

Mont-Royal, Montréal Mount Royal, Montreal

David Bellman, John Bland and Phyllis Lambert

Volume 4, Number 2, 1977

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/1078365ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/1078365ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

UAAC-AAUC (University Art Association of Canada | Association d'art des universités du Canada)

ISSN

0315-9906 (print)

1918-4778 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this document

Bellman, D., Bland, J. & Lambert, P. (1977). Mont-Royal, Montréal / Mount Royal, Montreal. *RACAR : Revue d'art canadienne / Canadian Art Review*, 4(2).
<https://doi.org/10.7202/1078365ar>



Supplément N° 1
décembre 1977
Supplement No 1
December 1977

Mont-Royal Montréal

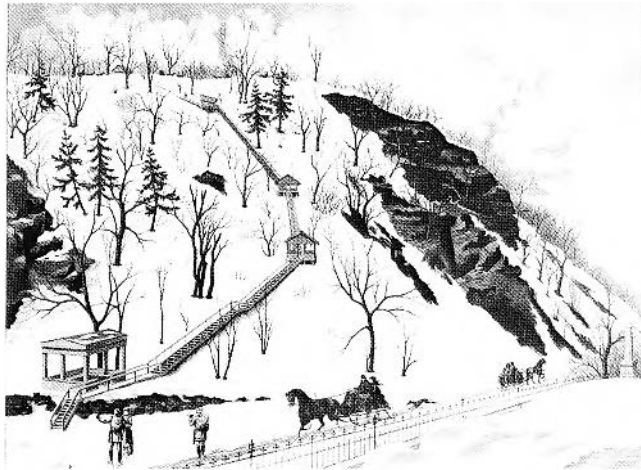
Rédigé par David Bellman
Musée McCord, Université McGill

Un supplément à **racar**, portant sur une partie de l'exposition *Mont-Royal, Montréal*, présentée au musée McCord (Montréal) du 14 décembre 1977 au 6 mars 1978.

Mount Royal Montreal

Edited by David Bellman
McCord Museum, McGill University

A supplement to **racar**, comprising a part of the exhibition *Mount Royal, Montreal*, held at the McCord Museum, Montreal, from 14 December 1977 to 6 March 1978.



S4	Introduction John Bland, Université McGill, Montréal	Introduction John Bland, McGill University, Montreal
S11	Un choix d'estampes documentaires de Montréal, avec annotations sur la croissance urbaine Phyllis Lambert, Montréal	A Selection of Documentary Prints of Montreal, with Notes on Urban Growth Phyllis Lambert, Montreal
S31	Frederick Law Olmsted et un plan pour l'aménagement du Mont-Royal David Bellman, Musée McCord, Montréal	Frederick Law Olmsted and a Plan for Mount Royal Park David Bellman, McCord Museum, Montreal
S44	Un choix de photographies documentaires du parc du Mont-Royal tirées des archives photographiques Notman du musée McCord	A Selection of Documentary Photographs of Mount Royal Park from the Notman Photographic Archives, McCord Museum
	Photo page titre: <i>Parc du Mont-Royal, Montréal</i> , lithographie, éditée par J.T. Henderson, Montréal, ca. 1880–1890.	Photo title page: <i>Mount Royal Park, Montreal</i> , lithograph, published by J.T. Henderson, Montreal, ca. 1880–90.

Quoique les rapides de Lachine, qui marquaient la fin de la navigabilité du Saint-Laurent, aient été le facteur géographique qui entraîna la fondation de Montréal, c'est la petite montagne dominant la région qui donna son nom à la ville, détermina une grande partie de son profil et en reste la caractéristique dominante. Jacques Cartier l'appela le mont Royal lorsqu'il visita Hochelaga en 1535, mais comme la relation de son voyage fut d'abord publiée par Giambattista Ramusio, l'éditeur florentin des récits des premières expéditions au nouveau monde, le nom parut à l'origine en italien et s'écrivait Monte Real (Fig. 1)¹. Sur les cartes qui suivirent cette publication le terme se contracta en «Montreal» et s'appliquait à toute la région, y compris la colonie avoisinante. Conséquemment, cette appellation remplaça pour tout le monde, hormis les gens de l'endroit, le nom d'Hochelaga et prévalut sur les noms ultérieurs que lui donnèrent Champlain en 1611 (Place Royale) et Maisonneuve en 1642 (Ville-Marie).

La Hontan, le grand voyageur du XVII^e siècle, rapporte qu'une montagne était le symbole de Montréal dans le langage pictural des indigènes². Tous les schémas de la ville exécutés au début montrent bien que la montagne en était le trait distinctif; à vrai dire, presque n'importe quelle représentation d'une colonie au bord de l'eau, avec une montagne en arrière-plan, est en fait une description de Montréal à une certaine étape de son développement. Toute ville qui s'étendait le long d'une rivière et que l'on pouvait observer d'une hauteur dont elle était séparée par des champs sans enclos évoque également l'aspect qu'eut Montréal jusqu'au milieu du XIX^e siècle.

La célèbre estampe de Thomas Patten intitulée *La ville de Montréal, Canada, vue de l'est* est la première vue publiée de Montréal (1762, Fig. 2) et montre au premier plan deux navires de guerre à l'ancre et d'autres bateaux allant et venant dans des eaux agitées; on peut remarquer plus loin, le long de la rive, de nombreuses maisons et quelques édifices plus imposants, dont certains coiffés de flèches, entassés derrière un mur; à l'extérieur de ce mur on peut voir des maisons isolées au milieu de champs et de vergers et, à l'arrière-plan, une montagne boisée. Quarante ans plus tard, Richard Dillon exécuta une estampe (p. S11, Fig. 1) de la ville vue de l'île Sainte-Hélène, mais d'un peu plus près: on reconnaît dans ce tableau les églises et d'autres édifices importants, et la longue pente douce du versant sud de la montagne ainsi que la pente rapide du versant nord y sont représentées distinctement. Au cours de cette même année 1803, Dillon exécuta un autre tableau (p. S13, Fig. 2) de la ville, vue de la montagne cette fois, qui montre clairement l'étendue des terres arables sur le flanc nord-ouest, le mur de la ville et les faubourgs Saint-Laurent et Sainte-Marie. George Heriot dessina la ville vue d'un endroit légèrement moins élevé (Fig. 3); dans cette esquisse la flèche de l'église Notre-Dame se détache sur l'horizon, on ne perçoit qu'un bien moins grande partie du fleuve et l'imposante demeure au premier plan est la maison McTavish, la plus grande des villas des pelletiers. Une gravure de cette vue fut publiée en 1807. Edward Walsh dessina la même scène d'un lieu plus élevé (p. S14, Fig. 3): la maison McTavish et le monument érigé en son honneur y apparaissent nettement et, au second plan, la demeure qui se trouve près de trois peupliers est manifestement la maison de campagne de James McGill. On remarque clairement dans cette gravure, publiée en 1811, l'extension que prenait

Although the Lachine Rapids, the end of navigation up the St. Lawrence, were the geographical reason for Montreal, the little mountain that dominates the area gave the city its name, a good deal of its pattern, and remains its central feature. Jacques Cartier named it Mont Royal when he visited Hochelaga in 1535. But since the account of his voyage was first published by Giambattista Ramusio, the Florentine editor of the early expeditions to the new world, the name appeared originally in Italian, as Monte Real (Fig. 1).¹ In the maps that followed his publication it was contracted to Montreal and was taken to cover the whole area including the nearby settlement. So for all but local people it replaced the name of Hochelaga and prevailed over the later names of Place Royale (Champlain, 1611) and Ville Marie (Maisonneuve, 1642).

La Hontan, the seventeenth-century traveller, relates that in the picture language of the natives a mountain was the symbol for Montreal.² Certainly all the early views of the town show the mountain to be its distinctive feature. In fact, almost any picture of a settlement on a shoreline with a mountain in the background makes a view of Montreal at some stage in its development, just as a town spread along a riverbank seen from a height across open fields suggests Montreal's appearance up to the middle of the nineteenth century.

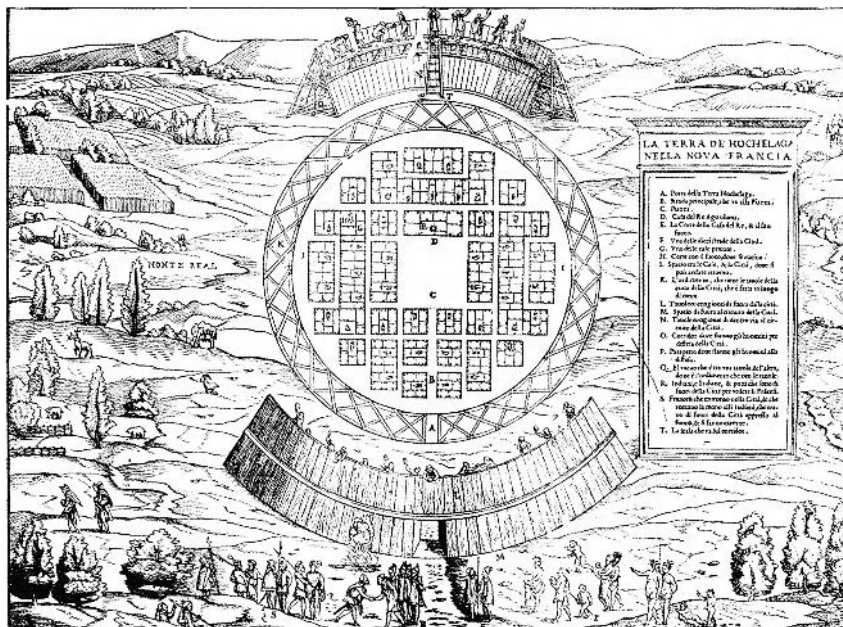
Thomas Patten's famous engraving "An East View of Montreal in Canada," the earliest published view of Montreal (1762, Fig. 2), shows in the foreground two naval ships at anchor and other boats moving about in choppy water; beyond these along the shore one can see numerous houses and a few larger buildings, some with spires, crowded in behind a wall; outside the wall there are separate houses amid fields and orchards and in the background a wooded mountain. Forty years later Richard Dillon drew the town, a little closer from St. Helen's Island (p. S11, Fig. 1); in it the churches and other major buildings are recognizable and the long gradual south slope and the steep north slope of the mountain are distinctly shown. In the same year, 1803, Dillon made a view of the town from the mountain (p. S13, Fig. 2) that clearly shows the extent of the agricultural land on its northwest side, its wall and the suburbs of St. Laurent and Ste. Marie. George Heriot sketched the town from a slightly lower position, as in his view (Fig. 3) the Notre Dame church spire breaks the horizon and a good deal less of the river can be seen; the imposing building in the foreground is the McTavish house, the largest of the fur traders' villas. An engraving of this view was published in 1807. Edward Walsh sketched the same scene from a slightly higher position (p. S14, Fig. 3), in which the McTavish house and monument are unmistakable and in the middle distance a house near three poplar trees is obviously James McGill's country place. In this view, published as an engraving in 1811, the growth of the little town towards the north on flat land is shown clearly but the mountain terraces are still farmland.

la petite ville vers le nord, là où le terrain était plat, mais les terrasses de la montagne sont toujours des terres agricoles. L'estampe du lieutenant Hornbrook (p. S15, Fig. 4), exécutée d'après un dessin datant de 1828, montre le développement du faubourg Saint-Laurent ainsi que la nouvelle et énorme église Notre-Dame, alors en construction. En 1830, R. A. Sproule traça la ville vue, là encore, de l'île Sainte-Hélène (p. S17, Fig. 6) et on peut remarquer un petit navire à vapeur sur le fleuve de même que des bateaux de haute mâture amarrés à quai. L'auteur nous laisse voir l'église Notre-Dame terminée, lui ajoutant dans son enthousiasme ses tours qui n'avaient pas encore été construites à cette époque et à l'arrière-plan, on distingue des champs empiétant sur la montagne boisée. Une vue exquise de Montréal, exécutée par Joseph Bouchette en 1832 d'un verger à flanc de montagne (p. S16, Fig. 5), représente des champs sans enclos au second plan et la ville à l'arrière-plan; l'église Notre-Dame y est représentée correctement sans ses tours. W. H. Bartlett dessina du sommet de la montagne en 1839, cette vue (p. S19, Fig. 7) qui montre nettement que la ville se déployait vers le nord-est jusqu'au pied des pentes raides. Vers 1847, du fleuve, alors envahi par toutes sortes de bateaux à vapeur, de radeaux et de voiliers, James Duncan exécuta une vue panoramique détaillée (p. S20, Fig. 8) qui montre que la ville était composée de bâtiments élégants bien encadrés par la montagne boisée. Duncan fit en outre deux dessins de la ville en 1849 et en 1854, vue du même endroit sur la montagne, qui révèlent le développement et les changements subis au cours de cette période; dans le premier dessin (Fig. 4) on peut observer sur la rive nord des moulins à vent que remplacent dans le second des cheminées de manufactures fumantes. On remarque également dans la

Lieutenant Hornbrook's view of 1828 (p. S15, Fig. 4) shows the growth of the St. Laurent suburb and the huge new Notre Dame Church under construction. In 1830, R.A. Sproule drew the town again from St. Helen's Island (p. S17, Fig. 6); one sees a small steamer in the river and tall ships at the quayside. Notre Dame is shown completed, including enthusiastically its towers that had not then been built: in the background Sproule shows fields encroaching upon the wooded mountain. An exquisite view of Montreal from an orchard on the mountainside, made by Joseph Bouchette in 1832 (p. S16, Fig. 5) shows open fields in the middle distance and the town in the background with Notre Dame correctly represented without its towers. W.H. Bartlett climbed to the top of the mountain to draw Montreal in 1839: his view (p. S19, Fig. 7) shows clearly how the town was spreading northeast and up to the foot of the steep slopes. About 1847 James Duncan made a detailed panoramic view from the river (p. S20, Fig. 8), then filled with a variety of steamboats, rafts, and sailing ships, a view that showed that the town was made up of very handsome buildings nicely backed by the wooded mountain. In addition, Duncan made two drawings of the city in 1849 and 1854 from the same spot on the mountain that show the growth and changes over the period; in the first (Fig. 4), one can see windmills along the upper shore that were replaced in the second by smoking mill chimneys, and a ferry boat appears to be going up towards La Prairie, perhaps to the railway dock there: in the second (p. S23, Fig. 10), the St.

