

EL CENTRO CIVICO EN NIVELES MULTIPLES

Vincent Ponte
Urbanista, Nueva York, Montreal.

Cojamos cualquier periódico o revista y es seguro que encontramos en ellos un artículo —quizás varios— sobre los problemas de las ciudades. En una letanía constantemente repetida, leemos opiniones sobre los ghettos urbanos, la polución, las congestiones de tráfico, los crímenes, las escuelas superpobladas y las crisis financieras de los Municipios. Naturalmente no son estos los únicos temas de los artículos. Se proponen construcciones para esto y lo otro, planes de reestructuración, comités que, de una u otra manera, se dedican a mejorar el desarrollo de las ciudades. Estas son las buenas noticias, y siempre parecen tratar de algo que va a pasar o que, con suerte, pueda pasar en el futuro. Las noticias de lo que ha pasado y sigue pasando en nuestras ciudades continúan siendo devastadoramente malas.

Por tanto resulta muy agradable presentar alguna buena noticia acerca de algo que no es otro sueño irrealizable ni una esperanza, sino un informe sobre algo que acaba de suceder, algo realmente tangible.

Se refiere a la aparición en Norte América y en años recientes, de un nuevo tipo de estructura urbana conocido como la "ciudad multinivel". La expresión tiene un cierto atractivo trayendo a la imaginación fantasías arquitectónicas como los poliedros cristalinos de Soleri, los cientos de miles de viviendas que se emplazan en paisajes vacíos sobre vastos lugares. O también puede sugerir la idea de una ciudad reducida a una inmensa lámina horizontal, compuesta de forjados, sobre forjados de hormigón con vidrio, como un gargantuélico aparcamiento o un portaviones enorme anclado en un prado.

La realidad es más prosáica y al tiempo más excitante. Para los nuevos complejos urbanos, a los que puede servir de ejemplo Montreal, es meramente una extrapolación lógica de los conceptos básicos de la circulación de peatones y del tráfico rodado. Y la forma física resultante no abarca toda la ciudad sino solamente una parte —aunque sea una gran parte— de su zona central conocida como el "Corazón".

CARACTERISTICAS DEL "CORAZON".

¿Qué es el "corazón"? Es lo que de un modo general llamamos el "centro" de una ciudad de cierto tamaño, la zona donde se encuentran los edificios de oficinas más altos, donde suelen estar emplazados los edificios del Gobierno, las tiendas, los grandes almacenes, los restaurantes, donde se agrupan los teatros y cines, y donde están las terminales de transportes públicos. Esto es, el núcleo de la ciudad.

Que el corazón es una parte vital de la ciudad —en verdad la más

vital— es, o debe ser, evidente. En ella se encuentra la mayor concentración de edificios y gentes. Sociológicamente es donde la actividad humana llega, en un cierto modo, a una máxima intensidad. El corazón, de hecho, establece el carácter de toda la ciudad. Económicamente, es el elemento más importante: las mayores inversiones están ligadas con esta zona y en las 70 a 100 manzanas que viene a comprender, los ingresos por impuestos municipales constituyen el 5 por ciento del total de la ciudad.

Es un dato curioso, por cierto, que esta cifra de 70 a 100 manzanas —80 a 120 Ha.— es aplicable a casi todas las ciudades ya sean de un millón o de varios millones de habitantes. La razón de esto se puede atribuir a que esta dimensión representa la distancia que un hombre de negocios acepta andar para entrevistarse con su abogado, sus administradores, sus clientes o la de un ama de casa para hacer sus compras. Es un dato interesante a tener en cuenta ya que ilustra como el corazón se adapta automáticamente al requerimiento básico y humano de las gentes que lo usan.

Sin embargo, los factores que dan al corazón su especial importancia, han demostrado ser sus más grandes enemigos. La superedificación desenfrenada, bloque junto a bloque, el tráfico, la polución del aire y, en general, la superpoblación han hecho del centro una pesadilla de congestión, lugares que hay que evitar, si esto es de algún modo, posible. Primero, la gente deja de ir allí, quitando los que no tienen más remedio que hacerlo. Después los grandes almacenes se establecen en las afueras buscando allí a sus clientes. Entonces los otros negocios empiezan a huir; y así, a medida que la vida en el corazón se va extinguiendo, así también se esfuman los ingresos de la ciudad, entramados en la descendente espiral que hiere el centro comercial en cada extremidad y deja el corazón, propiamente dicho, como el rescoldo de una hoguera, una zona muerta en el mapa urbano.

LA CONCENTRACION FRENTE A LA DISPERSION.

Conducidos por lo que parecía inevitable e irreversible, algunos urbanistas han propuesto hacer una virtud de una aparente necesidad. "Dispersemos, dijeron, esparzamos el centro alrededor de la periferia accesible de la ciudad, como han hecho los almacenes y dejemos al centro que se hunda". Nadie actualmente ha hecho esto; en Londres han llegado a un compromiso limitando el crecimiento del corazón de la ciudad, a través de leyes de control del volumen de la edificabilidad. El resultado de esta medida ha sido elevar las rentas de oficinas al precio más alto del mundo, 30 dólares, pie cuadrado, en comparación de una media de 12 dólares, por ejemplo, en Manhattan. Y aún no ha llegado el remedio que se suponía. La congestión, después de veinte años de restricciones, es peor que nunca. Al mismo



Leonardo da Vinci, siglo XV. Dibujo de su cuaderno de notas ilustrando parte de una Ciudad ideal (50.000 habitantes) en la que las calles para peatones están situadas sobre el nivel de la calle los paseos.

