PPCMOI) que permite integrar criterios de apreciación cualitativa arquitectónica y también sustraerse a la aplicación normativas del *zoning*, como las normas de densidad y de usos, ampliando el alcance de la *dérogation mineure*. Ya no se trata de demostrar la falta de los perjuicios sino la bondad del proyecto *dérogatoire* para el contexto urbano, la vivienda, el barrio, etc.

Estas nuevas herramientas de urbanismo fueron importantes en el campo de la protección y la valoración del patrimonio urbano en Montreal ya que permiten considerar objetivos y criterios de respeto al contexto construido en los proyectos urbanos y arquitectónicos. Las herramientas discrecionales son cada vez más importantes en la gestión del territorio, particularmente en los sectores patrimoniales donde es deseable controlar la calidad arquitectónica de los proyectos de inserción, pero también en los sectores en transformación en como el QIM o las afueras del viejo Montreal.

En épocas anteriores, la sociedad era menos compleja y el ritmo de los cambios más lento que el de hoy y el marco reglamentario y legislativo podía más sencillo. Hoy, la diversidad de valores del individuo y la mayor complejidad de cada uno de los sectores de actividad, exigen cada vez más textos normas y reglamentos. Se produce también más documentos de orientaciones, de marketing territorial, de visión estratégica y de políticas de temática diversa. Para responder a este nuevo contexto de una sociedad cada vez más compleja y con comportamientos más individualizados, no es sorprendente el enfoque discrecional en el ámbito del urbanismo, desarrollado desde los años 1980. Nuestra sociedad valora la libertad del individuo y, en el marco del derecho, acepta cada vez más una flexibilidad discrecional y democrática para asegurar el derecho de propiedad privada y la diferencia. El PPU y el PPCMOI responden a este nuevo contexto.

Veremos en la próxima sección y el próximo capítulo la manera como estos instrumentos discrecionales permitieron a los municipios algunas protecciones y valoraciones dinámicas de su patrimonio urbano en un contexto de transformación urbana en Quebec.

## 7.2 Transformación de la ciudad y preservación del patrimonio en las acciones municipales de Montreal

Si las nuevas herramientas del urbanismo quebequense ya permitían una efectiva preservación del patrimonio urbano desde los años 1980, la extensión del concepto de patrimonio, superando el enfoque restringido al monumento histórico, obligó a las administraciones a gestionar los diferentes tipos de patrimonio: arqueológico, construido, natural, monumental, vernáculo, moderno, urbano, etc. La Ley sobre los bienes culturales (LBC) de 1972 fue modificada.

En el contexto de descentralización de los años 1980, el Gobierno de Quebec añadió un capítulo completo a la LBC para permitir actuar a los municipios, si bien en unos límites que no les permitían clasificar bienes culturales de su territorio que permitieron responder al nuevo contexto que hemos estudiado en la parte 3 de esta tesis. Una nueva Ley del patrimonio cultural (LPC) del Quebec, de 2013, la refunde y amplía la noción de patrimonio.

Por su parte y desde hace veinte años, amparado por la LAU, el Ayuntamiento de Montreal, ha añadido nuevos documentos a los PIIA sobre la dimensión patrimonial de la ciudad, especialmente con el Plan de urbanismo de 2004 y su Política del patrimonio de 2005.

### 7.2.1 Desde los cambios a la Ley sobre los bienes culturales de 1972 hasta la Ley sobre el patrimonio cultural de 2012

Hasta 1985, la protección de los bienes culturales era responsabilidad exclusiva del gobierno y los municipios no tenían competencia para intervenir. En 1974, una tímida revisión a la Loi des cités et villes y al Code municipal, autorizó al municipio a suspender permisos de demolición de edificios para permitir al Ministerio de los

Asuntos Culturales decidir si quiere clasificarlos. Sin embargo, frente a las demoliciones que se hacían en los barrios históricos, las ciudades querían más poder para proteger y valorar su patrimonio <sup>345</sup>.

La aprobación de un nuevo capítulo de la ley sobre protección de bienes culturales por parte de los municipios, el 20 de junio de 1985, respondió a estas expectativas, permitiendo proteger su patrimonio a los municipios con dos medidas diferentes: la clasificación de un monumento histórico o la creación de un sitio patrimonial. El nuevo capítulo también permitía a los municipios contribuir con ayuda financiera a la conservación, el mantenimiento, la restauración o la mejora de un monumento histórico y de cualquier edificio en un sitio patrimonial. Esta enmienda otorgaba un poder enorme a las ciudades que querían sustraer un edificio o un sector de una demolición inminente y, por ejemplo, el Ayuntamiento de Montreal lo utilizó para clasificar como sitio patrimonial al Mont-Royal.

Estas herramientas de la LBC que los municipios podían utilizar, de la misma forma que para el Gobierno, servían a proteger los elementos monumentales del patrimonio. La lógica misma de la ley no había cambiado. Fue solamente una operación de descentralización del poder de aplicación de la LBC. Sin embargo, en la gestión cotidiana del patrimonio urbano, las herramientas de la LBC eran de poca utilidad. Son las herramientas introducidos durante los años 1980 y 1990, bajo la LAU, que permitían, poco a poco, a los municipios una gestión adaptada a la realidad de los cambios en la ciudad.

La sustitución de la LBC de 1972 por la LPC en octubre de 2012, dio lugar a varios cambios, los principales de los cuales se enumeran a continuación. Recordemos (parte 3.4.2) que la LBC protegía obras de arte, propiedades históricas, monumentos y sitios históricos, bienes culturales y los sitios arqueológicos. La LPC, por su parte, tiene por objeto, la protección, valoración y transmisión de bienes (edificios, sitios, documentos y objetos) y de paisajes patrimoniales, el patrimonio inmaterial, personajes, eventos y lugares históricos. Amplía, pues, la noción de patrimonio. La introducción de la categoría de paisaje cultural patrimonial, resultante de la interrelación de factores naturales y humanos, es una novedad importante de la

---

<sup>345</sup> Véase la página web del Ministerio de los asuntos culturales y de comunicación del Gobierno del Quebec. Consulta el 29 abril de 2016.  
<https://www.mcc.gouv.qc.ca/index.php?id=5122>

LPC. No solamente se consideran por sus características estéticas, también como lugares de una actividad particular que se quiere preservar. Con la LPC, los municipios conservan y expanden los poderes otorgados por la modificación de 1985 de la LBC y ahora pueden proteger sus bienes muebles incluyendo los interiores de los edificios. También pueden catalogar el patrimonio inmaterial, personajes, acontecimientos y lugares históricos.<sup>346</sup>

### 7.2.2 Plan de urbanismo de 1992

Con el impulso de la cumbre económica de Montreal de 1986, el municipio redactó y aprobó, en 1990, el Plan Director y del Distrito de Ville-Marie (el centro) como prelude a la elaboración de su primer plan de urbanismo y de los planes directores para cada distrito. El Plan Director de Ville-Marie define la visión a la que deben responder las intervenciones y el marco reglamentario, así como los instrumentos y mecanismos para garantizar la cristalización progresiva de esta visión.

El primer plan de urbanismo de Montreal siguió al Plan Director de Ville-Marie y se acompañó de una refundición del conjunto de los reglamentos de urbanismo del municipio, así como una revisión en profundidad de los mecanismos excepcionales, con la introducción de nuevos procedimientos discrecionales de derogación. ¿ES ASI?

Este documento, obligado por la LAU, quería dar respuesta a los problemas de gestión del territorio durante las últimas décadas, en que el desarrollo del centro de Montreal estaba encuadrado por sucesivas normativas de zoning y por algunos poderes excepcionales añadidos poco a poco en la Carta de la Ciudad, sin adecuación a una visión urbanística coherente. Resultaba una combinación compleja de normas incoherentes unas con otras e incapaz de frenar la pérdida del patrimonio centro.

---

<sup>346</sup> Aunque cambia la nomenclatura, la mecánica de protección sigue siendo bastante parecida a lo que se había establecido para la LBC de 1972. Puede atribuirse un estatuto de protección (incluirse en el catálogo) a través de una recomendación del Consejo del patrimonio cultural del Quebec -que reemplaza la Comisión de los bienes culturales- el Gobierno del Quebec o el ministerio de los asuntos culturales. En el caso de los municipios, se puede incoar estatuto de protección por recomendación de su consejo local del patrimonio. El Gobierno del Quebec cataloga dos tipos de territorios: sitio patrimonial y paisaje cultural patrimonial. El ministerio de los asuntos culturales y los municipios pueden catalogar diversas categorías de patrimonio cultural: sitio patrimonial, inmueble patrimonial, documento patrimonial, objeto patrimonial, patrimonio inmaterial, personaje histórico fallecido, evento histórico y lugar histórico.

En materia de patrimonio urbano, el Plan de urbanismo recogió las preocupaciones manifestadas desde hace varios años y que se han explicado en la parte 3 de la tesis. Sus instrumentos operativos tratan de garantizar la protección de edificios patrimoniales agrupados en sectores de valor patrimonial que no son objeto de una protección específica de la Ley sobre los bienes culturales del Gobierno de Quebec.

Inicialmente, la nueva zonificación introduce disposiciones que se destinan al control arquitectónica de las fachadas de los edificios de los sectores, garantizando la perpetuidad de las características arquitectónicas dominantes que son los materiales de recubrimiento, el porcentaje y la proporción de apertura o también la configuración de los techos. La refundición reglamentaria permitió también establecer normas de densidad en vínculo con la densidad existente de los sectores patrimoniales.

En paralelo, el ayuntamiento se dotó de una comisión de urbanismo para someter la concesión permisos de construcción a un procedimiento de revisión para apreciar la calidad de los trabajos proyectados en aquellos sectores con gran cantidad de edificios significativos a nivel arquitectónico. En fin, en materia de conservación patrimonial, se trataba de la primera iniciativa global y verdaderamente inscrita en un planteamiento urbanístico integrado a la escala de la ciudad de Montreal.

### 7.2.3 Plan de urbanismo de 2004

Aprobado en noviembre de 2004, el último plan de urbanismo (PU) de Montreal establece la mejora del centro de la ciudad como una de sus siete directrices. Además de identificarlo por su prestigio, por su buen ambiente y su carácter residencial, considera el centro de Montreal un sector neurálgico para el desarrollo económico de toda la provincia del Quebec<sup>347</sup>.

El centro de Montreal se caracteriza por una gran población residente -se permite la residencia incluso en el centro financiero- que contribuye al mantenimiento de las actividades de todo tipo tras el cierre de oficinas y tiendas. A pesar de la fuerte competencia de los suburbios en la región metropolitana, el centro goza de un poder

---

<sup>347</sup> Ville de Montréal, *Plan d'urbanisme*, 2004, pp. 67-94.

de atracción residencial que el PU quiere consolidar debido a la gran variedad e intensidad de las funciones del lugar, con una dinámica poco común entre la mayoría de las ciudades de tamaño comparable en América del Norte. En el centro de Montreal, la vecindad de oficinas, tiendas, hoteles, lugares de cultura y de ocio, sectores residenciales y la amplia panoplia de instituciones de prestigio se integran, en un tejido urbano relativamente bien consolidado.<sup>348</sup>

Una gran variedad de barrios distintos -cada uno tiene su propio ambiente y personalidad- un patrimonio arquitectónico excepcional y, sobre todo, la riqueza y la singularidad de su vida cultural, convierte el centro en un lugar turístico importante que contribuye a la notoriedad de Montreal en todo el mundo. Todos los eventos culturales de fama internacional, como el Festival de Jazz, el Festival Montréal en Lumière, el Festival des Films du Monde, les Francofolies, etc., y han justificado la reciente creación del *Quartier des Spectacles*. Por supuesto, todas estas actividades están apoyadas por una infraestructura eficiente, especialmente de acceso y transporte público.

Por otro lado, el centro tiene todavía un potencial importante para el desarrollo inmobiliario, ya que muchos terrenos o edificios se encuentran vacante, subutilizados o ocupados por espacios de estacionamiento. Además, en el centro abundan los edificios con un excelente potencial para el reciclaje residencial. De hecho, el paso a la nueva economía ha alterado de manera significativa sus necesidades de espacio, provocando *brownfield* y antiguas oficinas, a la espera de un nuevo uso. El reciclaje de edificios con fines residenciales ha insuflado una nueva vida residencial en algunos sectores del centro, incluyendo el Viejo-Montreal, y mas recientemente los arrabales de los Récollets y de Québec.

El cambio a una economía de alto conocimiento, logrado en Montreal, convirtió el centro un sector neurálgico para el desarrollo económico de toda la provincia del Quebec, con la consecuente mejora urbanística de alguna de sus partes, como por

---

<sup>348</sup> Su prestigio viene del hecho que este acoge la mayoría de los grandes equipamientos metropolitanos, tales como el Centro de Convenciones, diseñado para satisfacer las necesidades de una gran ciudad. Primer lugar de empleo de la ciudad, el centro es también el principal sector de negocios en Quebec. Por ejemplo, se encuentra más de cincuenta organizaciones con carácter internacional que contribuyen a la fama de Montreal en el extranjero: la Organización de Aviación Civil Internacional, la International Air Transport Association, la Organización Mundial Antidopaje, la Secretaría de la Convención sobre la biodiversidad, etc. Con sus universidades, sus hospitales y sus colegios, el Centro es también un importante centro de educación superior e investigación.

ejemplo el arrabal de los Récollets (con la Cité du Multimédia) o el arrabal de Québec (con nueva desarrollo residencia) que contribuyeron directamente a la revitalización del Viejo-Montreal. En el mismo sentido, el desarrollo del QIM ha restaurado los vínculos entre el centro financiero y el antiguo barrio financiero de la calle Saint-Jacques en el Viejo Montreal.

Sin embargo, se constata que el proceso de revitalización de los últimos tres decenios sigue y muchos sectores del centro de la ciudad presentan todavía hoy una combinación de edificios abandonados, equipamientos industriales vetustos, terrenos subutilizados que pertenecen a las compañías de ferrocarril, solares vacíos (brownfields) de varios tamaños, y, en general, sectores mal estructurados y poco consolidados, como el del arrabal Saint-Laurent, cerca del eje Place-des-Arts / Palais des Congrès, que se ha estudiado en el capítulo 5 de este tesis. Por ello, el PU determina sectores de planificación detallada que pueden ser objeto de un PPU y que representan un potencial urbanístico relevante, a pesar de las dificultades para transformar lo existente, integrando lo nuevo.

El PU propone la construcción de aproximadamente 15 000 viviendas en este sector, ya urbanizado con un entorno de calidad y considera que la consolidación de la función residencial en el centro contribuirá al desarrollo sostenible de Montreal.

Al defender un desarrollo económico de toda la región metropolitana basado en el prestigio, buen ambiente y carácter residencial del centro (que considera sus tres cualidades principales), el PU 2004 propone nuevos proyectos de transformación urbana que consoliden el tejido urbano y el potencial económico del centro, para adaptar la ciudad a la economía de hoy, sin hacer abstracción de la ciudad existente.

De la lectura del PU se puede entender que el prestigio, el buen ambiente y el carácter residencial ya existente significan, en cierta manera, una valoración del patrimonio urbano. que la sociedad valora y quiere preservar, ya que forma parte de su identidad colectiva. El PU, de manera no explícita, se adhiere a un patrimonio más amplio que el estricto monumento histórico, incluyendo el objeto único, inmobiliario o paisajista, al medio ambiente urbano de los hábitats y conjuntos en todas sus diversidades, que hemos caracterizado como patrimonio urbano en la parte 3 de esta tesis. En fin, el PU considera el patrimonio dentro de una perspectiva amplia y mas integrada al resto de los retos urbanísticos.