FIGURE 1. *La Terra de Hochelaga nella Nova Francia*. Tiré de *Prima Relazione di Jacques Cartier della Terra Nuova* de Giovanni Battista Ramusio, 1556 (Collection particulière, Montréal).

FIGURE 1. *La Terra de Hochelaga nella Nova Francia*. From Giovanni Battista Ramusio, *Prima Relazione di Jacques Cartier della Terra Nuova*, 1556 (Private Collection, Montréal).



première gravure un bac qui semble remonter le fleuve vers La Prairie, se rendant peut-être au quai de chemin de fer qui se trouvait là : dans la seconde (p. S23, Fig. 10) on voit que le quai de la compagnie de chemin de fer Saint-Laurent et Champlain a été prolongé vers le port et enjambe l'île Moffats. Duncan nous y représente également une grande diversité de bâtiments au centre de la ville et de gracieuses rangées de maisons s'avancant vers la montagne, un magnifique jardin a remplacé le pâturage du tableau précédent. La célèbre estampe d'Edwin Whitefield, exécutée en 1852 (p. S22, Fig. 9), est une description précise de la ville telle qu'on la voyait du sommet de la montagne; on voit que les rues et les bâtiments commençaient alors à remplacer les fermes des terrains déclives. Le domaine McGill est visible au centre, les édifices du nouveau collège sont perchés au milieu des champs et la vieille maison McGill se trouve en contrebas, dans un verger. G. H. Andrews exécuta deux gravures (p. S25, Fig. 12) de Montréal en 1860: la première représente une ville dense aux quais en pleine activité et la montagne bien connue à l'arrière-plan: la seconde, exécutée de la montagne, montre à quel point l'agglomération urbaine a pris de l'extension, semblant indiquer que le domaine McGill reste le seul espace vert. Tout à l'arrière-plan de ce tableau-ci on remarque l'énorme pont Victoria, récemment construit, qui enjambe le fleuve et témoigne du nouveau rôle de Montréal dans l'industrie et dans la vie américaine. Tout comme l'église Notre-Dame, le pont devint un élément fascinateur du paysage, au même titre que le fleuve et la montagne aux yeux du public, et cela pendant de nombreuses années.

Des millions de cycles de gel, de dégel et d'inondation érodèrent les versants de la montagne et façonnèrent les terrasses qui s'échelonnaient jusqu'au bord du fleuve et qui marquèrent les différentes étapes du développement de la ville. Hochelaga, la vieille ville que Cartier découvrit,

Lawrence and Champlain Railway pier can be seen to have been extended over Moffat's Island towards the harbour. In the latter view, Duncan shows a rich variety of buildings in the centre of the town, handsome terraces of houses reaching towards the mountain. Significantly, in the foreground on the mountain a luxurious garden has replaced the cow pasture shown in the earlier view.

Edwin Whitefield's great picture of 1852 (p. S22, Fig. 9) is an explicit account of the city as seen from the top of the mountain; it shows how streets and buildings were then beginning to replace the farms on the sloping ground. McGill's property can be seen in the centre where the new college buildings are shown high in the fields and McGill's old house further down in an orchard. G.H. Andrews made two views of Montreal in 1860 (p. S25, Fig. 12): one shows a crowded city with a busy waterfront and the familiar mountain in the background; the other, a view from the mountain, shows how greatly the built-up area has increased, appearing to leave only the McGill grounds as open space. In the far background of this last view one sees the huge new Victoria Bridge stretching across the river, indicating Montreal's new rôle in industry and American life. Like the Notre Dame Church, the bridge became a fascinating element in the landscape, for many years equal to the river and the mountain in popular interest.

FIGURE 2. *Vue orientale de Montréal, au Canada*. Gravure de P. Canot d'après un dessin de Thomas Patten. Éditée par Thomas Jefferys, Londres, 11 novembre 1762 (musée McCord).

FIGURE 2. *An East View of Montreal in Canada*. By Thomas Patten, engraved by P. Canot, published by Thos. Jefferys, London, Novr. 11, 1762 (McCord Museum).



An East View of MONTREAL, in Canada

An East View of MONTREAL, in Canada

s'étendait sur l'une d'elles. Cela constituait un site idéal, protégé contre les vents du nord et de l'ouest mais exposé au sud et à l'est, bien asséché et pourtant irrigué de ruisseaux d'eau douce venant de la montagne. Un peu plus d'un siècle plus tard des missionnaires sulpiciens fondèrent le village «À-la-Montagne» sur la même terrasse, mais légèrement plus au sud. Au XVIII^e siècle, Peter Kalm, le grand voyageur et naturaliste suédois, constata que la région juste au nord et à l'ouest de cette ville ceinturée de murailles était dotée «de champs exceptionnels, de prés ravissants et de bois enchanteurs³.» Ce fut là que les «Nor'westers» McTavish, McGillivray, Mackenzie, les Frobisher et McGill choisirent de faire construire leur maison de campagne au début du XIX^e siècle. Les brasseurs d'affaires de la fin du XIX^e siècle partagèrent la même idée et leur célèbre «mille carré» recouvrait à peu près le même territoire. Les entrepreneurs spéculatifs du XX^e siècle qui érigent de grands immeubles divisés en appartements suivent leur exemple. En 1839, Newton Bosworth rapporta que ce versant de la montagne était «boisé presque jusqu'au sommet mais [que] vers le bas les arbres de la forêt ont été remplacés par des vergers produisant pommes, poires et prunes d'un goût exquis⁴.» Plus tard, le docteur W. D. Lighthall remarqua que ce même versant était parsemé de «palazzi et [de] villas qui pointaient à travers le feuillage⁵.» Plus tard encore, le conseil municipal de la ville de Montréal constata que non seulement de grands immeubles dépassaient les cimes des arbres, mais ils menaçaient également de masquer la montagne elle-même sur ce versant⁶.

Millions of cycles of freeze, thaw, and flood eroded the mountain's faces to form the terraces stepping down to the shoreline of the island that became the stages for the city's development. Old Hochelaga, the town Cartier found, lay on one of them. It was an ideal site, protected from the north and west winds and open to the south and east, well drained yet supplied by fresh streams from the mountain. A little over a century later the Sulpicians' mission village "À-la-Montagne" occupied a position on the same terrace only a little further south. In the eighteenth century Peter Kalm, the Swedish naturalist and traveller, found this part just north and west of the walled town to have "the most excellent fields, charming meadows and delightful woods."³ In the early nineteenth century it was where the Nor'westers McTavish, McGillivray, Mackenzie, the Frobishers, and McGill chose to build their rural villas. The tycoons of the later nineteenth century had the same opinion, and their famous "square mile" covered nearly the same territory. The speculative builders of big apartment houses in the twentieth century are following them. In 1839, an account by Newton Bosworth described this slope of the mountain to be "wooded nearly to its summit but toward the base the forest trees have been succeeded by orchards that produce apples, pears and plums of the choicest flavour."⁴ Later, Dr. W.D. Lighthall saw this slope to be covered with "palazzi and villas peeping out of the foliage."⁵ Still later, the Montreal City Council saw high-rise buildings on this slope not only rising above the foliage but threatening to obscure the mountain itself.⁶

While the mountain's prominent wooded top remained unused for a long time, all of its less conspicuous lower terraces and ridges, the côtes and côteaux of the area, determined the layout of the farms and farm roads that later grew to be the specialized areas and principal streets of the city. The original French town, totally dependent upon the

FIGURE 3. *La Ville de Montréal*. Gravure de Cartwright d'après un dessin de George Heriot, tirée des *Travels Through the Canadas*, Londres, 1807 (musée McCord).

FIGURE 3. *City of Montreal*. By George Heriot, engraved by Cartwright, from *Travels through the Canadas*, London, 1807 (McCord Museum).

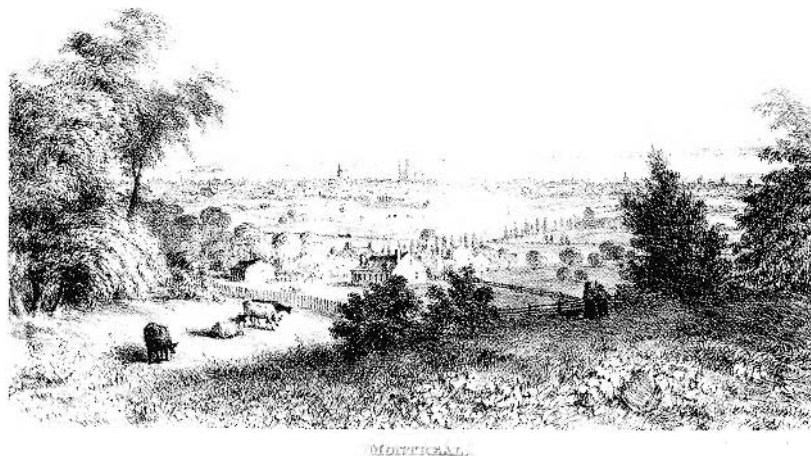


Alors que le sommet saillant et boisé de la montagne resta inutilisé pendant longtemps, toutes les terrasses et les crêtes moins visibles et qui se trouvaient en contrebas, les côtes et les coteaux de la région déterminèrent la disposition des fermes et des chemins y conduisant, ce qui devint éventuellement les zones spécialisées et grandes artères de la ville. Une petite butte située près du fleuve formait la limite de la ville française d'origine, totalement tributaire du fleuve. À mesure que sa population augmenta, des fermes et des jardins se répartirent de tous côtés, d'abord sur les terrasses de la montagne les plus proches et par la suite sur toute l'île et les rives environnantes. De même que la différenciation et la spécialisation d'activités urbaines influencèrent le développement de la ville, la présence de la montagne et de ses terrasses joua un rôle continu en ce qui concerne les déplacements quotidiens des citadins et les terres qu'ils choisirent d'utiliser dans des buts variés. À cause des collines, les activités rattachées au port, au canal et aux lignes de chemin de fer se limitaient aux régions situées à des altitudes peu élevées. Ce fut vite le cas aussi pour les ouvriers et, plus tard, les tramways hippomobiles qu'utilisaient les gens dans leurs trajets quotidiens évitèrent également ces collines; les zones résidentielles s'étendirent par suite jusqu'à Saint-Henri et Pointe Saint-Charles ou tout au long des rues Sainte-Marie et Saint-Laurent qui étaient relativement de niveau. Par contre, les gens qui appréciaient un court trajet à pied ou pouvaient se permettre une voiture attelée se trouvèrent une maison à flanc de colline. Les tramways électriques, tout en étant de bien meilleurs grimpeurs que les voitures attelées, suivirent bien quelques nouvelles lignes qui passaient même sur la montagne et en faisaient le tour mais empruntèrent surtout les voies qui existaient déjà et contribuèrent à l'expansion de la ville sur

river, was confined to a small ridge close to the riverbank. As its population grew, farms and gardens spread out around it, first on the nearest mountain terraces and later over the whole island and surrounding shores. As differentiation and specialization of urban activities proceeded in the development of the city, the presence of the mountain and its terraces played a continuous rôle through the daily movements of citizens and in the land they chose to use for various purposes. Hilly ridges forced activities related to the harbour, canal, and railways into low-level areas. Workers followed close by, and later on the horse-drawn tram cars that served people in their daily journeys also avoided the hills and stretched the dwelling areas into St. Henri and Pointe St. Charles, or out the Ste. Marie and the St. Laurent roads that were relatively level. On the other hand, those who could enjoy a short walk or a horse and carriage found houses on the hillside. The electric trams, although far better hill climbers than the horse cars, made some new routes even over and around the mountain, but mainly followed the old tracks and continued the spread of the city on level land to the southwest and northeast. In all periods of its growth the mountain's slopes confined the city to narrow bands between the high ground and the river, forcing the traffic along a few streets to the enormous advantage of merchants having shops along them.

FIGURE 4. *Montréal (vu de la montagne)*. Dessin de James Duncan, lithographié par Matthews, Montréal, vers 1849 (Collection de Canadiana Lawrence Lande dans le Département des livres rares et des collections spéciales, université McGill).

FIGURE 4. *Montreal (From the Mountain)*. By James Duncan, lithographed by Matthews, Montreal, ca. 1849 (Lawrence Lande Collection of Canadiana in the Department of Rare Books and Special Collections, McGill University).



le plat vers le sud-ouest et le nord-est. Pendant toutes les phases de son développement la ville fut confinée par les versants de la montagne à des zones étroites entre le fleuve et les hauteurs, ce qui obligeait la circulation à emprunter quelques rues seulement et profitait grandement à ceux qui y avaient ouvert un commerce.

Pendant très longtemps le faite de la montagne constituait les limites septentrionales de la ville; sur l'autre versant on trouvait les extrémités boisées et inaccessibles de terrains rattachés à des fermes qui donnaient sur les rues Côte-des-Neiges et Côte-Sainte-Catherine. Vers le milieu du XIX^e siècle, deux grands lots de ce terrain qui avaient appartenu à deux médecins, les docteurs Beaubien et McCulloch, furent acquis pour en faire les cimetières catholique et protestant. Les moins accessibles des pentes boisées qui donnaient sur la ville et qui appartenaient à un certain nombre de citoyens éminents, notamment MM. Smith, Redpath, Allan, Law, Bagg, et aux sœurs de l'Hôtel-Dieu restèrent en grande partie incultes et constituèrent un fond boisé fort agréable pour la ville jusqu'au jour où un certain M. Lamothe fit l'acquisition d'une insigne parcelle de ce terrain et se mit à la déboiser pour en faire du bois de chauffage⁷. Le tollé général qui s'éleva en faveur de la conservation déclencha un mouvement réclamant des espaces verts, mouvement qui obtint éventuellement un décret de la législature provinciale donnant au conseil municipal le pouvoir d'emprunter une somme d'argent suffisante pour acquérir tout le sommet boisé de la montagne et d'en faire un parc public. Des adversaires ayant argumenté que ce parc serait inaccessible à la plupart des citoyens, ceux qui étaient en faveur du parc obtinrent du gouvernement fédéral deux anciens terrains militaires, l'île Sainte-Hélène et les champs Logan (le parc Lafontaine) près desquels davantage de gens habitaient et qui seraient moins difficiles à mettre en valeur en tant que parcs. Afin de résoudre le problème de l'exploitation du parc Mont-Royal, le conseil municipal fut amené à s'assurer les services de Frederick Law Olmsted, architecte paysagiste, conservateur et écrivain américain de talent.