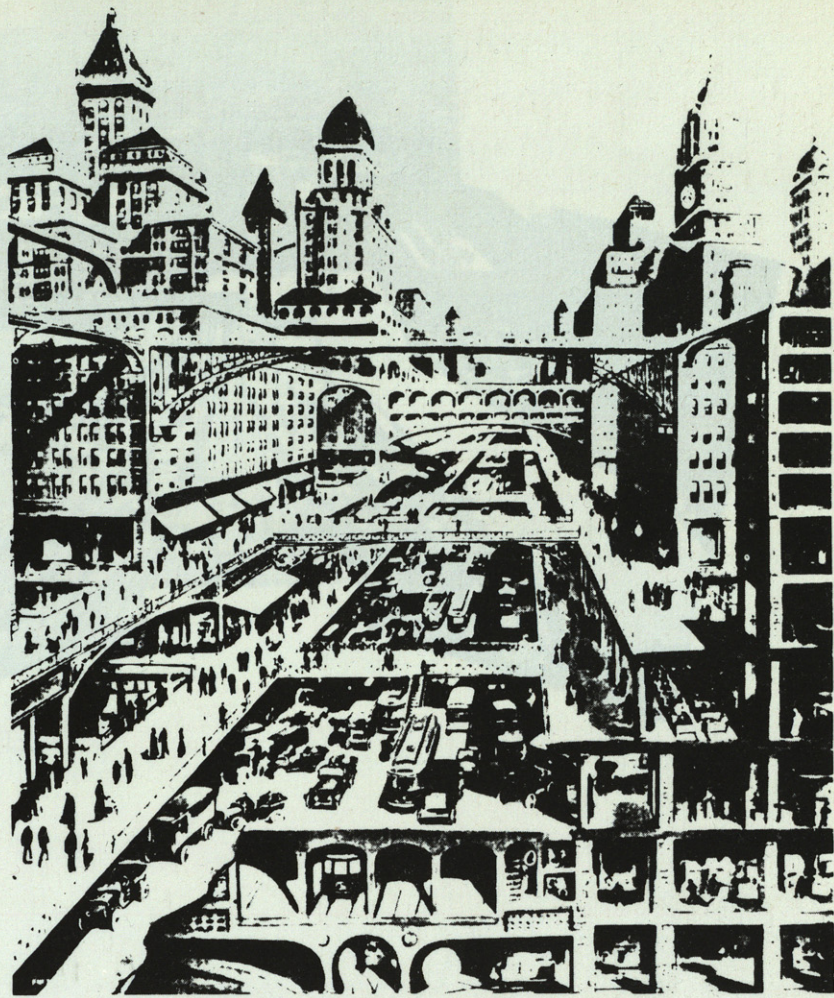
tiempo, el precio que está pagando Londres, es altísimo para muy poco beneficio.

La mayoría de los urbanistas estiman que este precio es demasiado alto. Su opinión es que una ciudad no puede desarrollarse a menos que su corazón no sea floreciente. En términos técnicos esto quiere decir alta densidad. Además creen que puede invertirse el ciclo de desintegración aunque parezca lo contrario, y que además se pueden conseguir mayores densidades de edificios y de personas sin correr el peligro de la congestión. El método —la forma— que están utilizando para conseguirlo es la ciudad a niveles múltiples.

TEORIA DEL NIVEL-MÚLTIPLE

Desde luego, la idea del centro del multi-nivel no es ni nueva ni misteriosa. Es la primera y obvia que pensaría cualquiera para solucionar el problema de la congestión urbana. Demos el problema a unos estudiantes de Bachillerato, razonablemente inteligentes, y muchos de ellos probablemente propondrían la misma solución: si se quiere hacer el tráfico más fluido, sin reducir su cantidad, quitemos a los peatones de las calles y pongámosles a otro nivel. Además retracemos los patrones de tráfico vehicular, ensanchemos las calles donde sea necesario y proveamos suficientes aparcamientos, en especial para camiones, en la superficie y en sótanos.

En esencia, esto es una ciudad a distintos niveles y este concepto tiene cientos de años de antigüedad. Leonardo da Vinci fue, no quizá el primero al que se le ocurrió, pero sí el que nos ha dejado un apunte de como proporcionaría a una ciudad italiana del siglo XVI un nivel de peatones elevado por encima del tráfico rodado con



Proyecto futurista para la ciudad de Nueva York. 1913.

paseos salvando las rebosadas calles de abajo con arquerías en túnel a través de los edificios. Desde entonces, la idea ha surgido una y otra vez, refinada y elaborada, para adaptarse a la creciente complejidad de la vida urbana. A principios de siglo otra gran personalidad, el arquitecto Antonio Sant'Elia, plasmó la magnitud, de la circulación moderna en una serie de visionarios dibujos de la ciudad. Hay uno en particular que muestra trenes, camiones, coches y gentes, separados ordenadamente dentro de una estructura gigante de rascacielos, túneles y puentes de gran luz. Hoy día los trabajos de estos visionarios como Leonardo y Sant'Elia se han convertido en temas de práctica y apremiante necesidad.