Para su implementación, el PU delimita sectores consolidados (incluyendo los que hay que revitalizar), sectores a construir y a transformar. La parte este del centro esta identificado como sector a revitalizar, manteniendo las viviendas existentes y creando espacios verdes, consolidando las calles comerciales y mejorando la oferta de servicios y equipamientos de proximidad. Los sectores para construir y a transformar se localizan en terrenos vacíos o totalmente desestructurados, donde se tiene que fomentar una transformación urbana importante. De forma complementaria a estos tratamientos genéricos, el Plan delimita, los sectores ya mencionados de planificación detallada, donde se tiene que concretar un proyecto urbano. El centro financiero y la parte este del centro de la ciudad, el arrabal Saint-Laurent, mas recientemente llamado el Quartier des Spectacles, están identificados como sectores de planificación detalladas.

El PU representa un intento interesante de urbanismo integrador del desarrollo y la conservación, a través de proyectos de transformación urbana. El PU pretende favorecer la calidad arquitectónica y el trabajo sobre el espacio publico para crear entornos de calidad. Se prima un diseño a escala de los peatones, la preservación y puesta en valor del patrimonio construido o la integración del sistema de transporte colectivo, entre otros aspectos.

El Plan preconiza de manera específica la conservación y la valoración del patrimonio, reconociendo los siguientes tipos de patrimonio de Montreal: el patrimonio construido, antiguo y reciente, el patrimonio arqueológico, el patrimonio conmemorativo, y el patrimonio paisajístico y natural.

Al igual de otros documentos de urbanismo del Ayuntamiento, el PU expande la noción de patrimonio, reconociendo todos los elementos significativos que materializan la historia y la cultura de la ciudad de Montreal y argumentando que el patrimonio contribuye al desarrollo de un sentimiento de pertenencia para los ciudadanos y al atractivo turístico de Montreal. En consecuencia, determina un catálogo de inmuebles significativos a conservar y tener en cuenta, con distintas categorías y valores patrimoniales relevantes.

Las orientaciones del Plan de urbanismo de Montreal y sus medios de ejecución materializan el paradigma actual del urbanismo norte-americano, es decir integrar una preocupación por el desarrollo urbano tomando en cuenta toda la complejidad de la ciudad y su dimensión patrimonial. Sin embargo, en el capítulo 10, se analizará

con detalles las dificultades a trasponer estas orientaciones en una práctica urbanística operacional.

#### 7.2.4 El documento de *Política del patrimonio* de 2005

En 2005, el consejo municipal del Ayuntamiento de Montreal aprobó por primera vez en su historia una *Política del Patrimonio* con el objetivo de organizar y orientar la acción municipal y los actores que actúan en el ámbito i con la voluntad de responder al viejo deseo de una parte de la población de Montreal desde hacía varios decenios. Este documento intenta fomentar una visión colectiva y compartir las responsabilidades entre los actores del patrimonio, incluyendo el propio Ayuntamiento de Montreal. En coherencia, cambio de paradigma estudiado en la parte 3 de esta tesis, la *Política* considera el patrimonio no solo como algo a proteger y valorar de forma aislada, si no como una palanca para el desarrollo cultural, social y económico.

Apoyándose sobre las diferentes cartas, desde la *carta del restauro* de 1931 hasta la declaración de Deschambault de 1982, la *Política* propone la definición siguiente del patrimonio:

« Le patrimoine désigne tout objet ou ensemble, naturel ou culturel, matériel ou immatériel, qu'une collectivité reconnaît pour ses valeurs de témoignage ou de mémoire historique en faisant ressortir la nécessité de le protéger, de le conserver, de se l'approprier, de le mettre en valeur et de le transmettre.<sup>349</sup> »

La *Política* considera que, para la población de Montreal, el valor significativo o excepcional, se puede considerar desde el punto de vista histórico, científico, artístico y estético, modulados según criterios de rareza (o unicidad), autenticidad, representatividad que, asociadas a prácticas sociales o culturales, dan la identidad, la integridad la antigüedad, la innovación, etc. asociada al objeto,

La *Política* reconoce también algunos territorios estratégicos para preservar el patrimonio de la ciudad, en los que el Ayuntamiento ha de jugar un papel clave para

---

<sup>349</sup> Ville de Montréal, *La Politique du patrimoine*, 2005, p. 31.

conciliar los intereses de los diversos grupos: la ruta ribereña (que permite apreciar el carácter insular de Montreal), el Viejo-Montreal (sitio de fundación de Montreal), el Mont-Royal, el Canal-de-Lachine (lugar de nacimiento de la industrialización del Canadá) y las islas del sitio de la exposición universal de 1967.

### 7.3 Los límites de las herramientas urbanísticas recientes en Montreal

#### **Zoning patrimonial**

Publicada en 1974, el libro de Réjane Charles llamada *Le Zonage au Québec, un mort en sursis*, preveía que la subdivisión en zonas como fundamento de las prácticas urbanísticas no tenía mucho futuro y que debería pronto ceder el paso a otra herramienta de planificación urbana. Treinta años más tarde, todo indica que el *zoning* se conserva bastante bien. En materia de patrimonio, la subdivisión en zonas sigue sirviendo como dispositivo para garantizar la conservación urbana de sectores considerados patrimoniales.

La LAU en 1979 que consolidaba un cambio en las prácticas de la conservación urbana con una implicación cada vez más importante por parte de las administraciones locales -al obligarles a integrar medidas de conservación del patrimonio en sus planes territoriales y de urbanismo-, también confirmó la utilización de la zonificación como pilar del urbanismo.<sup>350</sup>

La zonificación identifica los sectores previamente identificados como patrimonio, otorgándoles normas específicas (parcelación, implantación de edificación, materiales exteriores, altura, etc.), y clasificando sus niveles de prioridad. Sin embargo, la zonificación no reconoce las dinámicas urbanas de transformación de aquellos sectores de valor patrimonial<sup>351</sup>. Esta incapacidad en reconocer las dinámicas urbanas, lleva a proteger los elementos singulares según su monumentalidad o valor histórico (no morfológico-urbano). Los documentos de planificación urbana llegan difícilmente a extraerse de un enfoque segregativo y designan el interés de los sectores de patrimonio según criterios historiográficos de

---

<sup>350</sup> Marie-Odile Trépanier, *op. cit.*, p. 35

<sup>351</sup> Gilles Ritchot *op. cit.* Gaëtan Desmarais & Gilles Ritchot *op. cit.* Gérard Beudet, « Domaine « vide » et structuration morphologique », *op. cit.* Gérard Beudet, « Le patrimoine urbain », *op. cit.* Gérard Beudet, « Le patrimoine est-il soluble dans la postmodernité », *op. cit.*

los componentes constructivos. En consecuencia, las modalidades de intervención propuestas se sitúan casi exclusivamente sobre un registro arquitectónico, como se ve en los dos planes de urbanismo de la Ciudad de Montreal.<sup>352</sup>

Esta lógica segregativa opera también sobre la percepción misma del patrimonio, de manera que el patrimonio sigue identificándose el objeto o el sector de ciudad excepcionales en detrimento del resto y según los criterios estéticos y históricos de los expertos, que se mantiene a través del enfoque doctrinario establecido por las cartas internacionales y por el concepto de autenticidad tal como se define en el documento Nara de la UNESCO.

El Reglamento discrecional del distrito del Plateau Mont-Royal consigue salvarse de esta lógica segregativa, siendo al mismo tiempo fiel a las grandes orientaciones definidas por plan de urbanismo de la Ciudad de Montreal.<sup>353</sup> Su enfoque reglamentario se basa en un estudio tipo morfológico y constituye un cambio importante en la conservación urbana en Montreal ya que quiere favorecer la conservación global del distrito para encuadrar mejor las intervenciones futuras. A este respecto, si bien la finura de análisis tipo morfológico responde bien a la valoración patrimonial de un territorio de la dimensión de un distrito, en cambio, cuando se trata de transformarlo, la morfo tipología *per se* no puede aportar propuestas en materia de planeamiento urbanístico y de rehabilitación patrimonial.

### **Plan de urbanismo**

A partir de las reflexiones anteriores de esta tesis, parece evidente que una verdadera conservación del patrimonio urbano no puede realizarse a partir de una lectura de los objetos arquitectónicos aislados en el espacio o simplemente con una zonificación que no tenga en cuenta las dinámicas urbanas dentro de una perspectiva de transformación y de gestión globales. Para tener en cuenta estas dinámicas es necesario integrar la dimensión patrimonial en los procesos de planificación urbana. Para ello habrá que establecer una información que documente y caracterice el patrimonio y, por otra parte, definir las modalidades de intervención sobre el patrimonio con herramientas de planificación urbana.

---

<sup>352</sup> El plan 2.6.1 del Plan de urbanismo, acerca del patrimonio construido, ilustra bien aquel fenómeno.

<sup>353</sup> Ville de Montréal, *Op. Cit.*, 2005a.

Para explicar cuales son las cualidades por las que se reconoce un patrimonio, hay que interpretar el objeto patrimonial más allá de su simple descripción. La descripción o representación del objeto y de sus componentes no implica una acción proactiva de protección patrimonial y todo objeto notablemente integro es fácilmente describible pero no tiene porqué poseer un valor patrimonial ni ser fácilmente interpretable. Es necesario desvelar las cualidades del objeto<sup>354</sup>.

Este acto interpretativo se fundamenta en la visión del mundo de los protagonistas intérpretes que solo puede basarse en los valores de su sociedad en el momento presente. Dicho de otra manera, es necesario articular un proceso de reconocimiento del patrimonio a partir de un contexto cultural e histórico determinado que no es inmutable y que debe comprender los atributos y las normas que regulan las transformaciones aceptables en cada momento<sup>355</sup>

Solo de este modo, el reconocimiento público del interés patrimonial se ajusta a la aceptación colectiva del patrimonio. Todo patrimonio conecta un pasado al presente por medio del reconocimiento de sus cualidades formales, funcionales, etc., a los ojos de la colectividad que lo hace suyo.<sup>356</sup>

El PU de 2004 se refiere al tándem conservación y desarrollo como mecanismo para las intervenciones futuras para tratar el reciclaje de edificios de intereses, la revitalización de los barrios antiguos y la consolidación residencial de los sectores que presentan un interés patrimonial o paisajista. Estos conceptos de conservación y desarrollo deben incorporarse al conjunto de las intervenciones urbanísticas, tanto privadas como públicas, más allá de las estrictas preocupaciones de carácter reglamentario. Además, con respecto a, todo indica que el PU intenta considerar lo que hemos llamado *extensión patrimonial* del patrimonio dentro una perspectiva

---

<sup>354</sup> Luc Noppen, « De la production des monuments, paradigmes et processus de la reconnaissance », en Laurier Turgeon, Jocelyn Létourneau & Khadiyatoullah Fall, *Les espaces de l'identité*, Quebec: Presses de l'Université Laval, 1997, p. 36.

<sup>355</sup> Gérald Domon, Gérard Beaudet & Martin Joly, *Évolution du territoire laurentidien, caractérisation et gestion des paysages*, Montreal: Presses de l'Université de Montréal, 2000, p. 120.

<sup>356</sup> Luc Noppen, « De la production des monuments », *op. cit.*, p.37.

amplia e integrada. Pero, no obstante, sus buenas intenciones, el PU de 2004 se ve frenado por limitaciones técnicas.<sup>357</sup>

Para los fines de esta investigación, fijaremos nuestra atención sobre las dos primeras acciones del objetivo 15 del PU sobre el patrimonio construido y arqueológico. La acción 15.1 considera los dos tipos de conservación urbana que definimos anteriormente en este capítulo: catalogación y protección jurídica con el mecanismo de LBC o por la mecánica de planificación urbana de la LAU. Para lograr el objetivo de esta acción, el PU cataloga nuevos sitios del patrimonio remitiendo a la LBC protege los sectores de valor patrimonial por vía normativa, procurando encuadrar mejor los elementos del parcelario, la volumetría de los edificios, el diseño paisajístico y todas las características arquitectónicas pertinentes. Propone también un control estricto del municipio sobre las intervenciones de valor excepcional que tienen que ser protegidos por vía normativa y someterse a criterios de valoración cualitativa con la adopción de un reglamento con carácter discrecional. La acción 15.2, por su parte, comparte la misma lógica, para responsabilizarse de los edificios de interés patrimonial en vez de los sectores.

La protección urbanística, se limita sin embargo a la protección de las características arquitectónicas y de las relaciones que los edificios mantienen con su contexto inmediato. Este mecanismo urbanístico de conservación del PU de 2004 sigue siendo similar al del primer PU de 1990 y, de hecho, segrega una parte del territorio que define como sector patrimonial, sin valorar el resto.

Como hemos visto en la sección precedente, la visión del centro de Montreal del PU de 2004 es, sin embargo, integrada, de manera que el importante papel del patrimonio no significa que la conservación urbana sea una finalidad en si misma. Si bien el patrimonio urbano da sentido a este sector central de la ciudad, se suma a otras dimensiones como la del diseño de los espacios públicos, el alojamiento, el paisaje, el transporte, el desarrollo económico, etc. Contradictoriamente, este PU hace una distinción entre desarrollo urbano y preservación del patrimonio y modela el resto de los sectores urbanos en dos categorías excluyentes, unos de desarrollo y otros de conservación. Dicho de otra manera, este documento no contempla el valor patrimonial de los sectores a transformar o a consolidar ni las potencialidades de

---

<sup>357</sup> Ville de Montréal, *Op.Cit.*, 2004b, p.149.

desarrollo urbano de los sectores patrimoniales. La mecánica de protección y valoración del patrimonio en el Plan de urbanismo se enfoca solamente hacia la preservación de las características arquitectónicas de las edificaciones del dominio privado.

A pesar de sus intenciones, el PU de 2004 no establece una integración entre patrimonio urbano y la transformación urbana de la ciudad. La integración entre actuación urbanística y preservación del patrimonio se da al margen de las herramientas urbanísticas. La integración en proyectos urbanos como el Quartier International de Montréal (QIM) se hace a través del mecanismo del PPU, que es un instrumento de tipo discrecional.

### **Política del patrimonio**

El documento *Política del patrimonio de la Ciudad de Montreal* propone también un enfoque urbanístico convencional de la conservación. En efecto, la acción municipal en materia de patrimonio construido se somete al marco legislativo vigente de Quebec, esencialmente la LBC y la LAU.<sup>358</sup> Sosteniendo que la cuestión del patrimonio instiga progresivamente al pensamiento urbanístico de Montreal, el documento recomienda la integración gradual del patrimonio a la reglamentación y instrumentación urbanísticas.<sup>359</sup> Según los autores de la Política, el Plan de urbanismo de 1992, en particular, con su marco reglamentario innovador, identifica los sectores y los edificios de intereses patrimonial y encargan su protección por vía normativa y valoración cualitativa<sup>360</sup>. El documento no pide más al marco legislativo vigente e inscribe la política del patrimonio dentro de este marco reglamentario<sup>361</sup>. Pero, este marco siendo ciertamente un primer paso hacia la integración de la dimensión patrimonial de lo urbano en la planificación urbana, sigue siendo insuficiente para integrar tipología edificatoria, morfología y dinámica urbanas que son las dimensiones que estamos contemplando en esta tesis.

Con todo, la *Política* propone pistas de acción para garantizar una buena gestión del patrimonio, al proponer el establecimiento de bases claras en las cuales podrá

---

<sup>358</sup> Ville de Montréal, *Op. Cit.*, 2005b, p. 39.

<sup>359</sup> *Ibid.*, p. 25.

<sup>360</sup> *Ibid.*, p. 25.

<sup>361</sup> *Ibid.*, p. 39.

apoyar la instauración de una organización concertada<sup>362</sup> y la instauración de una “víspera patrimonial” ¿SUSPENSIÓN DE LICENCIAS? para garantizar una gestión adecuada de la información referente al patrimonio. Se trata de favorecer la concertación de los actores y de difundir y compartir el conocimiento en este ámbito del patrimonio.