Dix ans après l'ouverture du parc un chemin de fer de montagne faisait une ascension hésitante du versant nord, rendant ainsi la montagne accessible à un plus grand nombre de citoyens. Après avoir épouvané ses usagers pendant trente ans, il fut remplacé par une ligne de tramway qui partait de la rue Côte-des-Neiges et passait discrètement entre le parc et le cimetière en longeant la rue Shakespeare. (Cette ligne de tramway fut prolongée par la suite jusqu'aux avenues du Mont-Royal et du Parc, deux des artères prévues par Olmsted pour relier la ville à la montagne.) On la remplaça ultérieurement par une route qui prit alors le nom de Camilien Houde, poète mineur mais maire extrêmement populaire. Au cours des soixante premières années, les routes parcourant la montagne furent empruntées principalement par des gens ayant des voitures attelées ou par des promeneurs qui habitaient à proximité, tout comme l'avaient craint ceux qui s'étaient opposés à la création du parc. Grâce à l'expansion de la ville autour du parc, celui-ci est devenu bien plus populaire. De nos jours, la région du lac des Castors, l'étang qui se trouve au milieu du grand pré du parc Mont-Royal, sert à des milliers de visiteurs au cours du week-end d'un bout à l'autre de l'année. Quoique les steppeurs, les calèches reluisantes et les traîneaux recou-

For a very long time the crest of the mountain formed the northern limits of the city. What occurred beyond it were the inaccessible forested ends of farms fronting on Côte des Neiges and Côte Ste. Catherine roads. About the middle of the nineteenth century, two large portions of this land that had belonged to two doctors, Beaubien and McCulloch, were purchased for the Roman Catholic and Protestant cemeteries. The less accessible forested slopes on the city side of the crest that belonged to a number of prominent citizens, including Messrs. Smith, Redpath, Allan, Law, Bagg, and the Sisters of the Hôtel Dieu, lying mostly unused, made a pleasant woodland background for the city, until the day a Mr. Lamothe acquired a conspicuous piece and began to cut it for firewood.⁷ Then the public outcry for preservation began a park movement that eventually secured an Act of the Provincial Legislature to enable the Municipal Corporation to borrow sufficient money to acquire the whole of the forested top of the mountain as a public park. Since opponents had argued it would be inaccessible and out of reach of most citizens, the park's supporters obtained two former military grounds from the Federal Government, St. Helen's Island and Logan's Fields (Parc Lafontaine), to be closer to more people and less difficult to develop as parks. To resolve the problem of developing Mount Royal Park, the Municipal Corporation was induced to employ Frederick Law Olmsted, the gifted American landscape architect, conservationist, and writer.

Ten years after the park was opened, an inclined railway made a rickety ascent of its north face, to make the mountain more accessible to a greater number of citizens. Having terrified its users for thirty years, it was replaced by a tramline from Côte des Neiges that ran inconspicuously between the park and the cemetery along Shakespeare Road. (This was later extended to Mount Royal and Park Avenues, two of Olmsted's city-and-mountain-connecting streets.) It was later replaced by a motor road and renamed after a lesser poet but exceedingly popular mayor, Camilien Houde. For the first sixty years the mountain routes were chiefly used by people with horses and carriages or strollers who lived nearby, just as the park opponents had feared. But the city's subsequent growth around the park has made it far more popular. Now the area of Beaver Lake, the pond in Mount Royal Park's great meadow, is used by thousands of visitors on weekends throughout the year. While the high-stepping horses, polished carriages, and fur-robed sleighs have all but disappeared with the grooms and footmen of a vanished age, motor cars, happily, remain excluded from the mountain roads that are now enjoyed by a great many pedestrians.

verts de peaux aient presque disparu en même temps que les laquais et les valets de pied d'une époque révolue, les automobiles – fort heureusement – ne peuvent emprunter les chemins de la montagne que parcourent un grand nombre de promeneurs.

Tout en ayant sévèrement limité les parcours que les premiers chemins de fer pouvaient suivre pour atteindre la ville, la montagne fournit paradoxalement un passage facile au dernier d'entre eux: on perça un tunnel dans la montagne pour relier en ligne droite le centre de la ville aux champs du versant nord-ouest. Dès que cette voie ferrée fut achevée, elle stimula le développement d'un nouveau centre de banlieue auquel la montagne donna une fois de plus son nom: la Ville Mont-Royal. La zone urbaine s'étend maintenant tout autour de la montagne et va même au-delà de la rive nord-ouest de l'île. Du côté nord-ouest, les collines, les terrasses et les crêtes n'étaient pas assez élevées pour affecter le progrès des véhicules modernes de sorte que la montagne n'a pas joué un rôle aussi important dans le morcellement des nouvelles sections de la ville, comme ce fut le cas pour les premières, mais des noms tels que Côte-Sainte-Catherine, Côte-Saint-Michel, Côte-de-Liesse et Côte-Vertu évoquent au moins les terrasses qui étaient jadis cultivées. D'un autre côté, alors qu'il était difficile de bâtir des maisons sur les pentes fort raides du versant sud qui restèrent divisées en grands lots de terrain jusqu'à ce qu'elles soient acquises à des fins publiques ou semi-publiques; le versant nord a fourni des emplacements pour plusieurs grands hôpitaux, d'autres cimetières, un immense oratoire et l'université de Montréal, qui occupe une surface énorme. La montagne est donc devenue en grande partie un lieu à caractère double: d'une part, un parc charmant sur lequel on n'a jamais bâti et un "campo santo"; d'autre part, un cadre pour un grand nombre des institutions les plus importantes de la ville.

JOHN BLAND
Université McGill
Montréal

Notes

¹ Une autre explication de l'appellation "Montréal" est que Cartier donna ce nom à la montagne en l'honneur du cardinal Hippolyte de Medici, archevêque de Monreale (qui s'écrivait quelquefois Montreale) en Sicile, ce dernier ayant contribué à obtenir une autorisation papale pour son expédition. Voir John Irwin Cooper, *Montreal, A Brief History* (Montréal, 1969), p. 2.

² *La Hontan's Voyages to North America* (Chicago, 1905), p. 513.

³ Peter Kalm, *Travels in North America* (New York, 1937), p. 412.

⁴ Newton Bosworth, *Hochelaga Depicta* (Montréal, 1839), p. 88.

⁵ W. D. Lighthall, *Montreal after 250 Years* (Montréal, 1892), p. 44.

⁶ Voir les arrêtés municipaux de la Ville de Montréal votés pour sauvegarder le Mont-Royal, en particulier l'arrêté n° 3722 et ses amendements.

⁷ Kathleen Jenkins, *Montreal Island of the St. Lawrence* (New York, 1966), p. 413.

Having so severely limited the routes by which the early railways could reach the city, the mountain paradoxically provided an easy way for the last one, which tunnelled under it directly to the central area of the city from open fields on the northwest flank. As soon as the tunnel railway was completed it stimulated the development of a new suburban centre to which the mountain once more gave its name, Town of Mount Royal. Now the urban area has stretched entirely around the mountain and has extended even beyond the northwest shore of the island. On the northwestern side, the mountains, terraces, and ridges were insufficient to affect the progress of modern vehicles so the mountain has not played as important a rôle in partitioning the new parts of the city as it did the old, but such names as Côte Ste. Catherine, Côte St. Michel, Côte de Liesse and Côte Vertu, at least recall the terraces that once were farmed.

On the other hand, just as the steepest slopes on the southern flank were difficult to use for ordinary houses and remained in large parcels until acquired for public or semi-public purposes, the northern flank has provided sites for several major hospitals, further cemeteries, a vast shrine, and the enormous spread of the University of Montreal. So to a large extent the mountain has become a place of two-fold character: in part, a delightful reserve that has never been built upon and a "campo santo"; in other parts, a setting for many of the city's most important institutions.

JOHN BLAND
McGill University
Montreal

Notes

¹ Another explanation of the word Montreal is that Cartier named the mountain to honour Cardinal Hippolyte de Medici, Archbishop of Monreale (sometimes spelt Montreale) in Sicily, who had been instrumental in securing papal sanction for his expedition. Cf. John Irwin Cooper, *Montreal, A Brief History* (Montreal, 1969), 2.

² *La Hontan's Voyages to North America* (Chicago, 1905), 513.

³ Peter Kalm, *Travels in North America* (New York, 1937), 412.

⁴ Newton Bosworth, *Hochelaga Depicta* (Montreal, 1839), 88.

⁵ W. D. Lighthall, *Montreal after 250 Years* (Montreal, 1892), 44.

⁶ See the City of Montreal by-laws to protect Mount Royal, notably No. 3722 and its amendments.

⁷ Kathleen Jenkins, *Montreal Island of the St. Lawrence* (New York, 1966), 413.



The East View of the City of Montreal
Engraved by S. Alken from a drawing by Richard Dillon
London, 1803

FIGURE 1. *Vue orientale de la ville de Montréal*. Gravure de S. Alken d'après un dessin de Richard Dillon. Éditée à Londres, le 1^{er} mars 1803 (Château de Ramezay).

Les limites de la ville établies en 1792 ne furent pas modifiées avant l'annexion du parc du Mont-Royal en 1874. Ces limites étaient situées à une distance de 100 chaînes, soit environ un mille, de chacune des portes principales des murailles de fortification du XVIII^e siècle. Elles formaient ainsi un parallélogramme reflétant les fortifications; la zone ainsi délimitée aurait pu contenir la vieille ville plus de sept fois.

Les faubourgs commencèrent à se développer le long des voies menant des portes principales vers la campagne. Les terrains furent numérotés sur une carte établie par Louis Charland en 1801; ces terrains donnent une idée de l'étendue des faubourgs à cette époque¹. Dans le faubourg Récollet, à droite sur cette gravure, quelque 115 lots urbains répertoriés furent aménagés le long de la route menant de la porte des Récollet en direction du sud-ouest vers Lachine. À gauche, dans le faubourg de Québec, quelque 170 lots urbains jalonnent la route vers le nord-est de la porte de Québec à la ville de Québec. John Lambert décrivait

FIGURE 1. *The East View of the City of Montreal*. By Richard Dillon, engraved by S. Alken, published London, March 1, 1803 (Château de Ramezay).

The city limits established in 1792 remained unchanged until Mount Royal Park was annexed in 1874. The city boundaries were related to the principal gates of the eighteenth-century fortification walls; the boundary lines were drawn at a distance of 100 chains (about a mile) from each gate. Thus the boundaries formed a parallelogram reflecting the fortification walls, and the area they defined could contain the old city seven times over.

The suburbs started to grow at the roads which led from the main gates to the countryside. On a map made by Louis Charland in 1801, numbered lots give an idea of the extent of the suburbs at that time.¹ In the Recollet suburb, to the right in this view, some 115 urban-sized lots were laid out along the road going southwest from the Recollet gate to Lachine, to the left in this view. In the Quebec suburb, some 170 urban lots lay along the road leading northeast

ainsi la rue St-Laurent qui partait de la porte de St-Laurent en direction du nord-ouest. «Une grande route menant vers le cœur de l'île à travers la vallée médiane et passant au pied de la montagne².» En 1801, le faubourg St-Laurent était le plus peuplé de tous avec 60 grands terrains et 300 lots urbains situés tout au long et aux abords de la rue St-Laurent. En outre, le faubourg St-Antoine s'étendait vers l'ouest en direction de la montagne. Les quelques 40 lots situés tout au long de la rue St-Antoine étaient plus grands que dans les autres faubourgs. Montréal comptait alors 9 020 habitants dont 2 988 vivaient dans la vieille ville et 6 032 dans les faubourgs³.

Pourtant, l'agglomération urbaine était si peu importante au début du XIX^e siècle que les visiteurs parlaient de la luxuriance de la végétation et de la beauté de l'île en des termes qui rappelaient ceux qu'avait employés Champlain deux siècles auparavant. À la fin du XVIII^e siècle, un Irlandais du nom d'Isaac Weld qui visitait Montréal, commenta sur les maisons de campagne et jardins soignés qui s'étaient au pied de la montagne⁴. Mais dix ans plus tard, John Lambert faisait une description lyrique du même paysage:

Les demeures de campagne entourées de nombreux vergers et jardins où poussent toutes les variétés d'arbres fruitiers, d'arbustes et de fleurs, rehaussent l'extrême beauté et le pittoresque de la campagne avoisinante. La succession d'objets chatoyants et bigarrés qui s'offrent aux yeux du spectateur depuis le pied de la montagne voisine n'a d'égale nulle part ailleurs au Canada, à l'exception peut-être de la vue qu'on a du cap Diamant à Québec. Les deux endroits sont pourtant de nature très différente et pourraient être décrits comme Homère et Virgile: l'un grandiose, puissant et romantique, l'autre plein de sérénité, de beauté et d'élégance. Québec se rapproche davantage de la majesté de la nature et Montréal, de la douceur de l'art⁵.

La transformation de ce demi-paradis en une zone urbaine est manifeste dans les gravures suivantes. Au cours des trois quarts de siècle subséquents la population grimpa de 9 000 à 140 000 habitants. Au moment où les terrains pour le parc furent acquis, si l'on voulait se promener à la campagne il fallait aller à un mille du Vieux-Montréal ou au parc du Mont-Royal. Le parc était nécessaire au moment de sa création. En 1910, il avait été quasi-englouti par la ville, la population à ce moment approchait le demi-million, 28 petites villes et villages ayant été annexés à la ville.

from the Quebec gate to Quebec City. John Lambert described St. Lawrence Street, the northwest road that left the St. Lawrence gate, as "the high road to the interior of the island." which, "crossing the intermediate valley, passes over the foot of the mountain."² In 1801 the St. Lawrence suburb was the most populated suburb with 60 large and 300 urban-size lots along and near St. Lawrence Street. In addition, the St. Antoine suburb grew in a westerly direction towards the mountain. Along St. Antoine Street, 40 lots were laid out in 1805, but they were larger than in the other suburban regions. The population in 1805 was 9,020. 2,988 lived in the old city, 6,032 lived in the suburbs.³

Urban agglomeration was so small at the beginning of the nineteenth century that visitors could still describe the luxuriance of the vegetation and the beauty of the island in much the same way as had Champlain two centuries earlier. At the end of the eighteenth century, Isaac Weld, a visitor from Ireland, commented on the neat country house and gardens which covered the base of the mountain.⁴ Ten years later, John Lambert lyrically described the same scene:

Country houses with their numerous orchards and gardens well stocked with every variety of fruit-trees, shrubs, and flowers, render the surrounding country extremely beautiful and picturesque. The succession of rich and variegated objects that are presented to the eye of the spectator, from the base of the neighbouring mountain, cannot be surpassed in any part of Canada, with the exception, perhaps, of the view from Cape Diamond at Quebec. They are however, of a very different nature, and may be described like Homer and Virgil: the one grand, bold, and romantic; the other serene, beautiful, and elegant. Quebec has more of the majesty of nature; Montreal more of the softness of art.⁵

The transformation of this demi-Eden to an urbanized area can be seen in the following group of prints. In the next three-quarters of a century, the population would rise from 9,000 to over 140,000. At the time when land for the park was acquired, one had to go a mile from the old city to walk in the country, or on the Mount Royal Park; by 1910 it was almost engulfed by the city. The population was then close to half a million and twenty-eight towns and villages had been annexed to the city.