Lo que ha impedido que el concepto de estratificación se adopte, no es una falta de imaginación; es, por supuesto, que el sistema se había tenido que amoldar al corazón de una ciudad existente que no estaba hecha para ello. Convertir de golpe el centro de una ciudad de hoy, con cientos de acres en una ciudad de niveles múltiples, sería una empresa de gigantes, supondría una fantástica dislocación del trazado existente, sin contar unos costes irre recuperables y unas complicaciones legales que son más fáciles de imaginar que de relatar.

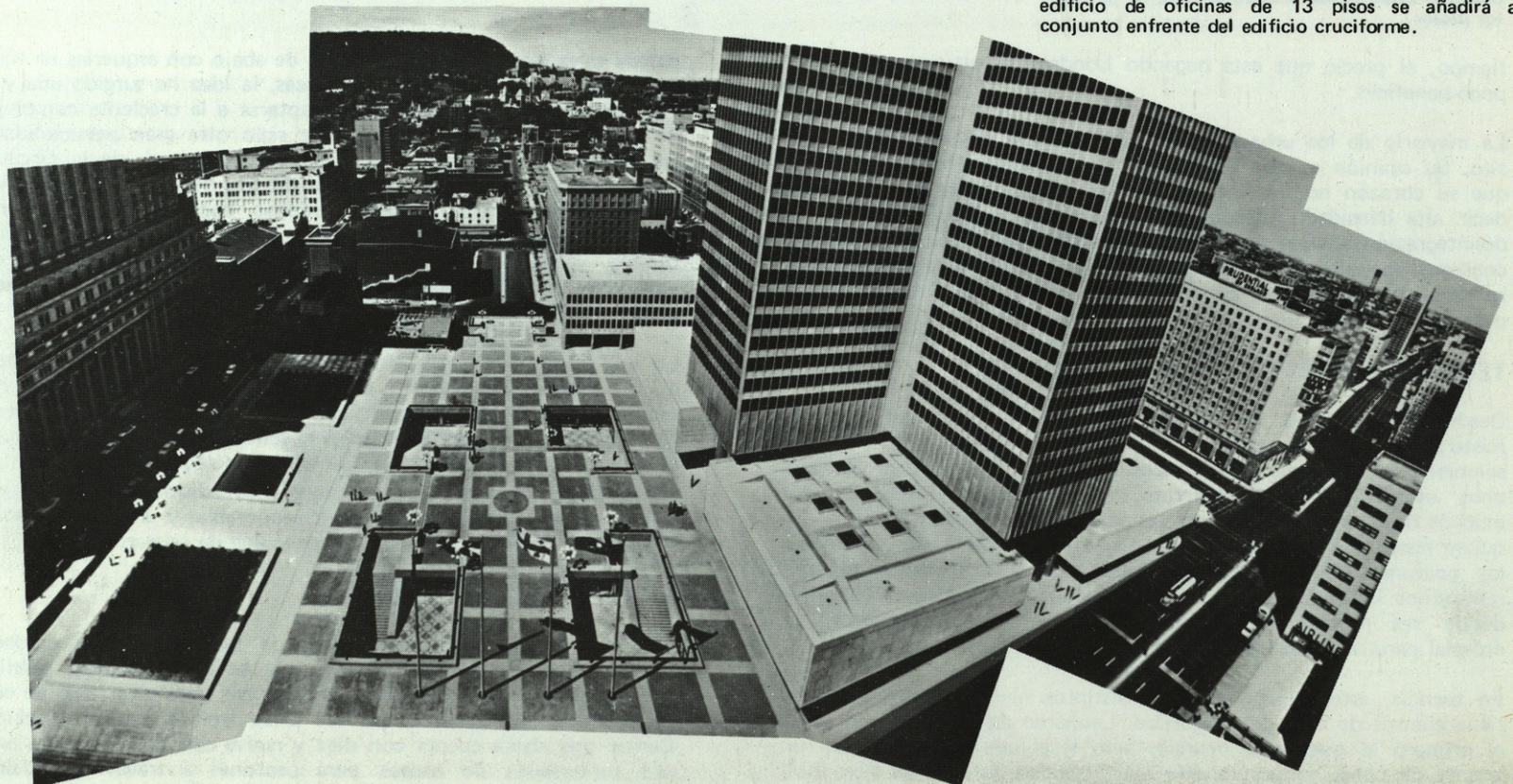
APLICACIONES RECIENTES.

Sin embargo, se han dado pasos de tanteo hacia la ciudad de multi-niveles en los casos en los que se pudo agrupar, pública o privadamente, suficientes terrenos céntricos para crear algo de ciertas dimensiones. El primero, en los años treinta, fue el Rockefeller Center que ahora cuenta con diez y nueve edificios enlazados en una red subterránea de paseos para peatones a través de 700 áreas. Rockefeller Center mostró lo mucho que había que aprender acerca



1956. La zona de la Place Ville Marie fue durante años un inmenso agujero en el centro de la ciudad. En la foto se muestran los railes de la Canadian National (15 metros por debajo del nivel de la calle) convergiendo en la boca del túnel. El túnel se construyó en 1912 pasando por debajo de la ciudad y de las montañas al norte (en la foto al fondo) y vuelve a salir al otro lado del Mount Royal. La foto está tomada desde los últimos pisos del hotel Queen Elizabeth, entonces en construcción.