### **Rescatar el patrimonio con el proyecto urbano**

Así pues, el urbanismo en Montreal permite proteger el patrimonio gracias a la zonificación patrimonial y los reglamentos con carácter discrecional. Pero la presente tesis, defiende que solo los proyectos urbanos permiten asegurar una gestión más rica de las dimensiones patrimoniales de sectores de la ciudad, como hemos visto en los proyectos del QIM, de la avenida McGill, del Viejo-Montreal y del Viejo-puerto dan prueba.

El análisis de los proyectos del Viejo-puerto de Montreal y de la avenida McGill permite reconocer las limitaciones del proyecto urbano que, sin duda, ayuda a planificar de manera más realista y más tangible respecto a los territorios directamente interesados, así como articular distintas escalas territoriales en la reflexión y permitir articular lo que está en juego a nivel patrimonial con los otros aspectos urbanos del proyecto.

El proyecto urbano permite la comprensión de los cambios a los gestores de la planificación y orientar las estrategias de los protagonistas, en definitiva, permite la articulación de las disciplinas y la flexibilidad de intervención. Los protagonistas deben encontrar un lugar de intercambio, un método de gobernanza coherente y adaptado con relación a un territorio y a la transformación inevitable de un patrimonio para conservarlo. En este sentido el gran ejercicio de consulta pública para la avenida McGill es elocuente.

El potencial de asunción del patrimonio urbano en el proyecto, levanta significativamente el riesgo del señuelo, de la artificialidad o del enfoque excesivamente procesal. El proyecto como señuelo es un proyecto demasiado superficial, centrado en el producto final sin cuestionar la raíz de los problemas, los

---

<sup>362</sup> *Ibid.*, p. 45.

fundamentos del proyecto y la identidad específica de la comunidad<sup>363</sup>. El análisis del proyecto del Viejo-puerto de Montreal y la planificación de la avenida McGill demuestra que los iniciadores de estos proyectos intentaron utilizar esta vía. Es una deriva que puede fácilmente afectar proyectos de arquitectura o urbanismo, en particular, cuando las ciudades pretenden comprometer a grandes arquitectos sobre todo para llamar la atención, como era el caso al principio para el proyecto del Viejo-puerto de Montreal.

El riesgo de exclusividad y procesalismo del planteamiento de proyecto, viene dado por su enfoque pluridisciplinar y su carácter fluctuante -con idas y vueltas entre su concepción y su realización- y su apertura a incertidumbres y a oportunidades. A menudo es tentador reducir esta incertidumbre en una planificación que haga triunfar el utilitarismo de los procedimientos que ocupan todo el campo y obstruyen la inspiración inicial<sup>364</sup>: el proyecto, una vez elaborado, se encierra en cálculos del programa (superficie, altura, etc.), en aspectos jurídicos y reglamentarios y en un calendario preciso que hace perder al proyecto su sustancia y su capacidad de adaptación. El proyecto pierde de su fuerza cuando sus autores e implementadores, centrados en una única dimensión de la problemática, no ven sistemas e interrelaciones, primando la innovación o la conservación, o bien favoreciendo una herramienta específica (un equipamiento público o la renovación de fachada), sin considerar la necesaria complementariedad de estos elementos para aplicar un proyecto urbano. La transformación urbana del Viejo-Montreal durante decenios ilustra bien la intervención holística a través de una serie de medidas, iniciativas y proyectos que permitieron garantizar su protección, su desarrollo y una nueva apropiación.

---

<sup>363</sup> J. Williamson, *Community Design Management*, Design Michigan, Cranbrook Academy of Art, Bloomfield, Michigan, 1995.

<sup>364</sup> Jean-Pierre Boutinet, 1993, *Anthropologie du projet*, Paris: PUF, p. 113.

## CAPÍTULO 8

### DISCUSIÓN FINAL Y CONCLUSIÓN GENERAL

La crisis del urbanismo de finales de los años 1970, provocada en parte por el movimiento de protesta para preservar el patrimonio urbano socavó su legitimidad como disciplina capaz de crear un mejor *cadre de vie* para la población.

El paradigma del modelo cientifista que, con su enfoque top/down, había sido tan instrumental para el estado intervencionista y particularmente para el alcalde Jean Drapeau en Montreal, no resiste la crisis económica de principios de 1980. Pero ya desde el final de los años 1970 habían empezado a surgir nuevas alternativas para reorientar la actividad urbanística, con la percepción de fracaso de las grandes transformaciones urbanas de los decenios posteriores a la guerra. Todas las aquellas alternativas tenían en común el rechazo a la servidumbre «moderna» de la forma respecto de la función, así como a la planificación como dogma racionalista<sup>365</sup> a la que acusan de tener una visión muy reductiva de la complejidad urbana, responsabilizando (de forma un tanto precipitada) al movimiento moderno en arquitectura y urbanismo de lo ocurrido.

Los diversos intentos de repensar el urbanismo incluyen el diseño urbano, el concepto de proyecto urbano, la planificación estratégica, etc. Todos ellos se basan en el compromiso y en una valoración de la ciudad tradicional, conduciendo a un intento de reconquista de los centros urbanos a través de una tematización de la ciudad, y a veces dentro de una perspectiva lúdica.

En la parte 3 de esta tesis hemos analizado los esfuerzos de los urbanistas para superar el urbanismo de posguerra y, en su segunda parte, cómo el Gobierno del Quebec aprobó un nuevo marco legal – la Ley de urbanismo (LAU)-, ligando con estos posicionamientos en el ámbito académico. La ley estableció nuevos mecanismos para controlar la forma urbana y la transformación de la ciudad: la coordinación entre los diferentes niveles de las administraciones públicas y el marco de las acciones privadas en los proyectos de transformación urbana. Como consecuencia de esta ley, los municipios tenían que adoptar un plan de urbanismo,

---

<sup>365</sup> Béatrice Sokoloff, « Interventions urbanistiques : le retour de l'espace », *Cahiers de recherche sociologique*, vol. 6, n° 2, 1988, p. 132.

cosa que la ciudad de Montreal haría en 1992, simultáneamente a otros documentos de urbanismo.

Sucesivamente, el Parlamento del Quebec, a propuesta del Gobierno, aprueba las leyes sobre los bienes culturales de 1972 y sobre el patrimonio cultural de 2012 que tienen como objetivo proteger y valorar el patrimonio. Con su segundo plan de urbanismo de 2004 y su Política del Patrimonio de 2005. la Montreal se dotó de instrumentos para la protección y la puesta en valor del patrimonio y, lo que para nosotros es aún más importante, relacionó decididamente el urbanismo con el patrimonio urbano.

## 8.1 Cambio de paradigmas en urbanismo

La llegada de la teoría del *Advocacy Planning* es, en América del Norte, el primer *breakthrough* importante hacia un cuestionamiento del paradigma de la planificación racionalista. Paul Davidoff, fundador de esta teoría, propone reforzar la democracia local mediante planificadores al servicio de las comunidades más desfavorecidas. Aun sin ser una alternativa al modelo de planificación, el *Advocacy Planning* en EEUU tuvo un papel importante al cuestionarlo y exponer las ideologías subyacentes en él. Aún mas, permitió abrir la puerta a la acción comunicativa como nuevo paradigma en materia de planificación urbana en América del Norte.

### 8.1.1 Participación, diseño urbano, proyecto urbano y planificación estratégica

#### **Acción comunicativa y la participación**

La llamada *Acción comunicativa* cuestionó la posibilidad de construir un modelo racional moderno<sup>366</sup>. Esta práctica se basa en la lectura original de la modernidad del

---

<sup>366</sup> Esta primacía de la comunicación se refiere principalmente a la filosofía desarrollada por Jurgen Habermas, para quién la toma de decisiones se articula a través de tres esferas que son: la ciencia (el dominio de la técnica), la moralidad (los valores que permiten las formas colectivas de organización social) y la estética (las percepciones con los sentidos y lo que se refiere al arte). Estas tres esferas deben articularse para alcanzar un modelo de planificación capaz de operar la realización de un proyecto que incorpore dialogo, apertura y consenso político. Para Habermas, es la necesidad de una comprensión intersubjetiva, a través del diálogo, la que basa la acción comunicativa. Es el hecho de participar en la definición de valores comunes de una comunidad. Así, la comprensión intersubjetiva permite basar la acción mediante la sustitución de la racionalidad instrumental del modelo racionalista a una racionalidad comunicativa.

filósofo alemán Jurgen Habermas que constata que antes que ser un movimiento arquitectónico, la modernidad es un proyecto continuamente en proceso de redefinición y de reactualización. Siempre estamos, pues, situados en una cierta modernidad<sup>367</sup>.

No es sorprendente que Habermas haya merecido una atención especial en el campo de las teorías de la planificación urbana en los EEUU de fin de siglo ya que la acción comunicativa permitía reorientar las investigaciones que querían refundar el corpus teórico de la planificación moderna racionalista. Los promotores de la acción comunicativa veían la planificación como un proceso interactivo que superase, en particular, la toma de decisiones del modelo racionalista en boga desde el final del siglo XIX, subordinada exclusivamente a los requerimientos instrumentales de una concepción positivista del conocimiento<sup>368</sup>.

Para John Forester la planificación debe ser considerada desde la perspectiva de un proceso político en el que la comunicación se convierte en el elemento estratégico a partir del cual se puede pensar la acción colectiva, permitiendo la construcción de un conocimiento racional consensuado a partir de una ética de la discusión<sup>369</sup>. La acción comunicativa asentaría la planificación sobre nuevas bases, sin abandonar su propósito de tomar decisiones dentro de un marco racional y produciendo normas y estándares con el asentimiento de la comunidad, pero la relación entre profesionales, promotores, usuarios y demás actores -aspecto ocultado en el modelo dominante- pasaría a ser crucial<sup>370</sup>.

En la práctica, este enfoque invita a los planificadores a utilizar diversas estrategias para promover los intercambios entre los actores involucrados en un problema o un proyecto. Forester propone un repertorio de estrategias que combinan la mediación, la negociación, el uso de la regulación o algunas formas de la diplomacia<sup>371</sup>.

---

<sup>367</sup> Como Carlomagno pensaba estarlo a su época frente al resto de Europa. Jurgen Habermas, « La modernité : un projet inachevé », *Critique*, 1981, Vol 37, n° 413, p. 951.

<sup>368</sup> Pierre Hamel, « La critique post-moderne et le courant communicationnel au sein des théories de la planification : une rencontre difficile », *Les cahiers de géographie du Québec*, vol. 41, n° 114, 1997, p. 317.

<sup>369</sup> John Forester, *Planning in the Face of Power*, Berkeley: University of California Press, 1989.

<sup>370</sup> Pierre Hamel, « La critique post-moderne », *op. cit.*, p. 318.

<sup>371</sup> John Forester, *op. cit.*

En el contexto de esta tesis interesa subrayar como la integración de esta nueva forma de planificación urbana en las practicas del urbanismo permitió tomar en cuenta el patrimonio en los proyectos de transformación urbana.

Además de la acción comunicativa, emergieron otras alternativas a la crisis del urbanismo de posguerra, especialmente el diseño urbano, el proyecto urbano y la planificación estratégica que veremos en la próxima parte de este capítulo.

### **Normas de diseño urbano y guidelines**

El diseño urbano había aparecido, a partir de los años 1960, como la solución para producir una ciudad a la vez viable y agradable. La viabilidad se aseguraría con la distribución óptima de las actividades en el espacio y la eficacia y funcionalidad del sistema de circulación y de espacios públicos abiertos. El encanto de un entorno agradable se refiere a la dimensión estética de los espacios públicos y sus edificaciones. A pesar de existir desde la antigüedad, esta práctica se convirtió en una forma de intervención propia sobre el espacio urbano después de la segunda guerra y, en contraste con las practicas habituales pretendía articularse con lo existente.

La percepción de los espacios urbanos –a la manera en la dirección de un Kevin Lynch- se considero algo había que estudiar para aplicar al proyecto. Su versión británica, el *Townscape* de Gordon Cullen, se aplicó tanto a la construcción de nuevas ciudades como a la transformación de centros existentes, históricos o no. En América del Norte, el diseño urbano fue potenciados para dar más legitimidad social a la disciplina del urbanismo después de su crisis<sup>372</sup>.

En general se refiere a la actividad de proyectar la organización del espacio urbano, con una preocupación específica por su dimensión físico-espacial en general, incluyendo tanto la ingeniería como el paisajismo, la arquitectura como el mobiliario urbano y considerando también la posibilidad de apropiación y la percepción. Es decir, no limitándose a la forma arquitectónica que rodea el espacio “vacío” público, como sugeriría el concepto americano de *Civic Design*<sup>373</sup>.

---

<sup>372</sup>David Gosling, *The Evolution of American Urban Design*, Etobicoke (Ontario): Wiley-Academy, 2003.

<sup>373</sup> Michel Max Raynaud & Pauline Wolff, *Design urbain : approches théoriques, volume 1 approches historiques et conceptuelles*, Observatoire SITQ du développement immobilier et urbain, Faculté de l'aménagement, Université de Montréal, 2009, p. 14.

El diseño urbano tiene como objetivo establecer relaciones de compatibilidad entre las tareas cotidianas de las personas y sus entornos naturales y construidos.<sup>374</sup> Su método es la valoración espacial, social y económica del espacio urbano heredado o por crear, su papel a corto plazo y su conservación para las generaciones futuras.<sup>375</sup>

En EEUU y en Canadá se intentó incorporar normas de diseño urbano en el *zoning*. La estrategia era integrar pautas específicas de diseño urbano en sectores estratégicos de la ciudad, como, por ejemplo, los Special Districts de Nueva York. Sin embargo, los documentos producidos a partir de esta idea de “*zoning* de diseño” resultaron de poco interés debido a que, las ordenanzas eran complicadas de entender y por lo tanto de difícil aplicación. De hecho, el “*zoning* de diseño”, a pesar de su buena intención para controlar la forma urbana, se convirtió en algo muy rígido y poco flexible una vez adoptado como reglamento.<sup>376</sup>

Para superar la rigidez y la inútil complejidad de las normas en las “zonas de diseño”, se implementaron criterios orientativos sin fuerza legal o *guidelines* que ofrecieron un instrumento mucho más flexible. Como consecuencia se establecieron procesos de revisión de la calidad del diseño de los proyectos. Ya en 1988, el 80% de las ciudades americanas tenían políticas de control del diseño urbano, aparte del control cuantitativo y normativo del *zoning*<sup>377</sup>.

### **El proyecto urbano**

El diseño urbano en Europa, se inscribe en el proceso más extenso de formalización de la ciudad a través del proyecto urbano.

---

<sup>374</sup> Pierre Merlin y Françoise Choay, *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, Paris: Presses Universitaires de France, 2005, pp. 909-910.

<sup>375</sup> Esta valoración implica la mejora del entorno construido, y la mejora de los elementos patrimoniales y estructurales existentes. El desarrollo urbano inmediato va unido a la valoración del potencial espacial de los tejidos urbanos y a la preocupación por su conservación. La valoración social, a su vez, puede ocurrir en varios niveles y su objetivo es satisfacer las necesidades y demandas, tanto de las poblaciones presentes como de las futuras. El diseño urbano tiene como objetivo analizar, comprender y traducir en la práctica concreta las demandas de una ciudad que está en constante cambio y renovación. En fin, la valoración económica constituye un fundamento de primera importancia para la realización y la durabilidad de los proyectos de diseño urbano. Cualquier obra se efectúa con inversiones -públicas, privadas o mixtas- y debe producir riqueza colectiva con su concepción y beneficios inmediatos o ganancias de capital a largo plazo.

<sup>376</sup> Por ejemplo el documento Lower Manhattan Waterfront, que quería poner en marcha el desarrollo de Battery Park, la restauración/conservación del barrio histórico South Street y rehabilitar el resto del litoral del downtown de Nueva York, no se concretizó en actuaciones urbanísticas concretas.

<sup>377</sup> Béatrice Sokoloff, *op. cit.*, p.137.