FIGURE 2. *Vue du nord-ouest de la ville de Montréal.* Gravure de S. Alken d'après un dessin de Richard Dillon. Éditée à Londres, le 1^{er} mars 1803 (musée McCord).

Sur cette gravure, on aperçoit les murs des fortifications du XVIII^e siècle. L'acte de démolition fut proclamé en avril 1801 mais le règlement des accords de propriété ralentit les travaux et il restait encore des vestiges de ces fortifications en 1818. Toutefois, deux voyageurs, George Heriot et John Lambert, remarquèrent en 1807 qu'une grande partie avait été rasée et que la ville s'étalait dans la campagne environnante.

On peut voir à l'extrême gauche de la gravure, au-delà des murailles, à Pointe-à-Callière, l'hôpital général des Sœurs Grises et sa chapelle dont il existe toujours une partie aujourd'hui. L'église paroissiale de Notre-Dame, alors vieille de 120 ans, divise la rue Notre-Dame tout juste en haut de la porte St-Laurent, au centre, tandis que Notre-Dame de Bonsecours, dont les murs sont toujours debout, se trouve à l'extrême droite. La butte à droite, Citadel Hill, était une installation militaire depuis 1714. Il en fut ainsi sous le gouvernement britannique jusqu'au déménagement de la garnison à l'île Ste-Hélène en 1819. Le bâtiment de garnison que l'on voit ici est britannique, mais à l'exception du Palais de Justice, la plupart des édifices de la ville étaient construits selon les techniques et les traditions nées des 120 années du régime français.

FIGURE 2. *The North West View of the City of Montreal.* By Richard Dillon, engraved by S. Alken, published London, March 1. 1803 (McCord Museum).

The walls of the eighteenth-century fortifications are seen in this print. The Act to remove them was proclaimed in April 1801, but property settlement slowed the work and vestiges still remained in 1818. However, two travellers of 1807, George Heriot⁶ and John Lambert,⁷ remarked that a great part had already been levelled and that the town was rapidly improving in extension.

Below the Recollet suburb, outside the walls, at Pointe à Callière, the eighteenth-century Grey Nuns' *Hôpital général* and its chapel, part of which remains today, is seen at the far left. The 120-year-old parish church of Notre Dame, which divided Notre Dame Street just above the St. Lawrence gate, is in the centre, and Notre Dame de Bonsecours, whose walls still stand, is to the far right. Just before the Quebec suburb is Citadel Hill, the large mound to the right, which had been a military installation since 1714. It remained so under the British government until the garrison was moved to St. Helen's Island in 1819. The garrison structure shown here is British, but with the exception of the courthouse most of the buildings in the town are constructed with the building techniques and traditions developed in the 120 years of the French regime.



A View of the City of Montreal & the River St. Lawrence from the Mountain

FIGURE 3. *La ville de Montréal et le fleuve Saint-Laurent* *vue de la montagne*. Gravure de John Bluck d'après un dessin de E. Walsh. Éditée par R. Ackermann, Londres, 1811 (musée McCord).

Bien qu'il semble y avoir moins de bâtiments sur cette gravure que sur celle de 1803, plusieurs bâtiments furent mis en chantier entre 1800 et 1810. Sur les quelques 160 édifices dont la construction débuta entre 1800 et 1811, un tiers seulement était situé dans la vieille ville. C'est sur la rue Notre-Dame que l'on retrouvait la plus forte concentration de bâtiments nouveaux qui étaient pour la plupart des résidences de négociants; la rue St-Paul avec ses maisons commerciales ou à usage mixte venait en second lieu. Dans les faubourgs, on trouvait quelques hangars dont plus de la moitié étaient situés au faubourg St-Laurent mais la majorité des bâtiments étaient des maisons résidentielles. Cependant la grande vague de construction était à venir; de 1815 à 1820, près de 60 édifices furent mis en chantier chaque année⁸.

Le monument qui apparaît au premier plan, sur la montagne, marque le tombeau de Simon McTavish qui créa une compagnie de négoce de fourrures pour concurrencer la compagnie de la Baie d'Hudson. Non loin de sa tombe se trouvait sa maison qui était fort ambitieuse pour l'époque et qui était en cours de construction à sa mort en 1804. Elle n'est pas représentée sur cette gravure mais par contre elle apparaît sur celle de James Duncan vers 1847 (Fig. 8) et elle est très clairement dessinée par E. Whitefield en 1852 (Fig. 9).

FIGURE 3. *A View of the City of Montreal & the River St. Lawrence from the Mountain*. By E. Walsh, 49th Reg't., engraved by John Bluck, published by R. Ackermann, London, 1811 (McCord Museum).

Although there seem to be fewer buildings in this print than the rendering of 1803, a fair amount of building was undertaken in the first decade of the nineteenth century. Of about 160 buildings known to be contracted for between 1800 and 1811, only one-third were in the old city. There, the greatest concentration of new construction was on Notre Dame Street, mostly merchants' residences; St. Paul Street, with commercial or part-commercial buildings, was a close second. In the suburbs, most of the buildings were residential, but there were some workshops; over half were for the St. Lawrence suburb. The peak of the building boom was still to come; an average of almost 60 buildings a year were to be contracted for between 1815 and 1820.⁸

The monument drawn in the foreground on the mountain is the tomb of Simon McTavish, who established a fur trading company to rival the Hudson's Bay Company. Near his tomb, his house — very ambitious for its time — was in construction when he died in 1804. Not seen in this print, it appears in the distance in James Duncan's print of ca. 1847 (Fig. 8) and is clearly delineated by E. Whitefield in 1852 (Fig. 9).



FIGURE 4. *Montréal vu de la montagne*. Lithographie de T.M. Baynes d'après un dessin du Lieut. Hornbrook. Imprimée par C. Hullmandel, Londres, vers 1828 (musée McCord).

En 1825, à la suite des guerres napoléoniennes, la population de la ville et de ses faubourgs avait plus que doublé pour atteindre 22 540 habitants. Bien que la vieille ville comptât alors près de deux fois plus d'habitants qu'en 1805, soit 5 363, elle ne comprenait qu'un quart de la population de la ville dans son ensemble. Ce sont les faubourgs qui avaient bénéficié de l'accroissement le plus important, puisque leur population avait presque triplé pour atteindre 17 177 habitants.

Dans la vieille ville, de nouveaux terrains à bâtir avaient été libérés par la démolition des murailles de fortification et de la citadelle. Les jardins des Récollets à l'ouest de la vieille ville, qui devinrent par la suite un terrain de manœuvres, avaient également été subdivisés en terrains à bâtir. Des bâtiments s'élevaient sur les rues existantes; on remarque cette trame plus serrée sur les gravures représentant la ville. De plus en plus d'édifices s'entassaient derrière Notre-Dame le long du fleuve et en avant de l'église en direction de la montagne.

Griffintown, une nouvelle banlieue formée par la subdivision de la succession Thomas McCord apparaît à la droite et en-dessous du faubourg des Récollets et le faubourg St-Antoine au-dessus, s'étendant au pied de la montagne. Situé rue Dorchester, le nouvel hôpital général s'élève au-dessus des champs au seuil du faubourg St-Laurent où plus de 200 nouveaux édifices s'élevèrent au cours des dix dernières années. Le faubourg de Québec s'est sensiblement agrandi le long du fleuve.

FIGURE 4. *Montreal. From the Mount*. By Lt. Hornbrook R.M., on stone by T.M. Baynes, printed by C. Hullmandel, London, ca. 1828 (McCord Museum).

By 1825, following the Napoleonic Wars, the population of the city and the suburbs was 22,540 so that the population had more than doubled in twenty years. Although the old city now held almost twice as many people as in 1805, with a population of 5,363, it comprised only one-quarter of the population of the total city. The significant increase was in the suburbs where the population, now numbering 17,177, had almost tripled in this time.

In the old city, new building lots had been made available at the periphery when the fortification walls were demolished and on Citadel Hill, which had been levelled by 1822. The Recollet gardens at the west end of the old city, lately a drill ground, had also been subdivided into building lots. In addition, more buildings crowded the streets. The increase of density in the city fabric is noticeable in city views; more and more buildings pile up behind Notre Dame along the river and in front towards the mountain.

Griffintown, a new suburb, had formed through subdivision of Thomas McCord's estate below the Recollet suburb, which is seen to the right in this print. The St. Antoine suburb above them continues to grow up the foot of the mountain. The new General Hospital on Dorchester Street stands out in the fields at the head of St. Lawrence suburb, where well over 200 new buildings had been built in the previous ten years. The Quebec suburb has noticeably increased, extending along the river.



VUE DE LA VILLE DE MONTRÉAL, PRISE DE LA MONTAGNE.

FIGURE 5. *Vue de la ville de Montréal prise de la montagne*. Dessin de J. Bouchette le jeune, lithographié par L. Haghe, 1831 (musée McCord).

Joseph Bouchette était l'arpenteur-géomètre général du Bas-Canada. Cette gravure est l'une des illustrations du premier tome de sa description topographique et statistique intitulée *The British Dominions in North America*, publiée en 1831. Préparée peu après la gravure précédente du lieutenant Hornbrook, celle de Bouchette fait ressortir l'étendue des terres cultivées sur les versants de la montagne, comme le confirme son texte décrivant la ville:

Les terrains proches de la ville et qui forment la base de la montagne sont pour la plupart des vergers et des jardins potagers; ces derniers produisent des légumes de toutes sortes et d'excellente qualité, suffisant largement aux besoins de la ville. On y produit tous les fruits courants, comme les groseilles à maquereau, les groseilles à grappes, les fraises, les framboises, les pêches, les abricots et les prunes dont la qualité est bien souvent supérieure à celles des fruits qui poussent sous des climats plus chauds.⁹

FIGURE 5. *View of the City of Montreal, Taken from the Mountain*. By Joseph Bouchette Junr. D.S.G., on stone by L. Haghe. London, 1831 (McCord Museum).

Joseph Bouchette was the Surveyor General of Lower Canada. This print is one of the illustrations from the first volume of his topographical and statistical description, *The British Dominions in North America*, published in 1831. Close in time to a similar view by Lieutenant Hornbrook, Bouchette's view emphasizes the extension of cultivated land up the slope of the mountain. His text reinforces his drawing:

The space near the town, and all round the lower part of the mountain, is chiefly occupied by orchards and garden-grounds; the latter producing vegetables of every description, and excellent in quality, affording a profuse supply for the consumption of the city. All the usual garden fruits, as gooseberries, currants, strawberries, raspberries, peaches, apricots, and plums are produced in plenty, and it may be asserted truly, in as much, or even greater perfection than in many southern climates.⁹

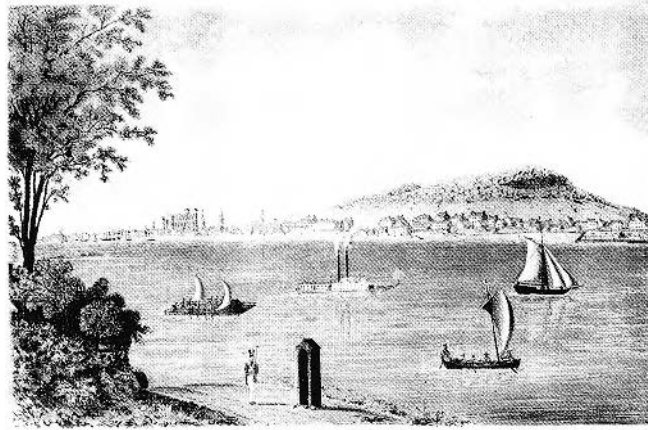


FIGURE 6. *Montréal vu de l'île Sainte-Hélène*. Dessin de R. A. Sproule gravé par W. S. Leney. Édité par A. Bourne, Montréal, 1830 (musée McCord).

Sproule a soigneusement veillé à représenter certains traits caractéristiques de la ville en 1830, comme la présence de l'armée depuis huit ans sur l'île Ste-Hélène et les nombreux modes de transport fluviaux. Selon Joseph Bouchette, il existait alors dix lignes différentes de traversiers. La traversée du fleuve s'effectuait par bateau, par canoë et par chaland suffisamment grand pour transporter quatre chevaux avec voitures ainsi que plusieurs passagers. Il y avait aussi des bateaux à vapeur qui assuraient la liaison avec Longueuil et Laprairie, respectivement distantes de trois et six milles. La route qui partait de Laprairie menait directement aux États-Unis¹⁰.

L'aspect de la ville a beaucoup changé. Les immigrants britanniques, écossais et irlandais ainsi que les loyalistes américains avaient amené de chez eux de nouvelles techniques de construction. Depuis 1815, on employait la pierre de taille plutôt que la pierre des champs pour la façade des immeubles et parfois même pour trois des côtés d'une maison. Les toits étaient moins fortement inclinés, et des portiques en pierre de taille sur pilastres ornaient l'entrée des édifices plus élégants; on commença à voir apparaître des frontons et débords de toit dentelées. L'hôtel de type américain que l'on aperçoit à droite de la gravure pourrait être semblable à la maison de briques de Sir John Johnston, située plus en aval dans le faubourg Québec. La brique n'aurait pu cependant s'implanter comme matériau de construction dans une ville disposant abondamment de

FIGURE 6. *View of Montreal, from Saint Helen's Island*. By R. A. Sproule, engraved by W. S. Leney, published by A. Bourne, Montreal, 1830 (McCord Museum).