1962. El "agujero" se rellenó con el desarrollo en multinivel de la Place Ville Marie, en la que surgen la torre cruciforme del Royal Bank de Canada. Otro edificio de oficinas de 13 pisos se añadirá al conjunto enfrente del edificio cruciforme.



de las ciudades de multi-niveles. Pasearse por sus pasadizos resultaba como abrirse camino por una tumba egipcia una experiencia deprimente en vez de iluminante, y las gentes volvían, locas de contentas, a las aceras y calles donde la congestión continuaba cada vez peor. Pero por lo menos, era un comienzo. Desde entonces, y con una cierta experiencia aprendida, la idea del multi-nivel se ha venido aplicando con éxito en distintos sitios: 240 a. en Boston, 400 a. en Filadelfia, 160 a. en Hartford, Connecticut.

Todas estas experiencias han sido muy afortunadas. Son lugares agradables y acogedores, verdaderos oasis en la ciudad. Han proporcionado beneficios económicos y son el orgullo de los municipios donde se encuentran. De todos modos, se trata sólo de casos aislados. Demasiado pequeños para no constituir más que un remiendo en el mapa urbano; no afectan ni alteran los patrones tradicionales y auto-destructivos de vida en el resto del corazón de la metropoli, porque no pueden hacerlo. La teoría de que el corazón a niveles múltiples es la cura de los males de las ciudades modernas, aun está por probarse hasta que alguna ciudad, en algún sitio, algún día, tenga las ganas y los terrenos para renovar el corazón completo, o por lo menos una parte tan significativa de él que deje su huella en el resto.

Este hecho tan remoto, es actualmente una realidad. Ha sucedido primero en Canadá y no en los EE.UU; la ciudad fue Montreal. Montreal se convirtió, casi por accidente, en la escena de este experimento histórico que seguramente dará pie a la reforma de todas nuestras ciudades norteamericanas. No hay, ni hubo nada realmente especial acerca de Montreal. Es una ciudad antigua de unos dos millones y medio de habitantes, bastante aburrída y deteriorada por parámetros estadounidenses. Quitando su situación topográfica espectacular, entre el río San Lorenzo y el Monte Real, el centro comercial de Montreal compartía el aspecto de anonimato de muchas ciudades americanas: una calle mayor de comercios y un amontonamiento de viejos edificios de oficinas entre estacionamientos. Tenía deseo de crecer, de cambiar, de renovarse, pero esto también lo tienen otras ciudades. Lo que sí tenía Montreal —y otras ciudades desgraciadamente carecen— era un terreno relativamente grande de propiedad privada, en el centro de la zona comercial que se podría edificar como unidad total en un centro multi-nivel de dimensiones sin precedentes. Además, los dueños de este terreno tuvieron la valentía de lanzarse a lo que era, todavía, entonces, en esencia lo desconocido, y a apostar a lo grande en la posibilidad de fama que supondría enseñar a las ciudades del mundo que el modo de salir de las tinieblas, era el de Montreal, y además que esta operación sería rentable.

REQUISITOS PREVIOS Y RESULTADOS.

Como todos sabemos, los mejores resultados de renovación de la zona central, se consiguen a través del desarrollo en superbloque. Sin embargo, también sabemos que agrupar grandes terrenos de la zona centro es una tarea muy difícil. A veces uno o dos propietarios, pueden y han llevado a cabo muchos proyectos de envergadura. La ayuda del Gobierno Federal americano facilitó antes a las ciudades el llevar a cabo estos proyectos de agrupación. El proceso es largo y tedioso, batallando con grupos políticos, burocracias y aplazamientos legales.

Donde el sector privado ha ejecutado con éxito estas agrupaciones a gran escala, han dado nueva vida y actividad a un centro, por lo general decrepito, y han añadido una impresionante dimensión al conjunto de la ciudad. Este ha sido el caso, en el Prudential Center de Boston, el Main Place de Dallas, el Toronto-Dominion Bank en Toronto y en el Chase Manhattan Bank en Nueva York. Estos complejos, aunque de gran tamaño, son pocos y no siempre se han integrado totalmente con los alrededores urbanos. Son como islas de orden en un mar de caos. Se requieren tres condiciones para el desarrollo feliz del corazón central:

- 1.- Existencia de grandes terrenos en el bloque central, bajo un solo propietario.
- 2.- Contigüidad de dichos terrenos.
- 3.- Cooperación entre los intereses público y privado.

En el año 1956, esta combinación, existía en Montreal. En virtud de grandes reservas de tierra de propiedad única, los ferrocarriles en su mayoría, rompimos las barreras del desarrollo, terreno a terreno. Como además, estos terrenos eran colindantes, los empresarios, urbanistas y arquitectos, fueron capaces de ligar grandes zonas del corazón a un sistema unificado de circulación. Cada edificio del área —hoteles, oficinas, teatros, etc— está "enchufado" a la nueva red de comunicación.