La noción de proyecto urbano emergió en Francia de la mano de arquitectos/urbanistas como Christian Devillers o Bernard Huet y, en Cataluña, de arquitectos/urbanistas como Manuel de Sola-Morales<sup>378</sup> y Juan Busquets<sup>379</sup>, con la idea del proyecto de “escala intermedia”. El proyecto urbano, contrariamente al urbanismo de posguerra, toma en consideración la lógica morfológica inherente a los tejidos urbanos que conforman la ciudad (la morfo tipología de los italianos) y las sus transformaciones (reales o potenciales) en las actuaciones urbanísticas.<sup>380</sup>

“(Así) la idea de proyecto urbano toma consistencia como superación de la estéril disociación entre plan urbanístico y proyecto de arquitectura que había reducido el primero al campo del análisis y de la zonificación y el segundo al campo de la propuesta aislada”.<sup>381</sup>

Según Albert Lévy, la generalización de la idea de proyecto (*design*, en inglés) en la organización de la sociedad, permite hablar de proyecto de ciudad, proyecto de territorio, proyecto estratégico, proyecto local, proyecto político, proyecto vital personal etc.<sup>382</sup> Esto se refleja en una nueva cultura del proyecto arquitectónico y se extiende en la práctica urbanística para designar la nueva forma en que una colectividad territorial se hace cargo de su espacio para concebir y organizar su desarrollo en el tiempo.

Patrizia Ingallina teoriza sobre la necesidad de desarrollar una cultura urbana de la dimensión físico/espacial de la ciudad, para orientar la actividad urbanística, tomando en cuenta la importancia de los espacios públicos como generadores de calidad urbana y de consolidación de los tejidos urbanos, que vinculan una parte de la identidad de cualquier ciudad.<sup>383</sup>

---

<sup>378</sup> Manuel de Solà-Morales Rubió, *El Projecte urbà : una experiència docent*, Barcelona: Edicions de la UPC, 1999.

<sup>379</sup> Joan Busquets « Les projets urbains de niveaux intermédiaire : l'exemple de Barcelone », en *Trames*, vol. 3, n° 1, 1990, pp. 15-23.

<sup>380</sup> Patrizia Ingallina, *Le Projet urbain*, Paris: Presses Universitaires de France, 2001.

<sup>381</sup> Juan Busquets, « Perspectiva desde la ciudad », *Ciudad y territorio Estudios territoriales*, vol. 1, n° 95-96, 1993, p. 168.

<sup>382</sup> Albert Lévy, « Quel urbanisme face aux mutations de la société post-industrielle? Vers un urbanisme transactionnel », *Esprit*, 2006, p. 5.

<sup>383</sup> Patrizia Ingallina, *op. cit.*, p. 37. Para llegar a resultados concretos, la noción de proyecto urbano pretende plantearse dentro de un encaje de diferentes escalas del planeamiento urbanístico. Ingallina define cuatro escalas que van de la planificación estratégica (Projet urbain global), la planificación urbana parcial o local (Projet urbain local), la planificación operacional (Projets urbains complexes) y los programas de operación (Projet d'architecture)

Se trata de captar el carácter de la ciudad, que no se puede disociar de su forma físico/espacial, en la que se apoyan los procesos de transformación urbana. La *Montrealness of Montreal* de Melvin Charney y la *Ville des petites patries* de Jean-Claude Marsan iban en este sentido en el caso de Montreal, donde posteriormente, durante el decenio de los ochenta, a partir del diseño urbano y de la noción de proyecto urbano, emergió una reflexión sobre una nueva forma de producir la ciudad. No obstante, en Quebec no hubo una reorientación de la instrumentación de planeamiento urbanístico en este sentido, como fue el caso en Francia a pesar de que la LAU había institucionalizado los procesos políticos de toma de decisión en el planeamiento, permitiendo desarrollar actuaciones a una escala intermedia.<sup>384</sup>

La rigidez normativa del Plan d'aménagement d'ensemble (PAE) de ordenación parcial promovida por privados, hace que ya no se utilice esta herramienta. El Programme Particulier d'urbanisme (PPU) que permite elaborar orientaciones, estrategias de actuación y precisiones de planeamiento para los sectores que necesiten una atención particular y donde se espera un desarrollo urbano eminente, siendo más flexible, responde mejor a las necesidades iterativas de un proyecto.

### **La planificación estratégica**

El proyecto urbano, con todo su proceso de implementación, se presenta como la aplicación específica a la ciudad de la planificación estratégica, que es una nueva forma de gestión de la ciudad que considera la actuación urbanística a la vez como proyecto de desarrollo urbano y económico.

A menudo las herramientas tradicionales no permiten a los gobiernos locales hacer frente a nuevos los problemas de tipo económico y social a los que se enfrentan desde la década de 1980 (por ejemplo, la disminución de la actividad económica en un sector de la ciudad o la exclusión social de una franja de la población).

---

<sup>384</sup> En Francia la ley Solidarité et renouvellement urbain (SRU) de 2000 reconoce la noción de proyecto urbano como tal<sup>384</sup>. Pues a la escala territorial el Schéma de cohérence territoriale (SCOT) propone las medidas para poner en marcha el proyecto urbano global. A la escala municipal el Plan local d'urbanisme (PLU) permite el desarrollo de una programación urbana. Finalmente la Zone d'aménagement concertée (ZAC), permite el desarrollo de la planificación operacional y los programas de operación arquitectónica del proyecto urbano.

Por otro lado, el neoliberalismo de las economías avanzadas, convierte la gestión de las grandes empresas en modelos a aplicar en las administraciones públicas de los diferentes niveles municipales.

En el inexorable crecimiento de la posguerra, los planes urbanísticos solo tenían que ordenar la expansión o la renovación urbana. Pero a partir de los años 1980, cuando el crecimiento económico ya no solo sería una cuestión nacional y se basaría en la competitividad entre ciudades y regiones de escala similar, el urbanismo ya no podía desempeñar el papel de cañamazo distributivo del crecimiento a través de un trazado y una zonificación pasivos y objetivables. Ahora se trataba de atraer empresas e inversión de forma proactiva y, para ello, el proyecto de ciudad se convertirá en un requisito previo al crecimiento económico, frenando el declive y fomentando la reconversión de algunos sectores de la ciudad.<sup>385</sup>

En este contexto surgió la planificación estratégica para resolver problemas que van más allá de las cuestiones urbanísticas, a través de proyectos específicos. Sin necesariamente dejar de lado el papel de la zonificación tradicional, se intentaba establecer un cambio fundamental en la práctica del urbanismo.<sup>386</sup>

La orientación estratégica significa la transición desde el urbanismo cuantitativo a una visión también cualitativa que intenta determinar el carácter distintivo de la ciudad para desarrollar consecuentemente un *marketing* territorial coherente. Los urbanistas de la planificación estratégica ya no se limitan a calcular estándares y establecer normas cifradas, también evalúan la situación sobre el terreno y las fortalezas y debilidades del contexto local. El producto de esta planificación es un

---

<sup>385</sup> Como apunta José Miguel Fernández Güell, no es raro hoy en día oír hablar a los gestores administrativos de “nivel de competitividad” de su ciudad, de “acciones competitivas”, etc. Ver: José Miguel Fernández Güel, *Planificación estratégica de ciudades*, Barcelona: Editorial Reverté, 2006, p. 39. La crisis del estado del bienestar durante la década de los 1970 y la llegada al poder de Margaret Thatcher en 1979 en el Gran Bretaña y Ronald Reagan en 1981 en los EEUU, marcó un cambio radicalmente el funcionamiento de las administraciones públicas desde la postguerra. Según Fernández Güell, «se perseguía la concepción de un nuevo modelo de administración pública que se inspiraba claramente en los principios rectores, los procesos operativos y los instrumentos analíticos del sector empresarial. De esta forma se inició un periodo en el que se intentaron trasladar al sector público algunas herramientas del ámbito empresarial. Entre ellas, obviamente, figuraba la planificación estratégica». (Fernández Güel, *Planificación*, *op. cit.*, p. 50).

<sup>386</sup> Fernández Güell ofrece la definición siguiente de la planificación estratégica: « La planificación estratégica de ciudades es un proceso sistemático, creativo y participativo que sienta las bases de una actuación integrada a largo plazo, que define el modelo futuro de desarrollo, que formula estrategias y cursos de acción para alcanzar dicho modelo, que establece un sistema continuo de toma de decisiones y que involucra a los agentes locales a lo largo de todo el proceso ». José Miguel Fernández Güel, *Planificación*, *op. cit.*, p. 55.

plan que concrete las estrategias de desarrollo en proyectos circunscritos a un sector de actividad determinado, a una parte de la ciudad o a una región.<sup>387</sup>

El ideal empresarial conduce las administraciones públicas a querer identificar mejor su personalidad e identidad, entendiéndola como imagen de marca. Para ello utilizan cada vez más consultores de marketing, hecho que plantea la compatibilidad entre la lógica de gestión empresarial y la gestión de una administración pública. La planificación estratégica impulsada por una administración municipal intenta instigar el crecimiento económico y la consolidación de una imagen de marca distintiva. El proyecto se liga a la idea de ciudad como producto a comercializar en un contexto de lógica competitiva entre ciudades rivales.

Las iniciativas lanzadas para mejorar ciertos aspectos de la ciudad, tienen como objetivo captar visitantes o atraer nuevos empleos. Se trata entonces de realizar estudios de factibilidad técnica y financiera para demostrar que hay un mercado y una capacidad técnica y jurídica por parte del municipio para preparar, ejecutar y gestionar la operación. Contrariamente a la planificación tradicional, la planificación estratégica pone énfasis en el predominio del proceso, en la integración coordinada, en su carácter indicativo orientado a la demanda, a la superación de los límites administrativos, y participación temprana y focalizada.

### 8.1.2 Urbanismo temático lo lúdico en la ciudad

Un día de finales del decenio 1981, el Time Magazine titulaba en su primera página *Cities are fun*, en homenaje a la apertura del viejo puerto abandonado de la ciudad de Baltimore, que había sido reciclado con fines comerciales y recreativos<sup>388</sup>. Este Inner Harbor, así como el Quincy Market de Boston o el South Street Seaport de Nueva York fueron precursores de una nueva y receta para transformar antiguas zonas portuarias y industriales de los sectores centrales de las ciudades norte-

---

<sup>387</sup> Por ejemplo, puede coordinar fuentes de financiación diversas para equipamiento colectivo que reduzca las carencias en materia de servicio de proximidad de una población desfavorecida y para reconstruir simultáneamente el tejido urbano con el objetivo de ofrecer nuevos espacios públicos de calidad e integrándolo a un sistema de transporte público y de movilidad sostenible. También puede ser una visión estratégica para promover una gran variedad de iniciativas en materia de agricultura urbana.

<sup>388</sup> John Hannigan, *Fantasy City, Pleasure and Profit in the postmodern metropolis*, London & New York: Routledge, 2000.

americanas. Estas transformaciones permitían una revitalización de zonas vetustas, con la creación de nuevos sectores ludo-comerciales<sup>389</sup>.

Los Festival Marketplace, mezcla de centro comercial y de parque temático, iban a conocer un gran éxito de popularidad<sup>390</sup>. Los principales puertos de la provincia del Quebec no obviaron este movimiento estadounidense. Las viejas instalaciones portuarias de Montreal, ciudad de Quebec, Trois-Rivières y Chicoutimi fueron transformadas con fines recreativo-turísticos. Durante los 80, apareció la denominación Viejo puerto, ligada a lo lúdico, objeto de un tratamiento urbanístico tematizado.

De hecho, después de la desindustrialización y de la crisis del urbanismo de posguerra, la ciudad norte-americana y europea conseguiría su “renacimiento” a partir del ocio. Una gran parte del capital se orienta hacia la industria lúdico-comercial, generando una tematización de los espacios urbanos y cualquiera operación urbanística en la ciudad central es un pretexto para aumentar el ocio en la ciudad.

-Las grandes empresas de fabricación (Sony, Nike, etc.) transforman sus tiendas para convertir las compras en una experiencia “única”, al igual que los Planet Hollywood y Hard Rock Café.

-Los centros comerciales, instalados en las ciudades, se transforman en centros de ocio con cines, pista de patinaje, carrusel, etc. El West Edmonton Mall en el oeste canadiense o el Mall of America en St-Paul-Minneapolis constituyen dos de las principales referencias.

-El mundo de los negocios y de los congresos no se queda al margen y construye sus enormes centros de convenciones en los alrededores de los hoteles para dar servicio a lo que, a partir de este momento, se llamará turismo de negocio.

-Los gobiernos locales y regionales, para revitalizar su economía, recuperan los baldíos industriales y comerciales, donde fomentan grandes proyectos “revitalizadores” para la ciudad o la región con parques, espacios públicos y lugares turísticos potentes y para dotarse de redes verdes y azules que puedan atraer aficionados a las actividades al aire libre. Se incorporan en estos proyectos todos los atributos de la ciudad o la región que se puedan comercializar y utilizar

---

<sup>389</sup> Laurent Vermeersh, *La ville américaine et ses paysages portuaires, entre fonction et symbole*, Paris: L'Harmattan, 1998.

<sup>390</sup> Michael Sorkin, *Variations on a theme Park*, New York: Hill and Wang, 1992.

para crear entornos de alta calidad, con equipamientos recreativos y culturales monumentales, basados en elementos patrimoniales históricos o hiper-modernos, paisajísticos o arquitectónicos.

El paradigma de esta ciudad lúdica no lo define una nueva forma urbana general, si no la arquitectura icónica de los equipamientos culturales, deportivos y de ocio urbano que, reflejando una cierta opulencia, adquieren una importancia central en el desarrollo urbanístico, como referentes de grandes eventos como los juegos olímpicos, la popularidad de los equipos deportivos profesionales o su propia oferta cultural global (Museo Guggenheim en Bilbao) y de ocio (Quartier des Spectacles o Espace pour la vie, en Montreal).

Las ciudades compiten entre ellas para atraer una mano de obra profesional, altamente cualificada que da gran importancia a la calidad de sus condiciones de vida. Estos profesionales, lejos de valorar la tranquilidad ofrecida por el suburbio, buscan vitalidad y una oferta rica en actividades culturales y deportivas. El acceso a festivales, carriles para bicicletas, redes de espacios verdes o azules, mercados públicos, museos de gran calidad arquitectónica, equipos profesionales de deporte de gran fama, se han vuelto los principales factores de localización para la nueva industria de la información y comunicación y para las nuevas clases medias educadas.<sup>391</sup>

La ciudad ya no es un receptáculo de actividades lúdicas, sino el lugar de lo lúdico. Los barrios antiguos y los viejos puertos, reconvertidos en espacios festivos, se vuelven el teatro de una animación febril. La calle, tan maltratada en el último siglo, se convierte en protagonista y los proyectos de revitalización urbana se basan en una calle comercial animada, donde se encuentra tiendas especializadas, cafés, restaurante de moda o teatros, donde se intensifica la «espectacularización» del espacio urbano.

En el contexto de la globalización, la calidad del soporte de las actividades lúdicas se convierte en el elemento central a partir del cual una ciudad intenta afirmar su presencia en las redes de ciudades, y atraer inversiones o consolidar un sector estratégico de su economía. Los grandes proyectos de equipamientos culturales o

---

<sup>391</sup> Daniel Gill, « Ludisme et marketing territorial : nouvelles assises du développement des villes », en G. Beaudet, *L'institut d'urbanisme, Un urbanisme ouvert sur le monde*, Trames, Université de Montréal, 2004, p. 207.

de deporte ya no son solamente equipamientos para la población local, si no elementos centrales de una estrategia de marketing territorial, que permiten a las ciudades ofrecer un producto único y competir con otras ciudades. De la misma manera que las grandes empresas, las ciudades promueven operaciones de *branding*. El museo Guggenheim de Bilbao constituye un ejemplo relevante de este proceso.