Sproule has been careful to represent elements of importance to the city in 1830. He draws attention to the military presence of eight years on St. Helen's Island, and to the many modes of river transportation. According to Joseph Bouchette, there were ten established ferries going in different directions. There were bateaux, canoes, and scows large enough to carry four horses, vehicles, and several passengers. There were also steam boats which undertook the three-mile crossing to Longueuil and the six-mile trip to Laprairie. The road beyond Laprairie was the direct route to the United States.¹⁰

The appearance of the city has changed considerably. British, Scottish, and Irish immigrants and United Empire Loyalists from the U.S.A. brought with them building traditions from home. Since 1815, cut stone began to replace field stone walls for façades, and occasionally for as many as three faces of buildings. Roofs were less steep, cut stone porticos or engaged pilasters emphasized the entrances of more elegant buildings; pediments and dentil-lated eaves on roofs began to appear. The American-type mansion at the right edge of this print might be similar to the brick house of Sir John Johnston, further downstream in the Quebec suburb. Brick, however, would not take hold as a

Pierre calcaire et ayant une tradition bien ancrée de construction en pierre grise.

On trouvait également des édifices de types plus variés. En 1818, on construisit le premier immeuble bancaire de la ville. Dix ans plus tard, John Molson faisait bâtir un hôtel et théâtre en pierre de taille sur le site du futur marché Bonsecours.

On entreprit aussi à Pointe-à-Callière et le long de la rue des Commissaires et de la rue St-Paul la construction d'entrepôts pour le stockage de produits d'exportation comme la potasse et la farine, et d'articles d'épicerie importés. Les premiers bâtiments de ce qu'on appelle aujourd'hui les étables Youville, affectés à l'entreposage de la potasse en 1826, furent les premiers entrepôts en pierre à Pointe-à-Callière¹¹. Non loin de là, les Sœurs Grises achevaient l'aile orientale de l'hôpital général. Au-delà, on aperçoit les clochers de la nouvelle église méthodiste St. James et de l'église presbytérienne américaine.

On commença à voir apparaître dans les faubourgs des édifices publics, nouveaux pour les lieux; de grands établissements scolaires y furent bâtis ainsi que dans la vieille ville. Dans le faubourg St-Laurent, on construisit au milieu des champs, l'évêché et St-Jacques le Majeur, la future cathédrale.

Mais l'édifice qui fit de Montréal une ville vraiment moderne fut la nouvelle église paroissiale de Notre-Dame qui domine la gravure de Sproule. Elle devait dominer l'horizon de Montréal jusqu'à 1888¹². Friand de symbolisme, Sproule a même représenté les tours bien que celles-ci ne soient apparues que dix ans plus tard. L'ancienne église était toujours en place et l'on peut voir son clocher immédiatement à droite de la nouvelle église. Elle fut démolie en novembre 1830.

L'importance de l'église Notre-Dame en tant que jalon du développement de la ville réside dans ses dimensions imposantes et dans l'évolution de la spécialisation et l'organisation des techniques nécessaires à sa construction. Capable de recevoir 10 000 personnes, c'était à l'époque la plus grande église en Amérique du Nord; seuls St-Pierre de Rome et les cathédrales françaises du Moyen-Âge étaient plus grandes. Un édifice en pierre de taille de cette importance exigeait les mêmes moyens d'organisation que les premières grandes réalisations techniques de l'époque, le canal Rideau et le canal Lachine¹³. Pour la première fois à Montréal, un architecte est engagé expressément pour la conception et l'érection d'un bâtiment. Ce dernier était alors un Irlandais protestant du nom de James O'Donnell qui travaillait alors à New York.

Le point décisif pour la construction à Montréal est 1830. Ce n'est qu'à partir de cette année qu'un nombre croissant d'architectes vinrent s'établir à Montréal pour y construire de plus en plus de résidences, d'édifices commerciaux, d'entrepôts et d'établissements divers¹⁴.

building material in a city with so plentiful a supply of limestone and an established tradition of greystone buildings.

There was also a greater diversity of building types. In 1818 the first bank building was erected. Ten years later John Molson erected a cut stone hotel and theatre on the site of the future Bonsecours Market.

Warehouses to accommodate the growing export of potash and flour and imports of dry goods and groceries began to be built at Pointe à Callière and along Commissioners and St. Paul Streets. The first buildings of the complex now called the Youville Stables, built as potash stores in 1826, were the earliest stone warehouses at Pointe à Callière.¹¹ Nearby the Grey Nuns completed the east wing of the *Hôpital général*. Beyond can be seen the spires of the newly erected St. James Methodist Church and the American Presbyterian Church.

Institutional buildings appeared in the suburbs. Large school houses were erected there as well as in the old city. In the St. Lawrence suburb, in the fields, rose the Episcopal palace and St. Jacques le Majeur, the future cathedral.

The building which established Montreal as a modern city was the new parish church of Notre Dame, which dominates Sproule's rendering. It would dominate the Montreal skyline until 1888.¹² Concerned with symbolic representation, Sproule has drawn the towers although they would not be in place for another ten years. The old church was still standing and its tower is shown just to the right of the new church. It would be demolished by November 1830.

The importance of the church of Notre Dame in marking development of the city lay in its great size and in the sophistication and specialization of organization and building technology required for its erection. Seating 10,000 people, it was the largest church building in North America, and only St. Peter's in Rome and the mediaeval cathedrals of France were larger. A cut stone building of this dimension demanded the same organizational skills that were required for the major engineering projects which were being undertaken at the same time, the construction of the Rideau and Lachine Canals.¹³ For the design and erection of Notre Dame, an architect was expressly engaged for the first time in Montreal. The architect was James O'Donnell, an Irish Protestant working in New York.

1830 was a watershed for building in Montreal. Beginning with this year, an increasing number of architects would emigrate to the city to design and construct an increasing number of residences, commercial buildings, warehouses, and institutions.¹⁴



FIGURE 7. *Montréal vu de la montagne*. Dessin de W.H. Bartlett gravé par R. Wallis. Tiré de *Canadian Scenery*, Londres, 1839 – 1842 (musée McCord).

À l'époque où Bartlett composa cette vue pittoresque, aux proportions étranges, Montréal était devenu un port officiel et avait vu la création de son premier gouvernement municipal. La ville continuait de s'étendre et de se diversifier. Maintenant, on voit se construire plus de bâtiments publics dans les faubourgs que dans les limites de la vieille ville. La nouvelle grande prison qu'on inaugura avec l'incarcération des patriotes de 1837 se construit tout à fait au sud-est, au pied du courant dans l'ancien faubourg Québec. L'église presbytérienne sécessionniste et la synagogue 1777 déménagèrent rue Lagauchetière dans un quartier déjà peuplé connu sous le nom de Près-de-Ville, et quatre églises de quatre sectes protestantes différentes se groupèrent autour du quartier ouest de la vieille ville. La population y avait atteint un taux de densité tel que l'on y érigea un grand marché couvert en pierre de taille. Dix ans plus tard, ce marché devait subir des transformations pour devenir le palais du Parlement de l'Union des Canadas. Il ne figure pas sur cette gravure, ni l'imposante prison non plus. Même si l'auteur de cette gravure n'avait pas tant exagéré sa taille, l'église Notre-Dame aurait caché la très belle maison des douanes qui existe toujours sur la Place Royale, bien que ses dimensions ont quelque peu augmenté. On nous révèle clairement les chapiteaux recouvrant la base des tours de Notre-Dame.

FIGURE 7. *Montreal from the Mountain*. By W.H. Bartlett, engraved by R. Wallis. From *Canadian Scenery*, London, 1839 – 1842 (McCord Museum).

When Bartlett prepared this picturesque and strangely disproportionate view from the mountain, Montreal had become an official port of entry and the first municipal government had been established. The city spread and continued to grow more diversified. Now more institutional buildings were erected without than within the precincts of the old city. The large new gaol, which had opened to receive as prisoners the Patriots of 1837, was erected far to the southeast, at the foot of St. Mary's current in the old Quebec suburb. The secessionist Presbyterian church and the 1777 synagogue moved to Lagauchetière Street in a well-settled area known as Près de Ville, and four churches for four different Protestant sects clustered around the west end of the old city. Here the population had become so dense that a large cut stone covered market hall was erected. Ten years later it would be transformed in order to house the Parliament of the Union of the Canadas. It cannot be seen here, nor can the imposing prison. Even had the drawing not exaggerated its size, the church of Notre Dame would have hidden the small elegant customs house which still stands, somewhat enlarged, on Place Royale. The caps covering the base of the towers of Notre Dame are clearly seen.

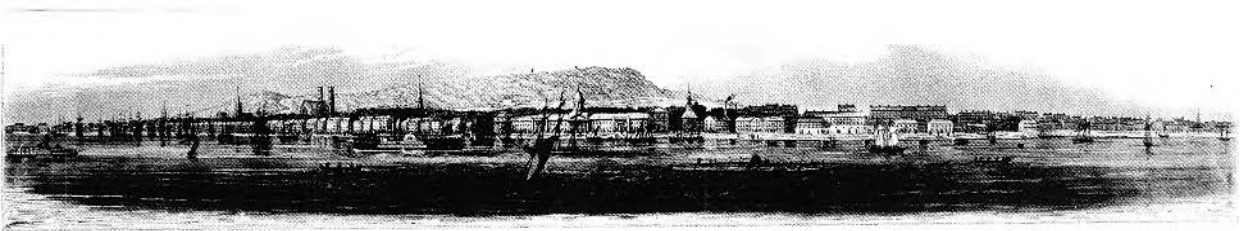


FIGURE 8. *Vue panoramique de Montréal*. Dessin de James Duncan gravé par W.S. Barnard, New York, vers 1847 (musée McCord).

En regardant ce dessin de Duncan, on a l'impression de voir une nouvelle ville. Le point focal de cette gravure est le nouveau marché Bonsecours symbolisant l'importance de la ville de Montréal en tant que capitale. Tandis que le palais du Parlement s'est emparé du marché Ste-Anne à l'ouest, les conseillers municipaux ont décidé de ne pas remplacer les bâtiments vétustes en bois de la Nouvelle Place du Marché, l'actuelle Place Jacques-Cartier, mais d'édifier un imposant immeuble qui abriterait un marché et certains services non spécifiés au bord du fleuve. Le marché s'élève sur trois grands étages et s'étend sur trois cents pieds. Son dôme rivalise avec les tours de Notre-Dame. Il est entouré de nouveaux bâtiments destinés à l'armée et de maisons en rangée. Donc le bord du fleuve a complètement changé d'aspect.

FIGURE 8. *Panoramic View of Montreal*. By James Duncan, engraved by W.S. Barnard, New York, ca. 1847 (McCord Museum).

Duncan's view is an image of an almost new city. Its focus is the just-completed Bonsecours Market, which symbolizes the status of Montreal as the capital city of the Union of the Canadas. While Parliament took over the St. Anne's Market at the west end, the city councillors made a conscious decision not to replace the decrepit wooden buildings at the New Market Place, later renamed Jacques Cartier Square, but to build an imposing building on the waterfront to house a market and unnamed civic functions. The market rises three storeys and stretches three hundred feet. Its dome vies with the towers of Notre Dame. It is surrounded by new buildings for the army and by terrace housing. The texture of the eastern section of the waterfront has changed.

L'architecte de cet immense édifice, William Footner, en explique le rôle symbolique:

En raison de sa situation au bord du majestueux Saint-Laurent, il ne faut absolument pas perdre de vue que tous les gens qui voyageront sur le fleuve pourront le voir de très loin: c'est pourquoi il faut que le bord du fleuve soit imposant: le voyageur n'en sera que plus impressionné et il verra tout le raffinement et l'importance de la ville de Montréal en plein essor.

Si l'on pense aux grandes capitales du monde, on comprend que les Parisiens puissent être fiers des chefs-d'œuvre architecturaux qui ornent les bords de la Seine, comme la Bourse, l'École Militaire, l'Hôtel de la Monnaie et le Palais de l'Institut. Les rives de la Tamise s'enorgueillissent d'édifices comme le Custom House, le Somerset House, le Hungerford Market (avec sa magnifique façade italienne donnant sur le fleuve) et le nouveau Palais du Parlement. Dublin possède également ses trésors d'architecture au bord du Liffy, comme en témoigne le merveilleux édifice de la Haute Cour de Justice dont les galbes variés et riches et le dôme imposant forment l'un des plus beaux ensembles européens. La plupart des bâtiments énumérés sont surplombés d'un dôme ou d'une structure élevée qui les caractérise. L'École Militaire de Paris en est un exemple fort réussi ainsi que le nouveau Palais du Parlement avec sa grande tour centrale, et la magnifique cathédrale St-Paul, bien que celle-ci ne soit plus au bord de la Tamise: elle se dresse en effet majestueusement au-dessus des édifices voisins et offre au voyageur son galbe grandiose et impressionnant¹⁵.

Un dôme fut également ajouté au très bel édifice de la Banque de Montréal, autrement construit sur le modèle de la Banque d'Écosse à Édimbourg. D'autres immeubles aux détails soignés furent édifiés pour embellir la nouvelle capitale, tout comme à Kingston quelques années auparavant.

Toutefois, derrière ce décor serene, la tragédie et le tumulte grondaient. En 1847, 6 000 immigrants irlandais qui avaient fui les famines de leur pays moururent du typhus en arrivant ici. L'abrogation par l'Angleterre des lois sur le blé porta un coup sévère à l'économie de Montréal et créa un tel climat d'agitation qu'en 1849, le Palais du Parlement fut incendié et qu'un groupe de marchands réclamèrent la sécession de l'union des Canadas et l'annexion aux États-Unis. Une nouvelle ère commençait pour cette ville du XIX^e siècle. Le passé colonial touchait à sa fin. Des développements nouveaux préparaient l'avenir d'un pays indépendant. Des améliorations apportées au canal Lachine entraînèrent la création de sites industriels en 1846 et il s'ensuivit un développement industriel rapide. C'est à cette époque que commença l'ère des chemins de fer et des communications modernes, avec l'ouverture d'une ligne ferroviaire entre Lachine et Montréal et d'une ligne télégraphique entre Londres et Québec.