Este tipo de desarrollo integral en bloques contiguos consigue una meta de cuatro puntos:

- 1º.— Descongestiona la circulación del tráfico por medio de la separación de peatones y coches.
- 2º.— Proporciona a miles de peatones, atractivos y animados paseos en los que compran y trabajan, libres de tráfico y protegidos de las inclemencias del tiempo.
- 3º.— Al promotor le compensa con una fuente de ingresos, ya que sin su imaginación e iniciativa no es posible la creación de este tipo de centros.
- 4º.— Garantiza a la ciudad, no sólo los beneficios de un alivio del tráfico, sino también una mayor base de impuestos fiscales y además, una excelente y nueva forma urbana, una imagen que todos reconocerán como distintiva de esta ciudad.

Para darse cuenta del despliegue creador que este tipo de liberación puede llevar consigo, no hay más que ver el cambio ocurrido en Montreal en los últimos diez años.

MONTREAL: UN EJEMPLO ACTIVO DE LA SEPARACION DE PEATONES Y VEHICULOS.

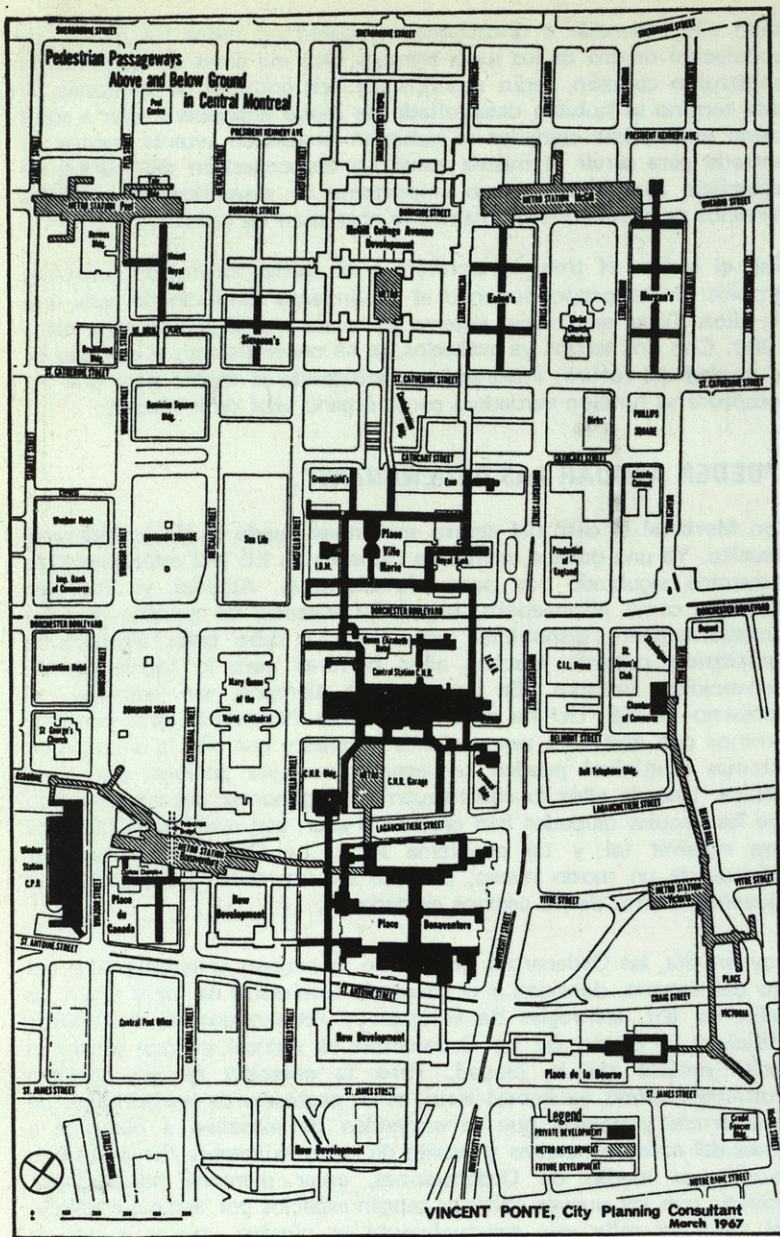
En zona destinada a llegar a ser el nuevo corazón de Montreal, el terreno clave, tres manzanas contiguas de una superficie de 880 a. estaban en manos de la Canadian National Railways (CNR). Desde los últimos años veinte, el presidente de la compañía, Sir Henry Thorton, bajo la influencia del proyecto de la Grand Central/Park Avenue en Nueva York, decretó que estos terrenos entre las calles Cathcart y St. Antoine había que edificarlos de acuerdo con un plan general. Su idea de levantar enormes edificios de varios pisos, cubriendo manzanas enteras, se derrumbó con la crisis de 1929. Los consiguientes años de depresión y más tarde la II Guerra Mundial retrasaron el desarrollo durante unos veinte años. Hasta 1949, en este terreno solo se había hecho un inmenso agujero poniendo a la vista las vías férreas que cruzaban la ciudad.