Dada la importancia del aspecto lúdico de las ciudades en la nueva economía, los poderes públicos, consideran necesarias las inversiones en los edificios icónicos - por su ultra modernidad o por su historicidad- para asegurar la vitalidad económica de las ciudades. La presencia de trazas del pasado y de edificios monumentales (que, por tanto, podrán convertirse en patrimonio), da sentido a los espacios.

### 8.1.3 El impacto del patrimonio sobre la actividad urbanística

El reconocimiento del espacio urbano como patrimonio material heredado y, consecuentemente, la yuxtaposición de los instrumentos urbanísticos y de protección patrimonial, son bastante reciente en la historia de la ciudad. En el espacio de unos cincuenta años el concepto de patrimonio se impuso para designar cualquier categoría de aquello construido que constituye el medio ambiente urbano heredado, producto de múltiples historias. El concepto adquirió un alcance casi universal y obligó a los planificadores y académicos de todo el mundo a cuestionarse el sentido de la ciudad y a establecer criterios para formular proyectos urbanos, tanto en medio construido como, incluso, en los baldíos sin casi herencia perceptible. La actuación ha superado la exclusiva protección del patrimonio urbano de interés artístico “nacional” para responsabilizarse de la conservación de todo el patrimonio urbano.

El análisis efectuado en las tercera y cuarta partes de esta tesis permiten cuestionar las maneras de integrar los atributos -recientes o antiguos- de la ciudad, los instrumentos de gestión para la conservación y los métodos de exégesis de las formas patrimoniales. Estas son las tres misiones que según algunos autores que han de articular la protección del patrimonio urbano con el urbanismo.<sup>392</sup> Hemos visto que el urbanismo con carácter discrecional permite una gestión muy flexible de

---

<sup>392</sup> François Charbonneau, *op. cit.*, p. 199.

los proyectos. Con el establecimiento de un marco específico, que permita realizar una evaluación adaptada a cada proyecto, se puede tomar en cuenta las características patrimoniales de un sector.

Como hemos visto en sucesivas ocasiones en esta tesis, ha habido un progresivo enriquecimiento del conocimiento del patrimonio urbano en los cincuenta últimos años, de forma que el registro de los objetos y tipos a considerar se ha ampliado exponencialmente: Lo vernáculo fue lo primer que vino a ampliar el nomenclátor del patrimonio a partir de la selectiva lista original de los monumentos nacionales, militares y civiles; Posteriormente y para evitar la museificación, se incorporó la visión urbanística considerando este patrimonio como parte del conjunto urbano construido; Con su complejidad morfológica, la propia ciudad se convertiría en elemento patrimonial; Finalmente, la consagración del concepto de paisaje y del de patrimonio inmaterial se abre la vía a los itinerarios culturales, a las excursiones ciclistas en los baldíos industriales abandonados, el *savoir-faire* local, los lugares de memoria, etc.<sup>393</sup>.

Esta ampliación genera obviamente el reto de la banalización del patrimonio y requiere una nueva ética patrimonial del patrimonio que incorpore temas como la calidad de vida, la ciudad sana o el desarrollo sostenible, así como nuevas actitudes, más prospectivas, de promoción del patrimonio como factor de desarrollo y componente enriquecedor del marco de vida urbano, hasta el marketing territorial. En este sentido, la manera amplia de entender el proyecto, formulada por Jean-Pierre Boutinet,<sup>394</sup> obliga a incorporar la protección, valorización o revitalización patrimonial en un proyecto urbano, estratégico y político. La gestión del patrimonio por los valores es el fruto de aquel fenómeno de ampliación. Hoy en día no se puede pretender conocer todos los patrimonios que se desea proteger y valorar.

Horacio Capel habla de una política patrimonial para el desarrollo que pasa por acciones de mayor alcance que la mera protección<sup>395</sup> y urgen nuevas cuestiones sobre pretendidas rehabilitaciones destructivas o cuanto menos trivializadoras del patrimonio urbano. Parece, sin embargo, que hay un consenso para conciliar conservación y desarrollo y en que la política patrimonial debe influir sobre las otras

---

<sup>393</sup> Horacio Capel, *El patrimonio : la construcción del pasado y del futuro*, Barcelona : Ediciones del Serbal, 2014, pp. 100-105.

<sup>394</sup> Jean-Pierre Boutinet, *Anthropologie du projet urbain*, Paris : Presses Universitaires de France, 1993.

<sup>395</sup> Horacio Capel, *op. cit.*, p. 64.

políticas urbanas con el ayuda de un juego sutil de controles y de incentivos. La regeneración de los centros antiguos como barrios habitables –con políticas urbanas tradicionales- constituye un ejemplo de intervención para el conjunto urbano. El éxito del Viejo-Montreal es un caso interesante que demuestra como la conciliación entre conservación y desarrollo depende del medio social de recepción que en este caso ha sido dinámico y diversificado. También demuestra la necesidad de una estrategia global de intervención que incluya parámetros importantes, entre otros el transporte o la modernización de las infraestructuras ya que las normativas patrimoniales que pueden ayudar a preservar características arquitectónicas, no son suficientes para rehabilitar un sector complejo como es un centro histórico.

Normalmente, los sectores con más necesidad de conservación patrimonial son los más centrales, donde la intervención de rehabilitación debe contemplar la recepción de nuevas actividades económicas, a veces con carácter turístico. En el caso del Viejo-Montreal, los distintos instrumentos de gestión fueron capaces de garantizar este equilibrio, mientras que el ámbito menos complejo del Viejo-Puerto no se benefició de la misma atención y cayó en la trampa de un enfoque promocional de marketing. Explotó su patrimonio intensivamente con fines de animación cultural, desarrollo turístico y animación a golpe de acontecimiento de todo tipo, banalizando hasta el agotamiento con actividades que poco tienen que ver con sus cualidades patrimoniales portuarias, como hemos comentado al final del capítulo 6.<sup>396</sup>

Ciertamente, se trata de un lugar abierto y accesible al público -como ansiaban los ciudadanos- y agradable de visitar, pero el contenido patrimonial es cada vez de más difícil lectura y, cuando en 2017, la *Sociedad del Viejo-Puerto* anunció su voluntad de construir edificios residenciales en los antiguos muelles, suscitó el debate sobre cómo rehabilitar y dinamizar sin destruir y trivializar, cuestión esta de ética patrimonial a la cual hacíamos referencia más arriba y que dejamos aquí abierta.

A este respecto, hay que decir que un lugar como el QIM no tiene el mismo compromiso patrimonial que la avenida McGill College, el Viejo-Montreal o el Viejo-Puerto. Las expectativas en materia de conservación y valoración patrimonial del

---

<sup>396</sup> El hecho de que se tratara de un solo propietario público -la *Sociedad del Viejo-Puerto*, propiedad de la corona- podría parecer como una ventaja a primera vista, pero resultó ser impermeable a las gestiones de conservación emprendidas por los gobiernos provincial y municipal.

QIM se sitúa a nivel de su tejido urbano, para enmallarlo *–retisser–*, restaurar algunos edificios antiguos, reconstituir el Square Victoria con formas contemporáneas y, de manera más amplia, consolidar las formas urbanas de la ciudad tradicional de este conjunto urbano de gran calidad. En el desarrollo de este proyecto, la lectura y pertinente interpretación de la ciudad tradicional, a la manera de lo que se ha hecho en los capítulos uno y cinco de la tesis, permiten garantizar la continuidad del patrimonio a través de la conservación/adaptación de las formas urbanas, asegurando a la vez la transmisión cultural y el cambio. En esto consiste precisamente la finalidad del patrimonio: a saber, la reflexión sobre sus valores y sobre la transformación de sus formas (en este caso urbanas). Es decir, la exégesis de la progresión de las formas culturales de lo construido durante la evolución urbana de un territorio.

Dado un territorio, distintas alternativas de adaptación/protección de sus formas urbanas o tipos arquitectónicos pueden definir el proyecto y la paradoja consiste en que la identidad patrimonial del lugar (la adhesión de grupos de la población a algunos de sus atributos formales) está, por definición, en tensión con su autenticidad. Ya se ha visto en la sección 6.3.2 que, a menudo, un sitio auténtico es el resultado de numerosas transformaciones previas. ¿Qué es necesario conservar? ¿Devolver el sitio a su estado original, como quería Violet Le Duc para los monumentos? Esto es imposible para lo urbano como podemos ver si tomamos el caso del Viejo-Puerto como ejemplo: Está constituido por terraplenes sucesivos, adaptados a la evolución de la industria portuaria a lo largo de los siglos; Devolver las riberas al sitio las de la fundación de la ciudad en 1642 equivaldría a demoler el Viejo-Puerto y romper la continuidad de la memoria ciudadana. Parece más prudente reconocer que la ciudad se hace de capas sucesivas, a la manera de un palimpsesto, como lo decía bien así André Corboz.

La conservación en el caso del patrimonio urbano no puede ser más que una reconstitución, a través de una interpretación que negocia qué es lo que se juzga representativo o significativo entre los actores activos de la sociedad civil y los grupos de interés. Lo que el paradigma de la conservación del patrimonio urbano garantiza es la transmisión cultural a través del cambio que todo proyecto significa. La elección -consciente o no- que permite alcanzar este imperativo de combinar el binomio continuidad/cambio es uno de los retos últimos de todo proyecto urbano, pero no existe una única opción ya que depende también de lo atractivo que sea el futuro propuesto por el propio proyecto de cambio. Por esto, su evaluación debe

hacerse individualmente, pero siempre partiendo de una lectura y una interpretación rigurosa del patrimonio urbano (la ciudad) existente, como hemos visto en los casos de estudio del capítulo 6 de la tesis.

#### CONCLUSIÓN DE LA PARTE 4

Esta cuarta parte de la tesis ha explorado el renacimiento del urbanismo norteamericano que, construyendo –a veces traumáticamente- una nueva visión y nuevas herramientas urbanísticas, permitió una convergencia significativa entre urbanismo y patrimonio después de la crisis del urbanismo de posguerra y la crisis del Estado intervencionista.

Este nuevo urbanismo se articuló en un contexto de crisis económica, con la debilidad del estado intervencionista y la correspondiente crisis de la planificación urbanística racionalista. Al contrario del urbanismo de posguerra, la nueva visión urbanística que emerge no intenta desarrollar una forma urbana físico/espacial ideal, que se podrá colocar allí donde se considere necesario una renovación urbana. La nueva visión intenta entender la ciudad ya existente y fomentar proyectos que la respeten, desarrollando mecanismos urbanísticos que los permitan, como la acción comunicativa, el diseño urbano, el proyecto urbano y la planificación estratégica. La idea de respetar la ciudad existente permite valorar la ciudad tradicional y alimenta la idea de *reconquistar* los centros urbanos, que habían sido maltratados por la renovación urbana. La palabra *reconquista* dejaría de ser retórica (y alimentar la polémica sobre la *gentrificación*) al dar paso a un urbanismo temático, basado en lo lúdico en la ciudad y por supuesto en una nueva idea del patrimonio.

El contexto político y social de los años 1980, que llevó a los estados a reducir su papel en el desarrollo de la sociedad para dejar más espacio a la iniciativa privada y local, permitió una evolución particular de todo el sistema urbanístico del Quebec con sus adaptaciones específicas a la ciudad de Montreal.

Los mecanismos para controlar la forma urbana y la transformación de la Montreal sufren una progresiva complejidad. Aunque la visión urbanística sigue siendo norteamericana la ley sobre el urbanismo del Quebec (LAU), con algo de influencia de Europa, permite la constitución de una práctica urbanística diferente a la del resto del Canadá y de los Estados-Unidos.

La ampliación del concepto de patrimonio, de la que se hace una descripción en la parte 3 de esta tesis, fue integrada en los documentos de urbanismo, tanto en los con objetivos y orientaciones urbanísticos como en las herramientas para impulsar los proyectos de transformación de la ciudad y de control sobre su forma.

El sistema legal de la Ley de Bienes Culturales, reconducido por la Ley de Patrimonio Cultural, no permite encargarse de las nuevas dinámicas patrimoniales de forma autónoma. Como estas tienen frecuentemente una dimensión urbana, el sistema urbanístico de la LAU, con su gran flexibilidad, se adapta mejor para valorar y no simplemente proteger el patrimonio con el zoning patrimonial y otros mecanismos de tipo discrecional, a pesar de algunas limitaciones. La protección y las acciones de valoración son, cada vez más y más, iniciativa de los municipios. El Gobierno de Quebec, de forma general, concentra sus acciones en el desarrollo de orientaciones generales, financiar las iniciativas de protección y valoración en los distritos históricos como el Viejo-Montreal y el Mont-Royal y proteger bajo los mecanismos de su propia ley.

Se ha llegado a una situación que debería permitir la conciliación de la conservación y el desarrollo (que depende del medio social de recepción) y en el que patrimonio, con su potencial, debería influir sobre las otras demás políticas urbanas como las de transporte o las de modernización de las infraestructuras.

## **EPÍLOGO**

**URBANISMO Y PATRIMONIO URBANO: HACIA UNA COHERENCIA. LA PROTECCIÓN DEL  
PATRIMONIO URBANO A TRAVÉS DEL URBANISMO: RECORRIDO DE UN APRENDIZAJE  
DIFÍCIL**

La tesis ha estudiado la evolución del vínculo entre patrimonio y urbanismo en América del Norte. La consideración (o no) del carácter patrimonial de partes enteras de la ciudad, en las grandes actuaciones para construir el centro moderno de Montreal, ha constituido su hilo principal.

Hemos visto el papel desempeñado por la práctica del urbanismo en la pérdida o la conservación del patrimonio y las potencialidades que abre la infinita riqueza del patrimonio urbano, al materializar la memoria urbana colectiva en la ciudad de Montreal que es ejemplar en este aspecto. Lo es por los orígenes múltiples de su rica herencia acumulada de que comprende desde sus tejidos preindustriales al patrimonio monumental moderno del Square Dorchester / Place du Canada a importantes testimonios del industrialismo, como el Canal de Lachine que se comentan en los capítulos 1 y 2. El cubriendo la inmensa trinchera ferroviaria con el eje Place Ville-Marie/Place Bonaventure, consolidó el moderno downtown y la trama urbana en el sector Saint Antoine, añadiendo patrimonio urbano de valor, si bien aún mejorable. En cambio, otros proyectos de renovación urbana para crear el eje Place-des-Arts/Complexe Guy-Favreau, y desplazar el centro financiero promovido por las elites francófonas, hicieron estallar el tejido tradicional del arrabal Saint-Laurent, como tuvimos ocasión de ver en la parte 3.

La parte 4 de la tesis es un análisis de las múltiples formas en que el urbanismo ha ido incorporando el papel del patrimonio urbano para construir la ciudad contemporánea, respondiendo a la crisis del urbanismo de posguerra. Las actuaciones urbanísticas contemporáneas para implementar una transformación urbana de mejora del centro de la ciudad de Montreal, tienen su origen en el movimiento de protesta a favor del patrimonio y al movimiento *de reconquista* de los barrios centrales. A su vez, hoy, el urbanismo, lejos de ser un instrumento del progreso destructor -del "Angelus Novus" de Paul Klee, según Walter Benjamin-, tiene un papel importante en la conservación, después de un largo y difícil aprendizaje para superar los métodos desoladoramente destructores de la renovación urbana que hemos visto a lo largo de las partes 2 y 3 de la tesis. Pero el recorrido todavía está inacabado. A pesar del intenso trabajo realizado desde los años 1980, el patrimonio es, una conquista todavía inacabada por la práctica del urbanismo.

Este trabajo partía de tres líneas de investigación basadas en las hipótesis iniciales: La primera se proponía exponer en el contexto norte-americano, la convergencia

entre urbanismo y conservación del patrimonio urbano; la segunda consistía en analizar las aportaciones de las actuaciones urbanísticas de transformación urbana de Montreal en el ámbito de la protección y valoración del patrimonio urbano; la tercera en evaluar la noción de monumento histórico y de patrimonio y su relación con la lectura de la forma urbana de la ciudad real así como las doctrinas de conservación urbana.