The symbolic role of the immense new market building is explained by its architect, William Footner:

Owing to its position, located as it will be on the margin of the mighty St. Lawrence it must be ever remembered that it will be most generally viewed at some considerable distance by all who voyage up and down the Saint Lawrence and this at once explains why the river front must be made imposing in order to produce effects and impress the traveller with a commensurate idea of the refinement and importance of the growing city of Montreal.

If we refer to the capital cities of the great nations we find the Parisians taking advantage of the banks of the Seine for some of the noblest architectural specimens, among which may be mentioned La Bourse, l'École Militaire, Hotel des Monnaies and the Palais de l'Institut. The banks of the Thames boast of its Custom House, Somerset House, Hungerford Market (with its magnificent Italian river front), the new houses of Parliament. The Liffy at Dublin has also its buildings, witness that magnificent riverfront to the custom house with its varied outline ever rich and its commanding dome forming the most beautiful composition as a whole in any of the European cities. Most of the buildings enumerated have appendages of the dome forming one of the most marked features in the design. L'École Militaire at Paris is a very successful production — the new houses of Parliament with its grand central tower — the magnificent St. Paul, though farther removed from the river rises in majesty above the surrounding buildings and presents to the voyager its grand impressive outline.¹⁵

A dome was also appended to the very fine new Bank of Montreal building, otherwise modelled on the Bank of Scotland in Edinburgh. Other carefully detailed buildings were erected to adorn the new capital city as they had been a few years earlier when Kingston held that position.

However, behind the serene façade presented here were tragedy and turbulence. In 1847, 6,000 Irish immigrants fleeing from famine at home died of ship fever here. The repeal of the Corn Laws by England came as a rude shock to the Montreal economy and created such unrest that in 1849 the Parliament Building was burnt and a group of merchants pressed for secession from the Union of the Canadas and annexation by the United States. It was the turning point of the nineteenth-century city. The colonial past was coming to an end. New developments prepared for the future of an independent country. Improvements in the Lachine Canal led to the establishment of industrial sites in 1846 and rapid industrialization followed. At the same time the age of railways and modern communications began with the railway between Lachine and Montreal and the opening of the telegraph line between London and Quebec.



FIGURE 9. *Montréal (Canada-Est) vu de la montagne.* Dessin d'E. Whitefield lithographié par Endicott & Co. New-York, 1852 (musée McCord).

Ce dessin très précis de Whitefield revêt une importance spéciale du fait qu'il a été réalisé juste avant l'incendie de 1852, le plus grand qu'ait connu Montréal; plus de 1 200 maisons d'habitation y disparaissent au centre de la ville, dans le quartier très construit de St-Laurent que l'on voit sur cette gravure à côté des grands espaces dégagés. Seize pâtés de maisons furent détruits entre les rues Maisonneuve et Lagauchetière d'une part, St-Laurent et St-Denis de l'autre. La destruction de l'évêché et de la cathédrale St-Jacques le Majeur amenèrent l'évêque Bourget à déplacer son évêché vers l'ouest et à projeter de bâtir une nouvelle cathédrale aux confins du cimetière catholique qui devait devenir le Carré Dominion. La présence de la nouvelle gare de chemin de fer non loin de là, juste au pied de la colline, influa sur la décision de l'évêque Bourget.

Whitefield a dessiné les premiers bâtiments de l'université McGill juste au moment où ils étaient sur le point d'être abandonnés, vu qu'ils n'avaient jamais été achevés ou entretenus depuis leur inauguration en 1843, en plus on estimait qu'ils étaient situés trop loin de la ville où vivaient la plupart des étudiants.

L'hôtel McTavish vieux d'un demi-siècle et également abandonné, apparaît à droite. Il devait être démolit huit années plus tard et remplacé par l'hôtel de Hugh Allan. C'est à cette date également qu'on devait achever et remettre à neuf les bâtiments de McGill.

On peut aussi distinguer sur cette gravure à gauche et en contrebas de l'université McGill un nouveau type de construction, des maisons en rangée, comme sur la gravure de James Duncan datant de 1847. Portant le nom de «Belleville Terrace», «Tecumseth Terrace» ou «Durham Place», ce type de construction allait devenir très populaire dans les vingt années suivantes dans les quartiers de la ville en voie de développement, du Carré Richmond au Carré Dalhousie. Ces maisons témoignent d'une nouvelle organisation de l'industrie du bâtiment et d'un accroissement du taux de densité des quartiers qui étaient les anciens faubourgs d'autrefois.

Les grands espaces qui s'étendent de l'avenue Université à l'avenue de la Montagne et de la rue Dorchester à l'avenue des Pins ressemblent moins à des champs qu'à des terrains à bâtir en sursis. Ce n'est toutefois pas avant le début des années 1870 que l'on commença à y construire, la grande période d'aménagement se situant entre 1887 et 1900. La surface qu'ils occupent n'est qu'à peine plus grande que la superficie détruite par l'incendie de 1852.

FIGURE 9. *Montreal, Canada East. From the Mountain.* By E. Whitefield, lithographed by Endicott & Co., New York, 1852 (McCord Museum).

This very accurate view by Whitefield is of special importance as a document of the city prior to the fire of 1852. This was the principal fire of Montreal; it destroyed over 1,200 dwelling units in the centre of the city, the densely built up area of the St. Lawrence ward, seen in this print beside the open fields. Sixteen blocks were destroyed from Maisonneuve to Lagauchetière Streets, from St. Lawrence to St. Denis Streets.¹⁶ Destruction in this fire of the Bishop's palace and the cathedral, St. Jacques le Majeur, caused Bishop Bourget to move his Episcopal palace and project his new cathedral to the west, at the edge of the Catholic cemetery which would become Dominion Square. The presence of the new Grand Trunk Railway terminal nearby, below the hill, was an important factor in Bishop Bourget's move.

Whitefield drew the first buildings of McGill University as they were about to be abandoned. The cause was the inconvenience of the buildings that had never been completed or maintained since their inauguration in 1843, and what was then considered to be the great distance from town where most students lived.

The half-century-old McTavish mansion, also abandoned, is shown to the right. It would be demolished in eight years and replaced by the mansion of Hugh Allan, who established the most important Montreal steamship line. At the same time the buildings at McGill would be completed and refurbished.

Terrace housing, a building type also seen in James Duncan's view of 1847, is distinguishable in this view to the left and below McGill University. Called by such names as "Belleville Terrace" or "Tecumseth Terrace" or "Durham Place," they were to be popular residential buildings for the next twenty years in developing areas of the city, from Richmond Square to Dalhousie Square. They indicate a new organization of the building industry and the growing density of the wards which were once the old suburbs.

The open fields stretching from University Avenue to Mountain Avenue and from Dorchester Street to Pine Avenue look less like fields and more like land waiting for development. However, building would only begin there in the early 1870s and develop between 1887 and 1900. This area is only a little larger than the area destroyed in the fire of 1852.

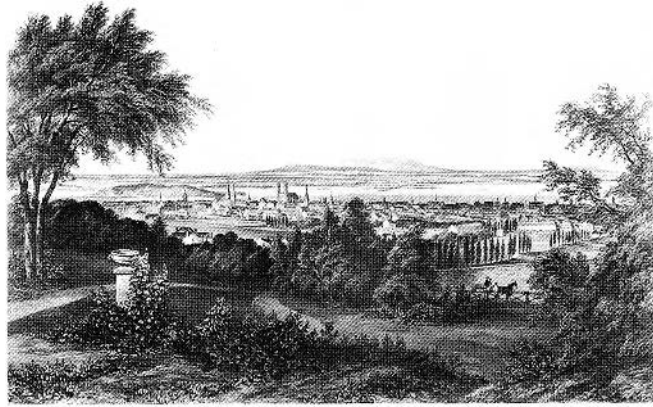


FIGURE 10. *Montréal vu de la montagne*. Lithographie de Gauci d'après un dessin de James Duncan. Montréal, 1^{er} août 1854 (musée McCord).

En 1844, un immigrant écossais, apprenti boulanger, du nom de James Thompson écrivait à ses parents:

L'une des choses qui frappent l'étranger qui arrive ici, surtout lorsqu'il vient d'une grande ville manufacturière, est l'absence de hautes cheminées; Montréal est en effet dépourvue d'usines. Les manufacturiers sont remplacés par des importateurs¹⁷.

La situation devait changer rapidement lors de l'inauguration du premier site industriel au Bassin du Canal en 1846, le canal Lachine commence à fournir de l'énergie hydraulique aux industries manufacturières. En l'espace de cinq ans, onze usines entrent en fonction, ce qui représente un investissement de six millions de dollars compté en valeur d'aujourd'hui. De nouveaux sites sont aménagés à l'écluse St-Gabriel en 1852 et dix-sept nouvelles usines y sont construites, ce qui représente un investissement de huit millions. Ce sont tout d'abord les industries de base comme les fonderies, les usines d'équipement industriel et les minoteries; puis les industries de biens de consommation destinés à l'exportation vers la province du Haut-Canada et même vers les États-Unis¹⁸. En 1864, l'agent de la compagnie de publicité des chemins de fer canadiens déclarait fièrement:

Il y a quelques années à peine, Montréal était obligée de commander aux ateliers étrangers presque tout l'équipement industriel dont elle avait besoin. Dieu merci, cet état de chose n'est plus: non seulement notre ville n'est plus dépendante de l'industrie étrangère, mais elle est même capable de fabriquer et d'exporter tout ce qu'elle devait auparavant importer pour sa consommation¹⁹.

Il y avait d'autres usines en ville. Les usines à vapeur des années 1850 s'étaient implantées dans les quartiers de l'ouest et du centre situés dans le Vieux-Montréal. Rue

FIGURE 10. *City of Montreal from the Mountain*. By James Duncan, lithographed by Gauci. Montreal, August 1, 1854 (McCord Museum).

In 1844 James Thompson, a Scottish immigrant and a baker's apprentice wrote in a letter home:

One thing that a stranger notices especially one just came from a large manufacturing town is the want of tall chimneys there being no factories here. Instead of manufacturers we have importers.¹⁷

This was to change shortly. In 1846 the Lachine Canal began to provide water power for manufacturing industries when the first industrial site was opened at the Canal Basin. Within five years there were eleven factories and an investment equal to six million dollars in today's value. New sites were opened at the St. Gabriel lock in 1852 and development was even more rapid — seventeen new factories and an investment of eight million. Basic industries came first with foundries, engine works, and mills; then industries oriented to domestic consumption which would export to the province, Upper Canada, and even to the United States.¹⁸ In 1864 the Canadian Railway Advertising Company Agent would boast:

It is but a very short time ago that Montreal was compelled to depend upon the workshops of other countries for nearly every mechanical appliance of which she stood in need. Fortunately, however, this state of things has passed away, and at present not only is this city independent of almost all the staples of Foreign Industry, but is able to make, as well as to export, what she was formerly obliged to import and consume.¹⁹

There were also factories in town. During the 1850s steam-powered factories were established in the West and Centre wards of the old city. On St. Pierre Street, for

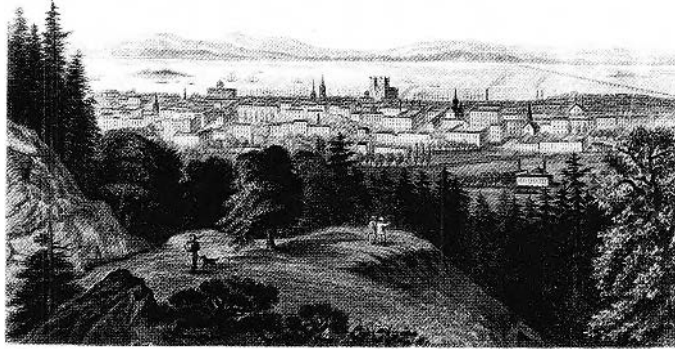


FIGURE 11. *Montréal*. Lithographie de William Collins, Sons & Co, Londres, Glasgow et Édimbourg, vers 1860 (musée McCord).

FIGURE 11. *Montreal*. Lithographed by William Collins, Sons & Co., London, Glasgow, & Edinburgh, ca. 1860 (McCord Museum).

St-Pierre par exemple, entre les rues Lemoine et St-Paul, on trouvait quatre importantes fabriques de bottes et de chaussures qui employaient à elles seules 600 personnes qui déferlaient sur ce coin tous les jours. La présence d'autres usines à proximité ne faisait qu'ajouter au bruit et à la puanteur du quartier; on brûlait du soufre dans une usine située rue St-Pierre, du plomb et d'autres ingrédients métalliques étaient jetés dans une grosse chaudière tandis que l'on coulait du métal fondu dans une fonderie, rue Lemoine. Le quartier était également très actif en raison de la présence de gros entrepôts: il y avait un mouvement continu de produits d'épicerie, de peaux et de cuirs finis, d'étoffes, d'articles de quincaillerie ainsi que des milliers de paires de chaussures par mois.

On aperçoit sur cette gravure de 1854 la fumée des usines situées le long du canal dans le quartier Sainte-Anne et dans la ville. On voyait déjà de la fumée s'échapper des cheminées sur la gravure de Whitefield datant de 1852, et l'on en verra beaucoup par la suite sur les dessins de la fin du XIX^e siècle. C'était un symbole dont on était très fier à l'époque.

example, between Lemoine and St. Paul, four major boot and shoe companies alone employed 600 people who poured into work there every day. Other factories nearby added more people and noise and stench: a broom factory on St. Pierre Street burnt pans of sulphur; lead and other metallic ingredients were thrown into a large cauldron and molten metal cast in a type foundry on Lemoine Street. Also in the immediate vicinity, a great deal of activity was generated by the movement in and out of warehouses of bulk groceries, hides and finished leathers, dry goods and hardware, as well as thousands of pairs of shoes a month.

Smoke from factories along the canal in St. Anne's ward and in the old city is seen in this print of 1854. It has already been seen pouring from chimneys in Whitefield's view of 1852, and will appear in future views. In the last half of the nineteenth century smoke was a symbol to be proud of.