Dos decisiones claves empezaron a mover Montreal. La primera tomada por el Municipio, fue ensanchar Dorchester Boulevard (esto se hizo en 1954) y convertirla así en la vía principal del tráfico Este, Oeste, predominante de Montreal. La otra, hecha por Donald Gordon, presidente recientemente retirado de la CNR, fue construir el Hotel Queen Elizabeth de 1.200 habitaciones y que daba frente a este nuevo boulevard. Cuando el hotel estaba en construcción, junto al todavía vacío "gran agujero", trajo Gordon a otro hombre con visión, del futuro, el empresario William Zeckendorf, para hacer un plan general de toda la zona con las tres manzanas incluyendo el "agujero". De acuerdo con los preceptos de Sir Henry Thorton, Gordon insistió que la propiedad se debía construir como un conjunto y no por bloques. Zeckendorf vio en seguida que el terreno de CNR encuadrado en la línea del futuro centro de gravedad de Montreal, podía, si se desarrollaba funcionalmente y con grandeza, poner a Montreal a la altura de una gran metrópoli.

El plan de Zeckendorf fue aceptado en 1957 por la CNR. Se llegó a un acuerdo de alquiler de 99 años por el desarrollo de una de las tres manzanas, la Place Ville Marie. Para diseñarla y mejorarla. El alquiler, básicamente, por el terreno de 280 a. era 168.884 dólares al año, más el 10 por ciento del beneficio de las mejoras. A menos de un año de la firma del contrato, empezó rápidamente a aparecer bajo el rascacielos cruciforme, la amplia plaza y el conjunto de edificios anexos.

Antes de la Place Ville Marie, la ciudad absorbía al año unos 30.000 metros cuadrados de espacio de oficinas. Ahora, de una vez, ganó otros 150.000 metros cuadrados de oficinas, 7.000 metros cuadrados

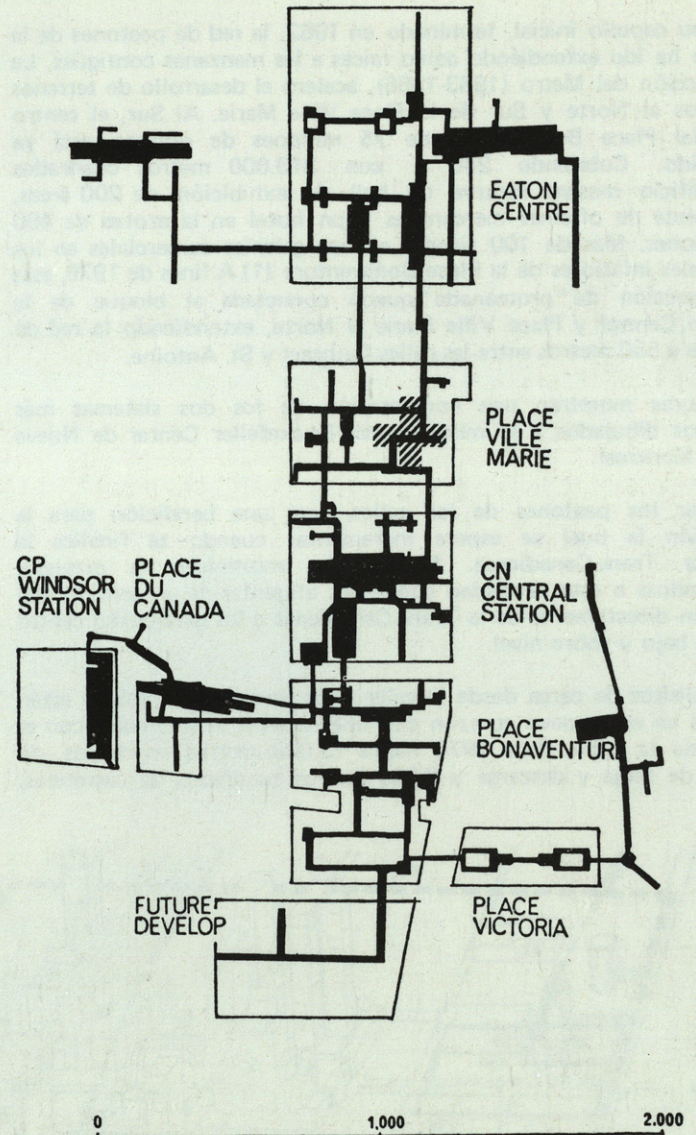




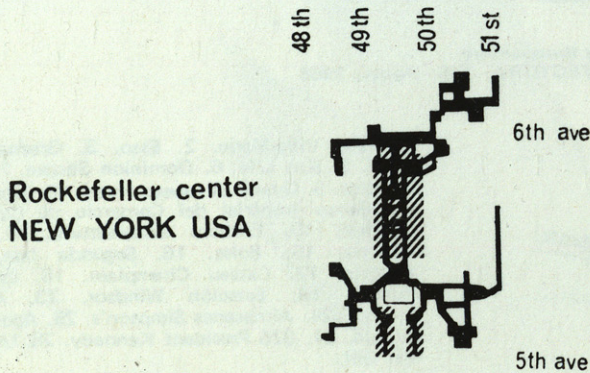
Plano del corazón de Montreal donde se señala la existente y la futura red de paseos de peatones, construida por la iniciativa privada y conectada con las estaciones del Metro.