Siguiendo estas líneas, se ha mostrado la evolución de la disciplina del urbanismo norte-americano en tres fases importantes y, en paralelo, la evolución de los mecanismos de conservación del patrimonio urbano:

En la primera fase, la del nacimiento del urbanismo como practica y disciplina profesional en los EEUU y Canadá, los planificadores no tenían interés ni sensibilidad en la conservación de conjuntos urbanos existentes que consideraban, por lo general, un peligro para la humanidad. Se consideraba la conservación de los monumentos históricos y naturales como una actividad ajena al campo del urbanismo.

La segunda fase -que hemos llamado la del urbanismo de la segunda posguerra- basada en el planning y en proyectos de renovación urbana que coincide con la incorporación de la arquitectura del movimiento moderno en arquitectura. Significa el desarrollo del centro financiero moderno de Montreal, la construcción del metro, el sistema de autopista de escala regional o la ampliación del bulevar René-Lévesque. Esta actuación masiva lleva a los conservacionistas a empezar a considerar los conjuntos urbanos como patrimonio.

El fuerte rechazo a los efectos devastadores de la renovación urbana en las grandes ciudades en América del Norte, llevó a la valoración de la ciudad tradicional y a una tercera fase marcada por la problemática convergencia del urbanismo y rol del patrimonio en la mejora urbana. Los nuevos instrumentos fueron el proyecto urbano y el planeamiento estratégico, representados en la ciudad de Montreal, por proyectos importantes como el de la transformación de la avenida McGill, el Viejo-Puerto de Montreal, la salvaguarda del Viejo-Montreal y a creación del Quartier International de Montréal (QIM).

En la parte 3 de esta tesis, hemos explorado el significado del entusiasmo popular sin precedentes por las cuestiones patrimoniales que surgieron a partir de los años sesenta. El patrimonio dejó de ser un asunto exclusivo de algunos pocos expertos en viejas piedras, para ser “el asunto de todos” según la feliz expresión de Jean-Michel Leniaud. Lejos de ser fruto de la casualidad, este entusiasmo por el patrimonio resulta del movimiento de protesta de la población frente a la renovación urbana, reivindicativo de la conservación de los hábitats de la era industrial, en este caso los barrios urbanos, y lo que se ha llamado la ciudad tradicional en el capítulo 1. Se asiste pues a un sincretismo de la convergencia de dos conceptos en principio distintos: el del patrimonio y el de lo urbano. El nuevo concepto de patrimonio urbano puede definirse como la valorización de una morfología urbana dentro del cual se despliega un marco de vida particular.

Pero tanto la forma arquitectónica como de vida de un sector de la ciudad se inscriben en dinámicas urbanas de escala metropolitana, sobretodo en el centro. Esta investigación permitió demostrar que en general, los recientes documentos de urbanismo de Montreal no garantizan una verdadera asunción del patrimonio y que la deseable estiba de la valoración patrimonial y las dinámicas urbanas en la práctica urbanística no es plenamente satisfactoria. El zoning de conservación, que se encuentra en el plan de urbanismo de la Ciudad de Montreal, no permite verdaderamente sujetar las orientaciones municipales y las prácticas urbanísticas a las dinámicas urbanas que se puede identificar en el territorio.

El capítulo 6 de la tesis ha permitido constatar la importancia de los proyectos urbanos para garantizar la valoración del patrimonio urbano y su inscripción en la contemporaneidad de la ciudad. Esta tesis permite observar como la práctica urbanística -a través del zoning- solo asume el patrimonio en toda su dimensión urbana en aquellos sectores donde se hace una zonificación específica (que, dicho sea de paso, perpetua la lógica segregativa con la puesta en reserva). En el resto de los sectores, donde no se delimitan zonas patrimoniales, el interés por el patrimonio urbano se limita a unas intenciones genéricas, destinadas a la sensibilización o a la protección -siempre limitada e incompleta- de algún elemento. Pero, como hemos constatado en esta investigación, la subdivisión en zonas solo garantiza la incorporación activa del patrimonio urbano si las zonas de patrimonio urbano obligan a la realización de un proyecto urbano.

La tesis se propuso estudiar el proceso de transformación urbana del centro de la ciudad de Montreal a lo largo de la segunda mitad del siglo XX, como ejemplo de la modernización de los centros en otras ciudades de América del Norte, al sostener la hipótesis de que representa un caso especialmente explicativo de los problemas y temas planteados. En este sentido se ha podido identificar tres etapas importantes en este proceso:

Una primera fase de modernización del centro se caracteriza por las actuaciones de renovación urbana de los años 1960, cuando Montreal fue un laboratorio para implementar aquella modernidad en las grandes metrópolis americanas.

La segunda etapa fue de crítica a esta forma de producir ciudad, con la reacción social de la población de los barrios tradicionales frente a la falta de consideración y de la ciudadanía en general por la destrucción de algunos monumentos relevantes en la ciudad. Emergió una gran preocupación para preservar el patrimonio urbano y un movimiento conservacionista activo y se empezó a reconocer el valor patrimonial de la forma urbana.

En consecuencia, la tercera etapa, de consideración positiva de la ciudad tradicional, manifestó un interés por el diseño urbano y la planificación estratégica para proponer una nueva forma de actuación urbanística. Se trata de un urbanismo preocupado a la vez por la dimensión patrimonial y por la importancia de transformar la ciudad.

El segundo punto de partida de la tesis fue el trauma que significó la renovación del barrio Saint Laurent entre los años 1950 y los primeros años 1980. Efectivamente, el importante proceso de transformación urbana puesto en marcha por las elites políticas para ampliar el centro financiero de Montreal hasta el este francófono no alcanzó su objetivo. Obviamente todos los equipamientos que fueron construidos en el arrabal Saint-Laurent se añadieron a la riqueza de Montreal, pero a costa del empobrecimiento de la calidad urbanística del conjunto, al crear baldíos eternamente provisionales y por la ausencia de los servicios de proximidad para la población local, entre otros motivos.

Las actuaciones urbanísticas no pueden hacer abstracción de la realidad físico/espacial y social de los sectores que afectan. En este caso, a pesar de la

calidad arquitectónica de los proyectos y de la implantación de actividades de prestigio -culturales o financieras- a la escala de todo el Québec, el desarrollo del eje institucional en el arrabal Saint-Laurent negó la realidad del arrabal Saint-Laurent y fracasó en su pretensión de renovación de los viejos barrios del este, al forzar una dinámica ajena a aquel sector. Con lo cual, también fracasó en su intención de extender el centro financiero hacia el este. Con estas actuaciones, las elites políticas canadienses francesas se enfrentaron a su propia población francófona para imponer su visión de la ciudad.

El proyecto urbano del QIM, que representa el mejor ejemplo de la última etapa de nuestro ciclo, se desarrolla en un sector perturbado por el pasaje de la autopista Ville-Marie y por lo tanto intenta reconquistar un trozo de ciudad bastante machacado por el urbanismo de posguerra. Este nuevo proyecto intenta también establecer una “soldadura” físico/espacial más potente entre el eje institucional y el centro financiero, entre Place Bonaventure y el palacio de los congresos, desenclavando el eje institucional y estableciendo un potente potencial de conectividad entre el centro financiero y el este francófono, separados por el barrio de la piel y corrigiendo la dinámica de decaimiento del arrabal Saint-Laurent.

El QIM, aprendiendo de los errores del pasado, suelda la ruptura creada por la autopista Ville-Marie entre el casco antiguo y el resto del centro de la ciudad, apoyándose así sobre el territorio del casco antiguo y del centro financiero e introduciendo nuevas dinámicas con la ubicación de algunas instituciones importantes en el sector (AOCI, WTC, el palacio de congresos, etc.). Este trabajo de recosido de una parte del tejido urbano tradicional, se hace con un diseño urbano contemporáneo del espacio público que tiene una dimensión importante en el proyecto del QIM, como se ha visto en el square Victoria. Frente a las grandes piezas arquitectónicas del urbanismo de posguerra, se trata de dar continuidad urbana con un trabajo de diseño en el espacio público.

Sin embargo, no se ha negado la herencia positiva de la primera fase de la modernización del centro de Montreal, continuando el desarrollo de la ciudad interior con el añadido de un trozo entre Place Bonaventure y el palacio de los congresos. Ahora se puede ir, por la ciudad interior, desde la Place-des-Arts hasta la Place Ville-Marie. En este sentido, se puede afirmar que el proyecto del QIM asume la herencia montrealés de la ciudad tradicional y de la ciudad moderna norteamericana.



## BIBLIOGRAFÍA

### Fuente primaria

CANADIAN NATIONAL RAILWAYS. *New Montreal Terminal*. Montreal: Canadian National Railways, 1943.

CANADIAN NATIONAL RAILWAYS. *Le Reine Elizabeth l'hôtel le plus fashionable au Canada/ The Queen Elizabeth Canada's newest and finest hotel*. Montreal: Hotel Hilton, 1957.

CITÉ DE MONTRÉAL. *Résultats de l'étude en vue de la rénovation urbaine du quadrilatère borné par les rues Craig, de Bleury, Sherbrooke et le boulevard Saint-Laurent*. Montreal: Cité de Montréal, Service de l'urbanisme, 1959.

CITY OF NEW YORK. *Building Zone Resolution*. New York: City of New York, Board of estimate and Apportionment, 1916.

COMITÉ CONSULTATIF POUR LE DEISGN URBAIN DU SECTEUR MCGILL COLLEGE. *Consultations publiques le 19 juillet 1984*. Rapport final, Montreal, 1984.

COMITÉ CONSULTATIF DU VIEUX-PORT DE MONTRÉAL. *Consultation publique*. Rapport final, Montreal, 1986.

ICOMOS. *Document Nara sur l'authenticité*. 1994.

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC. *Loi relative à la conservation des monuments et des objets d'art ayant un intérêt historique ou artistique*. Arrêtés en Conseil ayant force de loi dans la province de Québec, Québec: Imprimeur de sa très excellente Majesté le Roi, Chapitre 30, 1922, pp. 149-151.

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC. *Loi relative aux monuments, sites et objets historiques ou artistiques*. Statuts de la province de Québec, Québec, Imprimeur de sa très excellente Majesté le Roi, Chapitre 24, 1952, pp. 87-91.

GOUVERNEMENT DU QUEBEC. *Loi des monuments historiques*. Statuts de la province de Québec, Québec, Imprimeur de la Reine, Chapitre 22, 1963, pp. 307-314.

GOUVERNEMENT DU QUEBEC. *Rapport de la commission provinciale d'urbanisme*. 1968.

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC. *Loi sur les biens culturels*. Quebec: Éditeurs officiel du Québec, L.R.Q., C., B-4, 1972.

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC. *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*. Quebec: Éditeurs officiel du Québec, L.R.Q., C., 51, 1979.

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC. *Bâtir le Québec*. Quebec: Éditeur officiel du Québec, 1979.

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC. *Le virage technologique*. Quebec: Éditeur officiel du Québec, 1982.

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC. *Loi modifiant la Loi sur les biens culturels et d'autres dispositions législatives*. Lois du Québec, Quebec: Éditeur officiel du Québec, chapitre 24, 1985, pp. 525-550.

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC. *Loi sur le patrimoine culturel*. Quebec: Éditeur officiel du Québec, Chapitre P-9.002, 2012.

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC. *Répertoire des parlementaires québécois, 1867-1978*, Québec, 1980.

GOUVERNEMENT DU CANADA. *Le répertoire parlementaire canadien*, Ottawa, Boréal.

GOVERNMENT OF UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN. *Traffic in Town, A Study of the Long Term Problems of Traffic in Urban Areas*. Reports of the Steering Group and Working Group appointed by Minister of Transport, London: Her Majesty's Stationery Office, 1963.

LA HAYE J.-C. et ASSOCIÉS, *Ensemble D-F* (documento técnico de primera propuesta para el desarrollo del Complexe Desjardins). Montreal: Ville de Montreal, 1967.

VILLE DE MONTREAL. *Règlement créant la commission Jacques-Viger*. numéro 2760, 1962.

VILLE DE MONTREAL. *La Grande Salle : Place des Arts*. Montreal: Ville de Montréal, 1963.

VILLE DE MONTREAL. *Avenue McGill College, Concept d'aménagement*. Montreal: Ville de Montreal, Service de l'urbanisme, Avril 1985.

VILLE DE MONTREAL. *Énoncé d'orientations sur l'aménagement de l'arrondissement centre*. Montreal: Ville de Montreal, Service de l'habitation et du développement urbain, Plan de l'utilisation du sol, 1988.

VILLE DE MONTREAL. *Plan d'urbanisme*. Montreal: Ville de Montréal, 1992.

VILLE DE MONTREAL. *Le Quartier International de Montréal : Programme particulier d'urbanisme*, Montreal: Ville de Montréal, Service du développement économique et urbain, 1999.

VILLE DE MONTREAL. *Plan d'urbanisme*. Montreal: Ville de Montréal, 2004.

VILLE DE MONTREAL. *La Politique du patrimoine*. Montreal: Ville de Montréal, 2005.

GOVERNEMENT DU CANADA. *Loi ayant pour objet de favoriser la construction de nouvelles maisons, la réparation et la modernisation des maisons existantes, l'amélioration des conditions d'habitation et de vie, ainsi que l'accroissement de l'emploi dans la période d'après-guerre*. Loi du Canada, chapitre 46, 1944.

### **Fuente cartografica**

ADAMS, J. *Map of the city and Suburbs of Montreal*, Bibliothèque et archives nationales du Québec, 1825.

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.

CHARLAND L. *Plan of the City of Montreal shewing the new projects of embellishing, drawn by the order of the Honourable James McGill, Joseph de Longueuil & John Richardson esq. Commissioners*. Bibliothèque et archives nationales du Québec, 1805.

CHARLAND L. *Plan d'une partie de la ville de Montréal pour servir à montrer les projets d'embellissement sur le terrain adjacent les réserves des anciennes fortifications avec une section de la continuation projetée de la rue St-Gabriel sur la réserve militaire*. Bibliothèque et archives nationales du Québec, 1810.

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.

JOBIN A. *Map of the city of Montreal exhibiting public property, manufactories, the limits of the city and its divisions into wards agreeably to the militia and corporation laws; the lachine canal from its junction with the port, to the distance of 1 1/2 mile above, the division of the common into building lots etc. from recent survey in 1834*. Montreal: Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 1834. Escala 1 : 14400. 26 X 43 cm.

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.

MONTREAL (QUEBEC) SERVICE DE L'HABITATION ET DE L'URBANISME. *Utilisation du sol, Ville de Montréal, échelle 1 : 2 400*. Montreal: Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 1958-1976. Escala 1 : 1200. 64 X 77 cm.