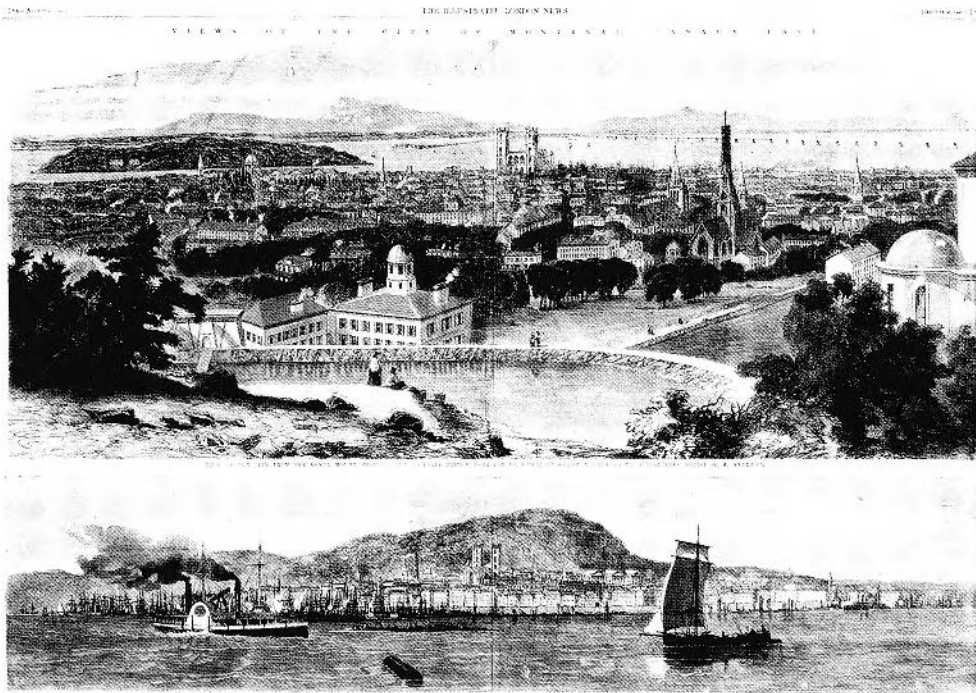


FIGURE 12. *La ville vue du Mont-Royal et Montréal vu du fleuve Saint-Laurent.* Dessins de G.H. Andrews gravés par R.P. Leitch. Tiré de *l' Illustrated London News* du 25 août 1860 (Collection particulière).

En 1852, le creusage à l'explosif du nouveau réservoir que l'on voit ici avait endommagé le toit des deux bâtiments du Collège McGill situé immédiatement en contrebas. On avait essayé sans succès de construire un réservoir élevé à la place du bassin argileux situé au-dessus de la rue Sherbrooke. C'est ce réservoir abandonné qui est devenu le Carré Saint-Louis. La grande église que l'on voit en contrebas des terres de McGill est la cathédrale Christ Church consacrée en 1860 et qui remplaçait celle de la rue Notre-Dame construite en 1871 et ravagée par un incendie. À sa gauche se dresse l'église St-Patrick qui avait été inaugurée dix ans auparavant rue Dorchester. Le pont qui enjambe le fleuve est le pont Victoria, construit par le *Grand Trunk Railway* et qui prenait la place du traversier de Laprairie comme voie de liaison directe avec les États-Unis. Cette gravure fut publiée le jour où le prince Albert arriva à Montréal pour l'inauguration officielle du pont.

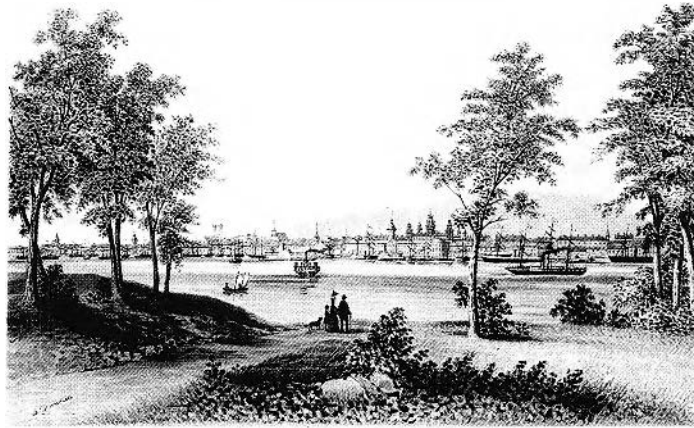
C'étaient là des événements majeurs. Le développement ferroviaire et industriel des années 1850 et l'essor passager que lui donna la guerre civile américaine devaient faire des années 1860 une des périodes les plus prospères. C'est en 1862 que l'essor récent de la construction connut son apogée puisque 1 019 permis de construire furent émis. Après être tombé à 219 l'année d'avant la Confédération, le nombre de permis connut un nouveau record en 1871²⁰. En 1861, la population était de 90 000 habitants, soit le triple de ce qu'elle était en 1831. Elle avait sensiblement augmenté depuis 1851, année où l'on dénombrait 58 000 habitants à Montréal. Cela explique la construction de

FIGURE 12. *View of the City from the Royal Mount and Montreal from the St. Lawrence,* by G.H. Andrews, engraved by R.P. Leitch, from *The Illustrated London News*, August 25, 1860 (Private Collection).

In 1852 blasting for the new reservoir, shown here, caused rocks to go through the roof of the two McGill College buildings immediately below. An abortive attempt to build a high-level reservoir had been made in 1848 in part of the clay basin above Sherbrooke Street. That abandoned reservoir became St. Louis Square. Christ Church Cathedral, the prominent church below McGill's open land, was consecrated in 1860. It was constructed in St. Antoine ward after a fire had destroyed the church built in 1821 in the old city. To the left of Christ Church stands St. Patrick's Church, which had opened a decade earlier on Dorchester Street.

After six years of construction the Victoria Bridge is completed. Built by the Grand Trunk Railway, it replaced the Laprairie ferry to cross the St. Lawrence River as the direct route to the United States. This print was published on the day Prince Albert arrived in Montreal to officially open the bridge.

These were major events. Development of the railway and industry in the 1850s and the momentary impetus given to them by the American Civil War were to make the 1860s one of the proudest, most confident periods in the history of Montreal. The recent building boom peaked in 1862 when 1,019 building permits were issued. From a low of 219 in the year before Confederation, the number of permits issued would peak again 1871.²⁰ The population in 1861 was 90,000, three times what it had been in 1831. It had increased significantly since 1851 when 58,000 people lived in Montreal. In consequence, new markets were erected or enlarged across the city, in Ste. Anne, St. Lawrence, St. Antoine, and St. Gabriel wards. The



View of Montreal from St. Helen's Island
 Published by Subscription, Toronto, December 1878

FIGURE 13. *Montréal vu de l'île Sainte-Hélène*. Dessin de James Duncan lithographié par Burland-Desbarats Lith. Co., décembre 1878 (Musée McCord).

FIGURE 13. *View of Montreal from St. Helen's Island*. By James Duncan, lithographed by Burland-Desbarats Lith. Co., December 1878 (McCord Museum).

nouveaux marchés ou l'agrandissement de ceux qui existaient déjà dans les quartiers de Ste-Anne, St-Laurent, St-Antoine et St-Gabriel. Le tramway hippomobile créé en 1861 comme moyen de transport en commun devait permettre aux quartiers de s'étendre au-delà des limites de la ville.

L'architecture soignée et ornementée de la nouvelle Banque Molson construite en 1860 devait ouvrir la voie à la construction d'édifices en pierres ciselées, magasins et entrepôts pour la plupart, dans la vieille ville. Entre 1862 et 1872, le Vieux-Montréal fut presque entièrement reconstruit de la Place d'Armes à la rue McGill. Le bruit et le surpeuplement de cette zone commerciale incitèrent finalement les grandes institutions religieuses à quitter cet emplacement où elles étaient installées depuis le XVII^e siècle.

La nécessité d'un endroit plus salubre pour leurs écoles, leurs hôpitaux, leurs asiles et leurs orphelinats, les fit s'établir au pied de la montagne. Les Sulpiciens entreprirent la construction de leur nouveau séminaire, rue Sherbrooke, en 1854. Les religieuses de l'Hôtel-Dieu allèrent s'établir dans leur nouvel hôpital à Mont Ste-Famille en 1859; les Sœurs Grises, quant à elles, déménagèrent leur hôpital général à l'angle des rues Dorchester et Guy en 1869. Ces grands établissements et l'université McGill marquaient les limites de la ville telles qu'elles avaient été établies en 1792. Avec la construction en 1872 d'un nouvel hôtel de ville dans les anciens jardins des Jésuites et l'érection en 1862 et 1873 d'édifices commerciaux à l'emplacement de l'Hôtel-Dieu et de l'hôpital des Sœurs Grises, le jardin des Sulpiciens demeurait l'unique espace vert du Vieux-Montréal²¹.

horse-drawn Street Railway established a public transportation system in 1861 which would permit expansion of neighbourhoods to beyond the city limit.

In 1860 the elaborate and ornate new Molson's Bank led the way in the construction of elaborately carved stone buildings, mostly stores and warehouses, in the old city. Between 1862 and 1872 the old city was practically rebuilt between Place d'Armes and McGill Street. The noise and crowding of this commercial area finally forced the orphanages, the hospitals, and the refuges of the religious communities to move from their seventeenth-century gardens and buildings in the old city to the foot of the mountain. The Sulpicians laid the cornerstone of their new seminary on Sherbrooke Street in 1854, the nuns of the Hôtel Dieu began the foundations of their new hospital at Mont Ste. Famille in 1859, the Grey Nuns commenced construction of the Guy Street wing of the *Hôpital général* at Dorchester Street in 1869. With construction of a new City Hall in 1872 on what was left of the Jesuit gardens, and replacement of the walled precincts and gardens of the Hôtel Dieu and the Grey Nuns by dense complexes of commercial buildings, by 1872 the garden of the Sulpicians beside the Church of Notre Dame was the only green space left in Old Montreal.²¹

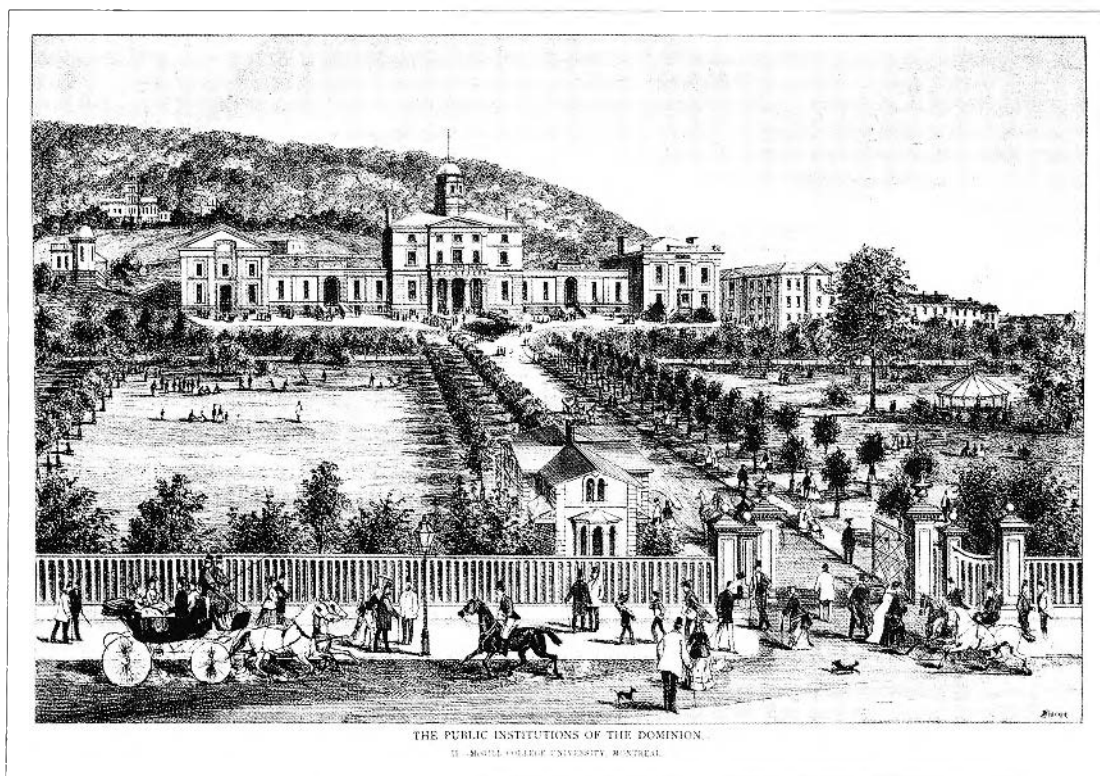


FIGURE 14. *Le collège universitaire McGill*. Gravure d'E. Haberer. Tirée du *Canadian Illustrated News* du 29 mai 1875 (Collection particulière).

Les nombreuses gravures d'édifices que E. Haberer a faites dans les années 1870 constituent de précieux documents en ce qui concerne ceux qui avaient été modifiés ou démolis par la suite. Sur cette gravure, on peut voir les bâtiments de McGill tels que les avait conçus John Ostell en 1839, soit un corps de bâtiment central flanqué d'ailes et de pavillons qui seront achevés par d'autres architectes en 1862. En 1927, l'addition d'un second étage aux ailes du bâtiment ainsi que le remplacement maladroit du portique central et l'élévation du toit du pavillon occidental ont transformé cet édifice classique géorgien en un bâtiment plutôt massif et lourd²².

Les gravures de 1852 et 1860 démontrent que les pavillons central et oriental étaient les seuls complétés malgré les protestations de John Ostell. Lorsque William Dawson fut nommé principal du collège en 1855, il trouva les bâtiments alors abandonnés, à l'état de ruines, les fit remettre à neuf et ordonna la construction du pavillon

FIGURE 14. *The Public Institutions of the Dominion. II. McGill College University, Montreal*. Engraved by E. Haberer, from *Canadian Illustrated News*, May 29, 1875 (Private Collection).

Haberer's many prints of buildings in the 1870s provide useful documentation for buildings later changed or demolished. This rendering shows the McGill buildings substantially as they were planned by John Ostell in 1839 — a central block with wings and pavilions to both sides, but completed by other architects in 1862. In 1927 the addition of a second storey to the wings and a heavy-handed replacement of the central portico as well as the raised roof of the west pavilion transformed the classically Georgian scheme seen here into a massive and somewhat pompous building.²²

The prints of 1852 and 1860 show that only the central and east block had been completed despite the objections of John Ostell, who considered that the two blocks isolated from each other had anything but a pleasing effect. William Dawson, appointed principal of the college in 1855, found the then-abandoned buildings in ruinous state: he had them refurbished and the west pavilion and wings constructed. The portico as shown in this print was set in place by the Montreal architect J.W. Hopkins in 1860. In 1861 William

occidental et des deux ailes. Le portique que l'on voit sur cette gravure fut mis en place en 1860 par l'architecte montréalais J. W. Hopkins. En 1861, William Spier and Son, architectes montréalais eux aussi, furent chargés de la construction du pavillon occidental et des ailes.