de tiendas en el nivel de la plaza, otros 16.500 de comercios bajo la plaza y dos aparcamientos de 1.000 coches emparedados entre la planta comercial y las vías de ferrocarriles. Esto fue una ingente cantidad de espacio para que la ciudad lo pudiera absorber de un golpe y muchos predijeron que Montreal se ahogaría con ello. Pero cuando el difunto James Muir, presidente del Royal Bank of Canada, decidió mover su central de la calle St. James a la torre cruciforme, el éxito del Place Ville Marie estaba garantizado. Su decisión puso al mayor banco del país en el lugar más conocido e identificable de la nación. La Place Ville Marie, la mayor de las inversiones privadas de después de la Guerra, 110 millones de dólares, se convirtió en el símbolo de la nueva ciudad y un imán instantáneo de futuras inversiones. Dos de los edificios más importantes que se agruparon alrededor de la PVM fueron el Canadian Imperial Bank of Commerce de 43 plantas y la casa CIL de 34. Los dos abrieron sus puertas el mismo año que la PVM. Añadieron al mercado de alquiler de oficinas, 120.000 metros cuadrados, por encima de lo que la Place Ville Marie ofrecía y ¡¡ISE ALQUILARON! !

El súbito crecimiento del centro de Montreal, produjo un problema urgente de tráfico. Se había hablado durante cincuenta años de instalar un Metro en Montreal. Ahora, la necesidad se hizo apremiante, debido a los miles de gentes que iban a trabajar en, o alrededor, de la Place Ville Marie. Afortunadamente los edificios que habían creado el problema también habían provisto los medios financieros de resolverlo. Los millones de dólares que generaron en impuestos, constituyeron una parte importante de los medios de los cuales el Alcalde Drapeau y su administración dispusieron para pedir



Downtown MONTREAL Canada



prestados los fondos para la construcción del Metro. A su vez, el Metro, fue un factor clave para garantizar a Montreal el éxito de la EXPO 67, que promovió grandes mejoras de carreteras, disminuyendo a cuatro años un plan de construcción de autopistas que normalmente se hubieran presupuestado para dos décadas.

La Place Ville Marie, el Imperial Bank of Commerce y la Casa GIL, dominan ahora la sección central del corazón. Este, es un rectángulo de 1.200 metros de largo, entre la calle Sherbrooke y Notre Dame, por 600 metros de ancho, entre las calles Stanley y Beaver Hall Hill. Es esta área entera de 7.400 a. la que está siendo desarrollada como una unidad urbana a multi-nivel en la que el tráfico de peatones y vehículos están separados en distintos niveles.

Bastante abajo de la PVM, donde el sistema del multi-nivel se introdujo primero, trenes depositan pasajeros a, y desde, Montreal. En el nivel inmediatamente superior, los garajes ofrecen 1.000 plazas de aparcamiento. Encima está el nivel comercial con unas sesenta y seis tiendas que se abren a paseos acondicionados donde miles de montrealenses se pasean a diario, seguros y recogidos de ruidos, humos y peligros del tráfico. Aquí pueden comprar, ir al cine, pedir un préstamo, o comer en uno de los muchos restaurantes de primera categoría, comprar un collar de brillantes, reservar un cuarto en el hotel Queen Elizabeth, o coger un tren a Vancouver o Florida en la estación, ya que el hotel y la estación están ambos conectados con este mundo cobijado de peatones. Finalmente, coronando el conjunto está la gran plaza de la Place Ville Marie con su círculo de espléndidos edificios.

Desde su capullo inicial, terminado en 1962, la red de peatones de la PVM se ha ido extendiendo como raíces a las manzanas contiguas. La construcción del Metro (1963-1966), aceleró el desarrollo de terrenos contiguos al Norte y Sur de la Place Ville Marie. Al Sur, el centro comercial Place Bonaventure de 75 millones de dólares, está ya construido. Cubriendo 240 a. con 310.000 metros cuadrados este edificio masivo incluye un hall de exhibición de 200 áreas, cinco pisos de oficinas mercantiles y un hotel en la azotea de 400 habitaciones. Más de 100 tiendas alinean galerías comerciales en los dos niveles inferiores de la Place Bonaventure (1). A fines de 1976, esta nueva sección de "promenade" quedó conectada al bloque de la Estación Central y Place Ville Marie al Norte, extendiendo la red de peatones a 550 metros entre las calles Cathcart y St. Antoine.

Las figuras muestran una comparación de los dos sistemas más conocidos dibujados a la misma escala-Rockefeller Center de Nueva York y Montreal.

El quitar los peatones de las calles, será una bendición para la circulación la cual se espera incrementar cuando se finalice la autopista Trans-Canadiense. El corazón multinivel ha previsto, anticipándose a esta necesidad con calles afluentes de un sentido que conducen directamente de la Trans-Canadiense a los garajes del centro situados bajo y sobre nivel.

Los requisitos de carga desde la calle y los transportes también están previstos en este nuevo corazón con una mínima interferencia con el tráfico de la calle. Para 1976 habra 13.000 metros cuadrados, de espacio de carga y descarga y 8.000 metros cuadrados de carreteras,

todo ello ordenada y discretamente puesto en todos los niveles de circulación dentro de los super-bloques. Dos mil áreas del densamente construido corazón, serán servidos por seis entradas de camiones. Si este terreno se hubiera desarrollado de modo chapucero solar a solar como en muchas ciudades se hubieran necesitado setenta puntos de entrada para servir la misma zona. La descongestión del tráfico de superficie avanza otro paso importante al simplificar los grandes servicios de envíos que normalmente abarrotan las calles.