## **Fuente secundaria**

- ALEXANDER E.R. « After Rationality, What ? A Review of Responses to Paradigm Breakdown ». *Journal of American Planning Association*, 1984, vol. 50 n° 1, pp. 62-69.
- BABELON J.P. & CHASTEL A. *La notion de patrimoine*, Paris: Liana Levi, 1994.
- BARNETT J. *An Introduction to urban design*, New York: Harper and Row, 1982.
- BARNETT J. *The Fractured metropolis: improving the new city, restoring the old city, reshaping the region*, New York: Harper Collins, 1996.
- BAUMOL W.J. *Performing arts: The economic Dilemma: A Study of Problems common to Theater, Opera, Music and Dance*. Cambridge, Massachusetts: The MIT Press, 1996.
- BEAUDET G. « Le patrimoine urbain : autopsie d'une conquête inachevée ». *Urbanité*, 1997, vol. 2 n° 3, pp. 28-34.
- BEAUDET G. « Le patrimoine est-il soluble dans la postmodernité? ». *Trames*, 1998, n° 12, pp. 10-25.
- BEAUDET G., « Domaines « vides » et structuration morphologique de l'agglomération de l'espace ». *Cahier de géographie du Québec*, 1997, Vol. 41 n° 112, pp. 7-29.
- BEAUDET G. « L'institut et l'urbanisme au Québec : 1961/62-2001/02 ». En BEAUDET G. *Trames, un urbanisme ouvert sur le monde*. Faculté de l'aménagement, Montréal: Université de Montréal, 2004, pp. 15-56.
- BEAUREGARD L. « Géographie historique des côtes de l'île de Montréal ». *Cahier de géographie du Québec*, 1984, vol. 28, n° 73-74, pp. 47-62.
- BENOIT M. & GRATTON R. *Pignon sur rue, les quartiers de Montreal*. Montreal: Guérin, 1991.
- BÉLANGER Y. « L'État québécois : un État hybride », *Interventions économiques. Pour une alternative politique (Dossier: L'État en question 1)*, Montréal: Éditions Saint-Martin, 1987, n° 17, pp. 117-126.
- BERGERON C. *Architecture du XXe siècle au Québec*. Montreal: Méridien, 1989.
- BERTOL ICART M. « Urbanisme privé et structuration du tissu urbain par des places publiques: le plan Phillips à Montréal ». *Trames*, 1993, n° 7, pp. 18-28.
- BESNER J. *Genèse de la ville intérieure de Montréal*. Texto no publicada, conferencia hecha en Montreal, 1997.
- BESNER J. « La ville souterraine », *Urbanisme*, 2000, n° 303, pp. 75-78.
- BLAKE P. « Downtown in 3-D », *The Architectural Forum*, 1966, vol. CXXV n° 2, pp. 31-48.
- BONIN B. « U.S.-Quebec Economic Relations ». En HERO JR. A.O. & DANEAU M. *Problems and Opportunities in U.S.-Canada Relations*, Boulder: Westview Press, 1984.
- BOUCHARD G. *Raison et contradiction, le mythe au secours de la pensée*. Montréal: Nota bene/Cefan, 2003.
- BOUDREAU C., COURVILLE S. & SÉGUIN N. *Le Territoire, Atlas Historique du Québec*. Québec: Presses de l'Université Laval, 1997.
- BOURDIEU P. *La distinction: critique sociale du jugement*. Paris: Éditions de Minuit. 1979,
- BOURDIN A. « Sur quoi fonder les politiques du patrimoine urbain? ». *Les Annales de la recherche urbaine*, 1996, n° 71, pp. 7-13.
- BOURDIN A., *Le patrimoine réinventé*, Paris: Presses Universitaires de France, 1984.
- BOUTINET J-P. *Anthropologie du Projet*. Paris: PUF, 1993.

- BOYER M. C. *The City of Collective Memory: Its Historical Imagery and Architectural Entertainments*. Cambridge: The MIT Press, 1994.
- BRAUDEL F. *Écrits sur l'histoire*. Paris: Flammarion, 1977.
- BRIAVEL HOLCOMB H. & BEAUREGARD R. *Revitalizing Cities*. Washington: Association of American Geographers, 1981.
- BROCHU J., *La conservation du patrimoine urbain, catalyseur du renouvellement des pratiques urbanistiques? Une réflexion théorique sur l'appropriation de la notion de patrimoine urbain par l'urbanisme*, tesis de doctorado, Université de Montréal, 2011.
- BROOKS S. & GAGNON A.-G. *Les spécialistes des sciences sociales et la politique au Canada : entre l'ordre des clercs et l'avant-garde*. Montréal: Boréal, 1994.
- BROWN AMES H. *The City Bellow the Hill, A Sociological Study of a Portion of the City of Montreal, Canada*, Toronto, University of Toronto Press, 1972 [1897].
- BURGESS J. *Une histoire illustrée du faubourg Saint-Laurent*. Montreal: Table de concertation du faubourg Saint-Laurent, Service aux collectivités, Laboratoire d'histoire et de patrimoine de Montréal, Université du Québec à Montréal, 2009.
- BUSQUETS GRAU J. « Les projets urbains de niveaux intermédiaire : l'exemple de Barcelone ». *Trames*, 1990, vol. 3 n° 1, pp. 15-23.
- BUSQUETS GRAU J. « Perspectiva desde las ciudades ». *CyTET*, 1993, vol. 1 n° 95-96, pp. 163-174.
- CANIGGIA G. & MAFFEI G. L. *Composition architecturale et typologique 1. Lecture du bâti de base*. traducción del italiano por Pierre Larochelle, École d'architecture, Quebec: Université Laval, 2000.
- CAPEL H. *La Morfología de las ciudades, I. Sociedad, cultura y paisaje urbano*, Barcelona: Ediciones del Serbal, 2002.
- CAPEL H. *El patrimonio: la construcción del pasado y del futuro*, Barcelona: Ediciones del Serbal, 2014.
- CARDIA C. « Les autoroutes urbaines des années 60, monuments historiques? », *Espaces et sociétés*, 1999, n° 96, pp. 107-122.
- CERVELLATI P L., SCANNAVINI R. & DE ANGELIS C. *La Nouvelle culture urbaine Bologne face à son patrimoine*, Paris: Seuil, 1977 (1981 traduction al francés).
- CHARBONNEAU F. « Le patrimoine urbain, succès d'une notion et paradoxes des pratiques ». En BEAUDET G. *Trames, Un urbanisme ouvert sur le monde*. Faculté de l'aménagement, Montreal: Université de Montréal, 2004, pp. 199-203.
- CHARBONNEAU F., HAMEL P. & LESSARD M. *La mise en valeur du patrimoine urbain en Europe, en Amérique du Nord et dans les pays en développement : un aperçu de la question*. Groupe interuniversitaire de Montréal, Villes et développement, 1992.
- CHARLES R. *Le zonage au Québec, un mort en sursis*. Montreal: Presses de l'Université de Montréal, 1974.
- CHARNEY M., « The montrealness of Montreal. Formation and formalities in urban architecture ». *The architectural review*, 1980, n° 999, pp. 299-302.
- CHARNEY M., ADAMCZYK G., KNIGHT A. & LATEK I. *Ville Métaphore Projet Architecture urbaine à Montréal 1980-1990, City Metaphors Urban Constructs Urban Architecture in Montreal 1980-1990*. Montreal: Éditions du Méridien, 1992.
- CHOAY F. *L'allégorie du patrimoine*. 2<sup>a</sup> ed. Paris: Éditions du Seuil, 1999.
- CHOAY F. *L'urbanisme, utopies et réalités : une anthologie*, Paris: Éditions du Seuil, 1965.
- CHOKO M. *Les grandes places publiques de Montréal*, Montreal : Éditions du Méridien, 1987.
- CHOKO M. *Les habitations Jeanne-Mance : un projet social au centre-ville*, Montreal: Éditions Saint-Martin, 1995.

- CLAIROUX B. *Le métro de Montréal 35 ans déjà*, Montreal: Hurtubise HMH, 2001.
- CHRISTENSEN C. A. *The American Garden City and the New Town Movement*, Ann Arbor, Michigan: UMI Research Press, 1986.
- COLEMAN W. D. *The Independence Movement in Quebec, 1945-1980*, Toronto: University of Toronto Press, 1984.
- COURCIER S. *De l'évaluation de l'effet structurant d'un projet urbain à l'analyse des congruences entre stratégies d'acteurs : le réaménagement du Vieux-Port de Montréal*. Tesis de doctorado, Faculté de l'aménagement, Université de Montréal, 2002.
- COURCIER S. « Vers une définition du projet urbain, la planification du réaménagement du Vieux-Port de Montréal ». *Canadian journal of Urban Research*, 2005, vol. 14 n° 1, pp. 57-80.
- COURCHENE T.J. « Market Nationalism ». *Policy Options*, 1986, vol. 7 n° 8, pp. 7-12.
- DANSEREAU F. « La réanimation urbaine et la reconquête des quartiers anciens par les couches moyennes : tour d'horizon de la littérature nord-américaine ». *Sociologie du travail*, 1985, vol. 2 n° 85, pp. 191-205.
- DE CERTEAU M. *L'invention du quotidien, tome 1 : L'art de faire*, Gallimard, 1990.
- DEMERS C. « Le Zonage dans la zone centrale de Montréal ». *ARQ*, 1982, n° 10, pp. 12-13.
- DESBARATS P. *The Outside-In City: Place Bonaventure*, Montreal: Desbarats Printing Ltd, 1968.
- DESMARAIS G. & RITCHOT G. « La dimension morphodynamique des grands établissements humains : l'exemple de Montréal ». *Visio*, 1997, vol. 2 n° 2, pp. 43-57.
- DEVILLERS C. « Typologie de l'habitat & morphologie urbaine ». *Architecture d'aujourd'hui*, 1974, n° 174, pp. 18-22.
- DEVILLERS C. « Le projet urbain ». *Conférences Paris d'architectes 1994 au Pavillon de l'Arsenal*, Paris: Éditions du Pavillon de l'Arsenal, 1994, pp. 9-47
- DI MÉO G. « Patrimoine et territoire, une parenté conceptuelle ». *Espace et société*, 1995, n° 78, pp. 15-34.
- DOMON G., BEAUDET G. & JOLY M. *Évolution du territoire laurentidien, Caractérisation et gestion des paysages*. Montreal: Presses de l'Université de Montréal, 2000.
- DOSTALER G. *Keynes et la politique*. Département des sciences économiques, Montreal: Les Presses de l'Université du Québec, 2002.
- DROUIN M. *Le combat du patrimoine*. Montréal: Les Presses de l'Université du Québec, 2005.
- FELT A. G. « Planning Theory ». En CATANESE A.J. & SNYDER J.C. *Urban Planning*. 2<sup>a</sup> ed. New-York: McGraw Hill, 1988.
- FERNÁNDEZ GÜELL J. M. « 25 años de planificación estratégica de ciudades ». *Ciudad y territorio Estudios territoriales*, 2007, vol. XXXIX n° 154, pp. 621-622.
- FERNÁNDEZ GÜELL J. M. *Planificación estratégica de ciudades*, Barcelona: Editorial Reverté, 2006
- FERRETI L. *La société paroissiale en milieu urbain : Saint-Pierre-Apôtre de Montréal 1848-1930*. Tesis de doctorado, Université du Québec à Montréal, 1990.
- FISHMAN R. *L'utopie urbaine au XXe siècle*. Bruxelles: Pierre Mardaga, 1979.
- FLANAGAN R. M. « The Housing Act of 1954: The Sea Change in National Urban Policy ». *Urban Affairs Review*, 1977, n° 33, pp. 265-286.
- FORESTER J. *Planning in the Face of Power*. Berkeley: University of California Press, 1989.
- FRAMPTON K., *L'architecture moderne, une histoire critique*, Londres : Thames & Hudson,

- FRENCH R. « La crise d'une hégémonie ». *Le Devoir*, Article de periódico, 1982, 16 de diciembre.
- FRENCH R. D. « Government Without Business: The Parti Québécois in Power ». En MURRAY V. V (ed.). *Theories of Business Government Relations*. Toronto: Trans-Canada Press, 1985, pp. 159-180.
- FRIEDMANN J. *Planning in the Public Domain: From Knowledge to action*, Princeton, New Jersey: Princeton University Press, 1987.
- FOOT D. K. *Entre le boom et l'écho 2000, Comment mettre à profit la réalité démographique à l'aube du prochain millénaire*, Montreal: Boréal, 1996.
- FOUCAULT M. *Les mots et les choses*. Paris: Gallimard, 1966.
- GAGNON A. G. & MONTCALM M. B. *Québec, au-delà de la révolution tranquille*, Montreal: VLB Éditeur, La collection « Études québécoises », 1992.
- GAGNON A. G. & PALTIEL K. Z. « Devenir « maîtres chez nous » : émergence d'une bourgeoisie balzacienne au Québec », En GAGNON A.-G. & TANGUAY B. *La juste démocratie : Mélanges en l'honneur de Khayyam Zev Paltiel*. Ottawa: Carleton University Press, 1992, pp. 318-339.
- GARIÉPY M. « L'aménagement du Vieux-Port de Montréal : à la recherche du génie du lieu », *Forces*, 1986, n° 74, pp. 42-48.
- GARIÉPY M. « À propos de la requalification et de la réappropriation du Vieux-Port de Montréal ». En BAUDOIN T., COLLIN M., & PRÉLORENZO C. *Urbanité des cités portuaire*, Paris: L'Harmattan, 1997, pp. 301-309.
- GELLY A. BRUNELLE-LAVOIE L. & KIRJAN C. *La passion du patrimoine : la Commission des biens culturels du Québec, 1922-1994*, Sillery, Québec: Septentrion, 1995.
- GIEDION S., *Espace, temps, architecture*, Paris: Éditions Denoel, 2004.
- GIEDION S., « The Need for a New Monumentality », En Zucker P., *New Architecture and City Planning*, New York: Philosophical Library, 1944.
- GIGNAC B. *Le maire qui rêvait sa ville*, Montreal: Éditions La Presse, 2009.
- GILL D. « Ludisme et marketing territorial : nouvelles assises du développement des villes », En BEAUDET G. *Trames, un urbanisme ouvert sur le monde*, Faculté de l'aménagement, Université de Montréal, 2004, pp. 205-208.
- GIOVANNONI G. *L'urbanisme face aux villes anciennes*, Paris: Éditions du Seuil, 1998.
- GIROUX L. *Les aspects juridiques du règlement de zonage au Québec*, Quebec: Presses de l'Université Laval, 1979.
- JACOBS J. *Muerte y Vida de las grandes ciudades*, Madrid: Península, 1967.
- GARVIN A. *The American City: What Works, What Doesn't*, New York: McGraw-Hill, 1996.
- GHORRA-GOBIN C. *Villes et société urbaine aux États-Unis*, Paris: Armand Colin, 2003.
- GOSLING D. *The Evolution of American Urban Design*, Etobicoke (Ontario): Wiley-Academy, 2003.
- GRESSET P., « Constitution et résolution de la par fragment (1790-1840) », En Carré J. y CURCURU M., *Urbanisme et société en Grande-Bretagne (19e-20e siècle)*, Acte du Colloque de Clermont-Ferrand, 1987, pp. 9-35.
- GROPIUS W. « Architect in Society ». *Journal RAIC*, 1962, pp. 49-53.
- GUILLAUME M. « Invention et stratégies du patrimoine », En JEUDY H.P. *Patrimoines en folie*. Paris: Éditions de la Maison des sciences de l'homme, 1990, pp. 13-20.