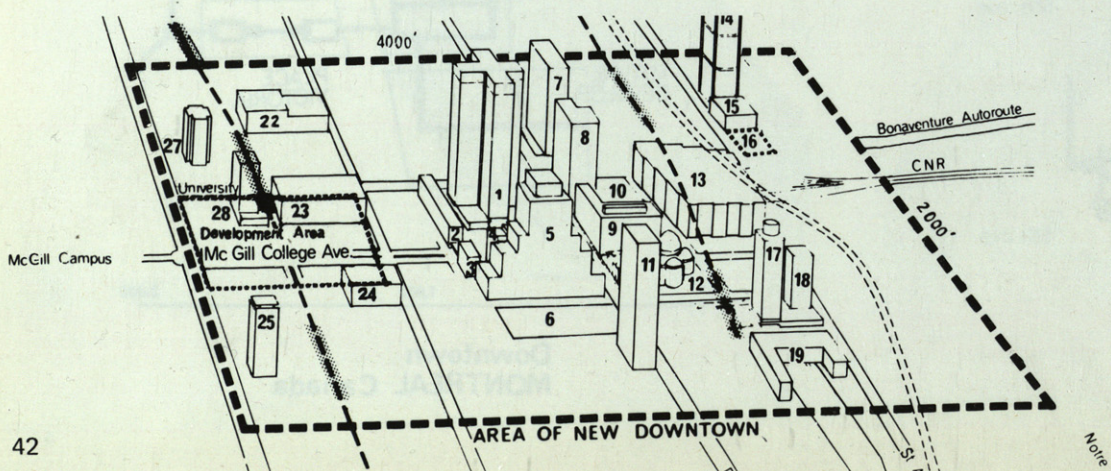
Así, el Metro, el tren, la carretera y el tráfico peatonal tienen sus propios niveles proporcionando el movimiento ilimitado de cada uno de ellos. Todo este nuevo sistema se llevará a su lógico término hacia 1980. Con dos tercios ya acabados, se ha convertido en el ejemplo de la ciudad del futuro, integrando y unificando el centro para que así recapture su función verdadera como órgano vital de la ciudad.

¿PUEDEN AYUDAR LAS ORDENANZAS?

Con Montreal el caso del centro multinivel puede al fin considerarse resuelto. Ya una docena, o más de ciudades de EE UU están haciendo proyectos siguiendo los pasos de Montreal. Algunas ya los han realizado como Minneapolis, Minn. La ausencia de grandes parcelas inmediatamente disponibles para llevar a cabo estos trabajos ha constituido durante muchos años barreras para la legislación de renovaciones urbanas. En los últimos tiempos, sin embargo, el Gobierno de EE UU ha obtenido ayudas financieras para comprar terrenos con destino a renovaciones urbanas y con ello la creación de sistemas multinivel pueden ser económicamente posibles por otros medios. Uno de ellos lo constituyen las Ordenanzas del mismo modo que las propias ciudades han crecido al azar, con articulados dictados para resolver tal y tal problema local. La Ordenanza deben ser aplicada de un modo nuevo, previsto expresamente para reforzar el rejuvenecimiento de los centros ciudadanos.

Hoy en día, las Ordenanzas del centro se ocupan principalmente del uso del terreno, densidad y el adecuado suministro de luz y aire a las calles de ahí, las reglas de volumen y retranqueos de los nuevos edificios. El efecto de las Ordenanzas es vertical ya que afecta el perfil vertical de la ciudad. Pero la creación de un corazón multi-nivel, como ya hemos visto, es un problema de horizontales, de plataformas y niveles que se extienden de manzana a manzana a través del corazón, encima y debajo de calles existentes. Sería posible, quizás por medio de Ordenaciones, crear plenums horizontales, requerir que los nuevos edificios tengan espacios por encima o debajo del nivel de calle que eventualmente se puedan unir a la red de peatones a medida que ésta avanza hacia ellos. Este tipo de Ordenanza beneficiaría al propietario lo mismo que al público. El propietario utilizaría este área especial del modo que crea conveniente hasta que la red le alcance. Desde este momento, su edificio sería, simplemente, enchufado a ella, con un beneficio considerable no sólo para él, sino para todas las gentes. Así, todo el proceso de renacimiento sería enormemente avanzado y quizá para el año 2000 podamos otra vez tener ciudades en las que vivir sea un placer y una comodidad.

(1) Place Bonaventure
ARQUITECTURA - 116 - Agosto 1968



1. Place Ville-Marie. 2. Esso. 3. Greenshields. 4. I.B.M. 5. Sun Life. 6. Dominion Square. 7. C.I.L. 8. Celanese. 9. Queen Elizabeth Hotel. 10. Estación C.N. 11. Banco Imperial del Comercio de Canadá. 12. Catedral. 13. Edificio Bonaventure. 14. Edificio Victoria. 15. Bolsa. 16. Segunda fase, edificio Victoria. 17. Cateau Champlain. 18. Edificio de correos. 19. Estación Windsor. 23. Almacenes Eaton's. 24. Almacenes Simpson's. 25. Apartamentos de lujo. 27. 625 President Kennedy. 28. Universidad Mc. Gill.