- GUTFREUND O.D. *Twentieth-Century Sprawl : Highways and the Reshaping of the American Landscape*, Oxford University Press, 2005.
- HABERMAS, J. « La modernité : un projet inachevé ». *Critique*, 1981, vol. 37 n° 413, pp. 950-969.
- HALBWACHS M. *La mémoire collective*, Édition critique établie par Gérard Namer, Paris: Presses universitaires de France, 1968.
- HALL P. *Cities of Tomorrow, An Intellectual History of Urban Planning and Design in the Twentieth Century*, Cambridge Massachusetts : Basil Blackwell, 1988.
- HAMEL P. « Crise de la rationalité : le modèle de la planification rationnelle et les rapports entre connaissance et action », TESSIER R. & À VAILLANCOURT J.-G. *La recherche sociale en environnement : nouveaux paradigmes*, Montreal: Presses de l'Université de Montréal, 1996, pp. 61-74.
- HAMEL P. « La critique post-moderne et le courant communicationnel au sein des théories de la planification : une rencontre difficile ». *Les cahiers de géographie du Québec*, 1997, vol. 41 n° 114, pp. 311-321.
- HANNA D. *The new town of Montreal: creation of an upper middle class suburb on the slope of Mount Royal in the mid-nineteenth century*, Tesis de maestria, University of Toronto, 1977.
- HANNIGAN J. *Fantasy City, Pleasure and Profit in the postmodern metropolis*, London & New York: Routledge, 2000.
- HARTOG F. *Régime d'historicité, présentisme et expérience du temps*, Paris: Éditions du Seuil, 2003.
- HASON N. *The emergence and Development of Zoning controls in North American Municipalities: a critical Analysis*, Toronto, University of Toronto, Papers on Planning and Design, n° 13, 1997.
- HÉNAULT O. « Veinticinco años después, Montreal, la utopía de los sesenta ». *Arquitectura Viva*, n° 19, 1991, pp. 4-9.
- HUET B. « L'architecture contre la ville », *AMC*, 1986, n° 14, pp. 10-13.
- ILLIEN G. *La Place des arts et la revolution tranquille, Les fonctions politiques d'un centre culturel*, Ste-Foy: Éditions de l'IQRC, 1999.
- INGALLINA P. *Le projet urbain*. Paris: Presses Universitaires de France, 1999.
- JASMIN C. *Petites Patries*, Montreal: Typo, 1972.
- JEUDY H.-P. *Patrimoines en folie*. Paris: Éditions de la Maison des sciences de l'homme, 1990.
- KEYNES J. M. *Essais sur la monnaie et l'économie : les cris de Cassandra*. Paris: Payot, 1971.
- LAVABRE M.-C. « Usages du passé, usages de la mémoire », In *Revue française de science politique*, vol. 44, no. 3, pp. 480-493.
- LACHAPELLE J., *Le fantasma métropolitain, L'architecture de Ross et Macdonald*, Montreal: Les Presses de l'Université de Montréal, 2001.
- LACROIX J.-M. *Histoire des États-Unis*. Paris: Presses universitaires de France, 1996.
- LAROCHELLE P. & IAMANDI C. « Milieux bâtis et identité culturelle », *USEK*, 1999, n° 2, pp. 1-14.
- LAUZON G. & FORGET M. *L'histoire du Vieux-Montréal à travers son patrimoine*. Quebec: Les publications du Québec, 2004.
- LE CORBUSIER. *Manière de penser l'urbanisme*. Genève: Gonthiers, 1963.
- LE CORBUSIER. *Urbanisme*. Paris: Flammarion, 2011.
- LEBENSOLD D. F. « La Grande Salle / Place des Arts ». *Journal RAIC*, 1963, vol. 40, n° 11, 1963, pp. 33-35.

- LEDUC M. & MARCHAND D. *Les maisons de Montréal*. Gouvernement du Québec, Ministère des affaires culturelles. 1992.
- LEFEBVRE H. *Le droit à la ville, suivi de Espace et politique*. Paris: Anthropos, 1968.
- LEGATES R. T. & STOUT F. « Modernism and early planning, 1870-1940 ». En LEGATES R. T. & STOUT F. *The City Reader*. London & New York: Routledge, 2<sup>a</sup> ed, 2000, pp. 299-313.
- LEGAULT R. « Architecture et forme urbaine : l'exemple du triplex à Montréal de 1870 à 1914 ». *Urban History Review/Revue d'histoire urbaine*, 1989, vol. 18 n° 1, pp. 1-10.
- LENIAUD J.-M. *L'utopie française, Essai sur le patrimoine*. Paris: Éditions Mengès, 1992.
- LENIAUD J.-M. *Chroniques patrimoniales*. Paris: Éditions Norma, 2001.
- LENIAUD J.-M. *Les archipels du passé, Le patrimoine et son histoire*. Paris: Fayard, 2002.
- LÉTOURNEAU J. « La révolution tranquille, catégorie identitaire du Québec contemporain ». En GAGNON A. G. & SARRA-BOURNET M. *Duplessis Entre la grande noirceur et la société libérale*. Montreal: Quebec-Amérique, 1997, pp. 95-118.
- LEVASSEUR R. « Les idéologies du loisir au Québec, 1945-1977 » , En DUMONT F., MONTMINY J.-P. & HAMELIN J. *Idéologies au Canada français*. Quebec: Les Presses de l'Université Laval, 1981, pp. 131-172.
- LÉVY A., SPIGAI V. *La qualité de la forme urbaine Problématique et enjeux 1*, Rapport pour le Ministère de l'Équipement, du Logement et des Transports, Secrétariat Permanent du Plan Urbain, 1992.
- LÉVY A. « Recherche urbaine et recherche urbanistique ». *Metropolis*, n° 103, 1995, pp. 13-17.
- LÉVY A. « Quel urbanisme face aux mutations de la société post-industrielle? *Espit*, 2006, pp. 61-75.
- LINTEAU P.-A., DUROCHER R., ROBERT J.-C. & RICARD F. *Histoire du Québec contemporain, De la confédération à la crise (1867-1929)*. Tome I, Montreal: Boréal, 1989.
- LINTEAU P.-A., DUROCHER R., ROBERT J.-C. & RICARD F. *Histoire du Québec contemporain, Le Québec depuis 1930*. Tome II, Montreal: Boréal, 1989.
- LINTEAU P.-A. *Histoire de Montréal depuis la confédération*, Montreal: Boréal, 1992.
- LINTEAU P.-A. *La rue Sainte-Catherine, au cœur de la vie montréalaise*. Montreal: Pointe-à-Callière, musée d'archéologie et d'histoire de Montréal, Éditions de l'Homme, 2010.
- LORTIE A. *Les années 60 Montréal voit grand*, Montreal: Centre canadien d'architecture, 2004.
- MANKOWSKI S. *La Place Ville-Marie: au coeur de Montréal*. Docomomo Québec, Bulletin n° 5, 2005, p. 3.
- MARSAN J.C. *Montréal une esquisse du futur*. Montmagny: Institut québécois de recherche sur la culture, 1983.
- MARSAN J.C. « Le marché aux illusions ». *Le Devoir*, Article de periódico, 1985, 23 de agosto.
- MARSAN J.C. « Le projet du GIUM pour l'avenue McGill College. L'affrontement de deux approches », *Le Devoir*, Article de periódico, 1985, 12 de julio.
- MARSAN J.C. *Montréal en évolution, historique du développement de l'architecture et de l'environnement urbain montréalais*. Montreal: Éditions Méridien architecture, 1994.
- MARSAN J.C. *Sauver Montréal : chroniques d'architecture et d'urbanisme*, Montreal: Boréal, 1990.
- MCMANAMON F. P. « The Antiquities Act- Setting Basic Preservation Policies », *CRM*, 2006, vol. 19 n° 7, pp. 18-23.
- MCNICHOLS TÉTREAUULT G. « Bilan d'un projet urbain l'avenue McGill College », *ARQ*, n° 56, p. 14.

- MERLIN, P. & CHOAY F. *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, Paris: Presses Universitaires de France, 2005.
- MEYERSON M. & BANFIELD E.C. *Politics, Planning and the Public Interest, The Case of Public Housing in Chicago*. New-York: The Free Press, 1955.
- MORRIS S. A. *Zoning and historic Preservation*. Washington DC: Cultural Resources Partnership Notes, 1998.
- MUMFORD L., *The Culture of the Cities*. New York: Harcourt Brace & Company, 1983.
- MUMFORD E., *The CIAM Discourse on Urbanism, 1928-1960*, Cambridge: MIT Press, 2000.
- MUMFORD E. y FRAMPTON K., *The Discourse on urbanism, 1928-1960*, Cambridge MIT Press, 2000, p. 151.
- MUTHESIUS S., *The English Terraced House*, New Haven and London: Yale University Press, 1982.
- NIOSI J., *La bourgeoisie canadienne, La formation et le développement d'une classe dominante*. Montreal: Boréal, 1980.
- NOPPEN L. « De la production des monuments, paradigmes et processus de la reconnaissance », En TURGEON L., LÉTOURNEAU J. & FALL K. *Les espaces de l'identité*, Quebec: Presses de l'Université Laval, 1977, pp. 23-52.
- NOPPEN L. *Le patrimoine de proximité : enjeux et défis*, Documento no publicado, comunicación presentada en el Congreso de l'ACFAS en mayo de 2004.
- NORA P. « Mémoire collective ». En LE GOFF J., CHARTIER R. & REVEL J. *La nouvelle histoire*. Paris: CEPL, 1978, pp. 398-401.
- NORA P. « Entre mémoire et histoire. La problématique des lieux », in P. Nora (dir.), *Les lieux de mémoire*, vol 1. *La République*, Gallimard, 1984.
- NORBERG SCHULZ C. Christian Norberg, *Genius Loci: Towards a Phenomenology of Architecture*. New York : Rizzoli, 1980.
- NORRIE K. & OWRAN D. *History of Canadian Economy*. Toronto: University of Toronto Press, 1990.
- OCKMAN J. *Architecture Culture 1943-1968 A Documentary Anthology*, New York: A Publication of Columbia University Graduate School of Architecture, Planning and Preservation, 1993.
- OSBORNE J.F. *Monuments and monumentality*, Albany: State University of New York Press, 2014
- PANERAI P. *Éléments d'analyse urbaine*. Bruxelles: Archives d'Architecture Moderne, 1980.
- PANERAI P., CASTEX J. y DEPAULE J.-C., *Formes urbaines de l'îlot à la barre*, Marseilles: Éditions Parenthèses, 1997.
- PANERAI P. *Analyse urbaine*. Marseille: Éditions Parenthèses, 1999.
- PÉRIGOIS S. « Signes et artefacts », *EspacesTemps.net* (En línea). 2006. (Fecha de consulta 30 abril 2015) Disponible en: <http://www.espacestems.net/en/articles/signes-et-artefacts-en/>
- PETERSON J A. *The birth of City Planning in the Unites States*. Baltimore: Johns Hopkins University Press, 2003.
- PINARD G., *Montréal : son histoire, son architecture*, tome 1, Montreal : Les Éditions La Presse, 1988.
- PINARD G., *Montréal : son histoire, son architecture*, tome 2, Montreal : Les Éditions La Presse, 1988.
- RAYNAUD M. M. & WOLFF P. *Design urbain : approches théoriques, volume 1 approches historiques et conceptuelles*, Observatoire SITQ du développement immobilier et urbain, Faculté de l'aménagement, Université de Montréal, 2009.

- RÉMILLARD F. y MERRETT B., *L'architecture de Montréal Guide des styles et des bâtiments*, Montréal : Les Éditions Café Crème, 2007.
- RENAUD M. « Quebec: New Middle Class in Search of Social Hegemony », En GAGNON A.-G. *Quebec : State and Society*, Toronto: Methuen, 1984, pp. 150-185.
- RIEGL A. *Le culte moderne des monuments, son essence et sa genèse*. Paris: Éditions du Seuil, 1984.
- RIOUX J-P. *La Révolution industrielle*. Paris: Seuil, 1989.
- RITCHOT G. *Québec : forme d'établissement*. Paris: L'Harmattan, 1999.
- ROBERT J.C. *Atlas historique de Montréal*. Montreal: Art Global Libre Expression, 1994.
- SARBIB J-L. « L'advocacy Planning et les principales théories de la planification urbaine aux Etats-Unis : quelques éléments d'analyse ». *Notes méthodologiques en architecture et en urbanisme*, 1976, n° 5, pp. 35-47.
- SCHULTZ S K. *Constructing urban culture: American cities and city planning, 1800-1920*. Philadelphia: Temple University Press, 1989.
- SCOTT M G. *American city planning since 1890, A History of Commemorating the Fiftieth Anniversary of the American Institute of Planners*, Berkeley: University California Press, 1969.
- SERT J.L., « The Human Scale, Key to the Measure of Cities (1957), in Eric Mumford, *The Writings of Josep Lluís Sert*, Yale University Press, 2015.
- SERT J.L., LÉGER F. & GIEDION S. « Nine Points on Monumentality ». En OCKMAN J. *Architecture Culture 1943-1968 A Documentary Anthology*, New York: A Publication of Columbia University Graduate School of Architecture, Planning and Preservation, 1993, pp. 27-31.
- SITTE C. *L'art de bâtir les villes, l'urbanisme selon ses fondements artistiques*. Paris: Édition du Seuil, 1996.
- SORKIN M. *Variations on a theme Park*, New York: Hill and Wang, 1992.
- SMITH N. « Toward a Theory of gentrification : A Back to the City Movement by Capital, not people », En LAKE R. W. *Readings in Urban Analysis. Perspective on Urban Form ans Structure*, Centre for Urban Policy Research, 1983, pp. 278-298.
- SOKOLOFF, B., 1988, « Interventions urbanistiques: le retour de l'espace ». *Cahiers de recherche sociologique*, 1988, vol. 6 n° 2, pp. 131-146.
- SOLÀ-MORALES I. *Inscripciones*, Barcelona: Gustavo Gili, 2003.
- SOLÀ-MORALES RUBIÓ M. *El Projecte urbà : una experiència docent*, Barcelona: Edicions de la UPC, 1999.
- SOLÀ-MORALES RUBIÓ M. *Las formas de crecimiento urbano*, Barcelona: Edicions UPC, 2008.
- SOLÀ-MORALES RUBIÓ M., « La segunda historia del proyecto urbano » , *DEARQ – Revista de arquitectura / Journal of Architecture*, Universidad de los Andes, Bogota, Colombia, numero 1, 2008, pp. 30-41.
- SOUCY C. « Le patrimoine ou l'avèrs de l'aménagement », *Les Annales de la recherche urbaine*, 1996, n° 71, pp. 145-153.
- ST-AMOUR J.-P. *Le droit de l'urbanisme discrétionnaire au Québec*, Cowansville (Québec): Éditions Yvon Blais, 2006.
- STOVEL H., 1990, « Introduction aux chartes sur la conservation », En STOVEL H. *La conservation du patrimoine, Recueil des chartes et autres guides*. Colloque international des villes du patrimoine mondial, 1990.
- SUTCLIFFE A. *Towards the Planned City, Germany, Britain, the United States and France 1780-1914*. Oxford: Basil Blackwell, 1981.

- THOMSON D. *Jean Lesage et la Révolution tranquille*, Saint-Laurent: Les Éditions du Trécarré, 1984.
- TREMBLAY R. *L'économie québécoise*. Montreal: Presses de l'Université du Québec, 1979.
- TRÉPANIÉ M-O. « Formes traditionnelles et réforme récente du droit de l'urbanisme au Québec: changement de fond ou changement de forme? » En LÉVEILLÉ J. *L'aménagement du territoire au Québec, du rêve au compromis*. Montreal: Éditions Nouvelle optique, 1982, pp. 11-42.
- VAN NUS W. *The Plan Makers and the City: Architects, Engineers, Surveyors and Urban Planning in Canada, 1890-1939*. Tesis de doctorado, University of Toronto, 1975.
- VANLAETHEM F., MARCHAND S., LINTEAU P.-A. & CHARTRAND J.-A., *Place Ville-Marie, l'immeuble phare de Montréal*, Montreal: Québec-Amérique, 2012.
- VERMEERSH L. *La ville américaine et ses paysages portuaires, entre fonction et symbole*, Paris: L'Harmattan, 1988.
- VERNEZ MOUDON A. « Getting to know the built landscape: Typomorphology », En FRANK K. A. *Ordering Space: Types in Architecture and Design*. New-York: Van Nostrand Reinhold, 1994, pp. 289-311.
- WARD S.V. *Planning the Twentieth-Century City, the advanced capitalist world*, West Sussex : John Wiley & Sons Ltd, 2002.
- WILSON-SMITH A. & WALLACE B. « Quebec's New Entrepreneurs ». *MacLean's*, 4 agosto 1986, p. 25.
- WILSON W H. *The City Beautiful Movement*. Baltimore: Johns Hopkins University Press, 1989.
- WILLIAMSON J. *Community Design Management*, Design Michigan, Cranbrook Academy of Art, Bloomfield, Michigan, 1995.
- WHITAKER R. « The Quebec Cauldron: A Recent Account », A.-G. GAGNON, *Quebec: State and Society, Toronto: University of Toronto Press, 2004*.
- WOLFE J. M., « Our Common Past : An Interpretation of Canadian Planning History, Retour sur le passé : un survol historique de l'urbanisme canadien », *Plan Canada*, Julio 1994, pp. 12-34.