L'aspect très ordonné et soigné des plantations du campus qui ressort de cette gravure contraste fortement avec la description qu'en fit William Dawson en 1855:

Les clôtures avaient disparu et les terres servaient de pâturages à des troupeaux de vaches qui, en plus de brouter l'herbe, dévoraient les arbustes, ne laissant intacts qu'un grand orme — et quelques vieux chênes et noyers cendrés, dont la plupart ont disparu pour faire place aux nouveaux bâtiments.

La plantation des arbres présente un intérêt particulier car elle témoigne de l'importance qu'accordaient les propriétaires au cadre de verdure des nouveaux bâtiments institutionnels construits au pied de la montagne vers 1860. Lorsqu'en 1861 les Sulpiciens vendirent une partie de leur ferme aux Sœurs Grises pour qu'elles y bâtissent leur maison mère et l'hôpital général, rue Dorchester, l'une des conditions de vente concernait la plantation des arbres.

Ces jardins classiques et ces avenues bordées de beaux arbres perpétuaient deux traditions montréalaises: celle des jardins des XVII^e et XVIII^e siècles des communautés religieuses du Vieux-Montréal qui étaient principalement des jardins potagers; et plus tard, celle des longues allées longeant les champs et menant aux maisons de campagne des riches négociants. C'étaient des solutions européennes développées au cours des siècles pour asservir la forêt et convertir à des fins semi-urbaines ou urbaines les terres défrichées. Le concept d'ensemble de F.L. Olmsted à New York et Jens Jensen à Chicago pour un paysage américain peu touché par l'homme est très différent. Tels des sculpteurs préoccupés par l'essence même de la pierre, ils le dépouillent tout juste assez pour créer un tout bien ordonné et en faire ressortir la beauté naturelle.

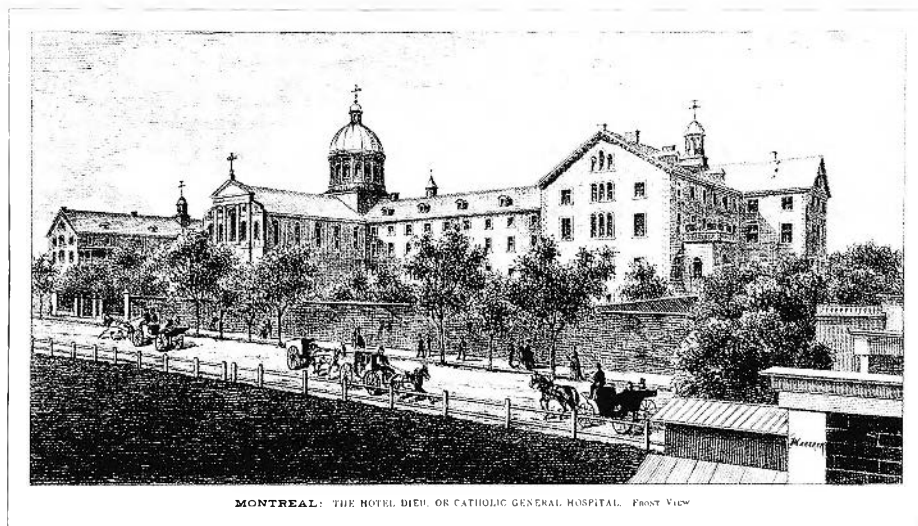
Spier and Son, also Montreal architects, were responsible for the west pavilion and the connecting wings.

The recent orderly and careful planting of the campus shown in this print is in startling contrast to the state of the grounds in 1855 reported by Principal Dawson: "The grounds were unfenced and pastured at will by herds of cattle, which not only cropped the grass, but browsed on the shrubs, leaving unhurt only one great elm . . . and a few old oaks and butternuts, most of which have had to be taken down to make way for new buildings."

The tree planting is of particular interest as an indication of the concern for the landscape shown by the owners of new institutional properties which were being built at the foot of the mountain since the 1860s. When the Sulpicians sold part of the farm to the Grey Nuns for their new Mother House and *Hôpital général* on Dorchester Street, the planting of trees was one of the conditions of sale.

These formal gardens and tree-lined drives continued two Montreal traditions: the seventeenth- and eighteenth-century walled kitchen gardens and orchards of religious institutions in the old city; and later the long impressive tree-lined driveways which led through fields to the country houses of wealthy merchants. These were European solutions, developed over centuries to tame the forest and transform land once cleared for farming to semi-urban and urban uses.

The approach of the Americans F.L. Olmsted and Jens Jensen to a North American landscape little changed by man was very different from this formal European solution. Like sculptors concerned with the essence of stone, they would consider the whole and peel away just enough to give form and to heighten its inherent qualities.



MONTREAL: THE HOTEL DIEU, OR CATHOLIC GENERAL HOSPITAL. FRONT VIEW

FIGURE 15. *L'Hôtel-Dieu, ou l'hôpital générale catholique*. Gravure d'E. Haberer. Tirée du *Canadian Illustrated News* du 24 avril 1875 (musée McCord).

Quand les terrains pour le parc de la montagne furent acquis par la ville en 1874 les proportions et l'étendue des nouveaux bâtiments des communautés fondatrices sont manifestes. Leur croissance est lente: la première section de l'Hôtel-Dieu est habitable en 1860, et en 1861 on ajoute la chapelle. Cet imposant bâtiment se trouve du côté est de la montagne, dans le Fletcher's Field, maintenant le parc Jeanne-Mance, d'où le funiculaire montait au premier observatoire.

Du Vieux-Montréal, les Sulpiciens déménagèrent leur séminaire sur le flanc ouest de la montagne, en 1854. En 1870 on l'agrandit du côté est pour y loger le Collège de Montréal qui lui déménage du faubourg des Récollets. Avec les ajouts de 1875, le bâtiment atteint une longueur comparable à la distance entre quatre rues. Les longs murs de pierre grise de ces bâtiments, de même que ceux de McGill, du Couvent du Bon Pasteur et de l'institution des sourdes-muettes s'échelonnent sur le plateau Sherbrooke. Leur présence en haut du centre commercial de la ville rétablit de façon symbolique et physique la dominance des idéals qui présidèrent à la fondation de Montréal, soit la religion, l'éducation et les institutions sociales.

La montagne doit être considérée dans le contexte de ces bâtiments. À ses pieds, ils la protègent et proclament sa présence: ils la situent dans le temps et l'espace. Ensemble ils définissent la ville établie en 1792, un espace urbain compréhensible et rationnel qui, sans eux aurait sombré dans l'anonymat de la croissance urbaine qui suivit.

PHYLLIS LAMBERT
Montréal

FIGURES 15. *Montreal: The Hotel Dieu, or Catholic General Hospital*. Engraved by E. Haberer, from *Canadian Illustrated News*, April 24, 1875 (McCord Museum).

When land for the mountain park was acquired by the city in 1874, the scale and extent of the new buildings of the ancient institutions was becoming evident. They grew slowly; the first section of the Hôtel Dieu was habitable in 1860. The chapel was added 1861. This imposing building was at the eastern end of the mountain at Fletcher's Field where the funicular railway rose to the first observation deck.

At the western end of the slopes leading to the mountain, the building begun by the Sulpicians in 1854 was extended in 1870 by the addition of the College of Montreal, moved from the Recollet suburb. With another addition to the west in 1875, the building attained a length equal to three city blocks. The long strong grey stone walls of these buildings together with McGill College, the Bon Pasteur Convent, and the Institution for Deaf and Dumb Girls stretched along the Sherbrooke plateau. Their presence above the commercial city symbolically and physically re-established the dominance of the founding ideals of Montreal — religion, education, service.

The mountain must be seen in the context of these buildings. At its base they guard and herald it; they establish time and place. Together they define the city established in 1792 — a comprehensible urban space which otherwise would have been homogenized by the ensuing urban sprawl.

PHYLLIS LAMBERT
Montreal

Notes

- ¹ Louis Charland, *Plan de la Ville et Cité de Montréal*, 1801 Archives publiques du Canada.
- ² John Lambert, *Travels Through Lower Canada the United States of North America in the Year 1806, 1807 & 1808* (Londres, 1814), vol. 1, p. 522.
- ³ Pour les données démographiques jusqu'à 1861, voir Jean-Paul Bernard, Paul-André Linteau, Jean-Claude Robert, *La croissance démographique et spatiale de Montréal dans le 1^{er} quart du XIX^e siècle*, tableau 1, p. 17, dans *Rapports et Travaux, 1973-1975*, Groupe de recherches sur la société de Montréal au XIX^e siècle (GRSM), département d'histoire, Université du Québec à Montréal.
- ⁴ Gerald M. Craig, éd., *Early Travellers in the Canadas, 1791 - 1867* (Toronto, 1955), p. 15.
- ⁵ Lambert, *Travels*, p. 523.
- ⁶ George Heriot, *Travels Through the Canadas* (Londres, 1807), p. 11.
- ⁷ Lambert, *Travels*, p. 517.
- ⁸ Données recueillies par le Groupe de recherches sur les bâtiments en pierre grise de Montréal (GRPGM), sous la direction de Phyllis Lambert d'après l'Inventaire des contrats de construction à Montréal, 1800-1929, dressé par l'Inventaire canadien des bâtiments historiques (ICBH), ministère des Affaires indiennes et du Nord à Ottawa.
- ⁹ Joseph Bouchette, *The British Dominions in North America* (Londres, 1831), I, p. 231.
- ¹⁰ Bouchette, *Dominions*, I, p. 232.
- ¹¹ Jacques Viger, *Plan de la Pointe-à-Callière*, 12 fév. 1819.
- ¹² L'édifice de huit étages de la New York Life Insurance Company conçu par Babb, Cook et Willard fut érigé Place d'Armes à cette époque. Dans les trente-cinq années qui suivirent, un certain nombre d'édifices à huit et dix étages furent bâtis dans la vieille ville. (Voir Phyllis Lambert et Robert Lemire, *Inventaire des bâtiments du Vieux-Montréal*, dossier 25, ministère des Affaires culturelles, Direction du patrimoine, Québec, mai 1977.)
- ¹³ Cf. l'Inventaire des contrats de construction de l'ICBH en ce qui concerne la série de contrats conclus entre John Redpath et diverses autres parties. Voir également les écrits de John Redpath, musée McCord, université McGill, Montréal.
- ¹⁴ GRPGM, inventaire des contrats de construction de notaires choisis, 1830-1875, manuscrit dactylographié inédit.
- ¹⁵ Lettre de William Footner au Building Committee for the New Market Building, Archives de la Ville de Montréal (AM).
- ¹⁶ Tableau de l'incendie du 8 juillet 1852 à Montréal, *La Minerve*, 15 juillet 1852.
- ¹⁷ Richard Arthur Preston, éd., *For Friends At Home* (Montréal et Londres, 1974), p. 62-63.
- ¹⁸ *Montreal in 1856: A Sketch Prepared for the Opening of the Grand Trunk Railway of Canada by a Subcommittee of the Celebration Committee* (Montréal, 1856) *passim*.
- ¹⁹ *Montreal Business Sketches With a Description of the City of Montreal, Its Public Buildings, and Places of Interest, and the Grand Trunk Works at Point St. Charles, Victoria Bridge, etc., etc., Prepared and Published by the Canadian Railway Advertising Company* (Montréal, 1865), p. 1.
- ²⁰ *Rapport annuel du département de l'Inspection des édifices pour 1890*, dans *Rapport annuel de la Ville de Montréal*, 1890, p. 5.
- ²¹ Cf. Phyllis Lambert, *New City "Wall"*, dans *The Gazette*, Montréal, 11 fév. 1975.
- ²² Pour ce qui concerne l'université McGill, voir John King et Phyllis Lambert, *The Building of McGill College, An Historical Account*, juin 1975, GRPGM, manuscrit dactylographié inédit.

Notes

- ¹ Louis Charland, "Plan de la Ville et Cité de Montréal," 1801, Ottawa, Public Archives of Canada (PAC).
- ² John Lambert, *Travels Through Lower Canada and The United States of North America In The Year 1806, 1807 & 1808* (London, 1814), I, 522.
- ³ For population figures through 1861 see Jean-Paul Bernard, Paul-André Linteau, and Jean-Claude Robert, "La croissance démographique et spatiale de Montréal dans le 1^{er} quart du 19^e siècle," Tableau 1, page 17, Groupe de recherche sur la société Montréalaise au 19^e siècle (GRSM), *Rapport et Travaux, 1973-1975*, Département d'histoire, Université du Québec à Montréal.
- ⁴ Gerald M. Craig, ed., *Early Travellers in the Canadas, 1791-1867* (Toronto, 1955), 15.
- ⁵ Lambert, *Travels*, 523.
- ⁶ George Heriot, *Travels Through The Canadas* (London, 1807), 11.
- ⁷ Lambert, *Travels*, 517.
- ⁸ Data compiled by Groupe de recherche sur les bâtiments en pierre grise de Montréal (GRPGM), directed by Phyllis Lambert, from an Inventory of Building Contracts in Montreal, 1800-1829, made by the Canadian Inventory of Historic Building (CIHB), Department of Indian and Northern Affairs, Ottawa.
- ⁹ Joseph Bouchette, *The British Dominions in North America* (London, 1831), I, 231.
- ¹⁰ Bouchette, *Dominions*, I, 232.
- ¹¹ Jacques Viger, "Plan de la Pointe à Callière," 12 février 1819, PAC.
- ¹² The eight-storey New York Life Insurance Company Building by Babb, Cook, and Willard was built on Place d'Armes at that time. Within the following thirty-five years a good number of eight- and ten-storey buildings were built in the old city. (See Phyllis Lambert and Robert Lemire, *Inventaire des bâtiments du Vieux Montréal*, Dossier 25, Ministère des Affaires culturelles, Direction du Patrimoine, Québec, mai 1977.)
- ¹³ See CIHB Inventory of Building Contracts, for a series of contracts between John Redpath and various other parties. See also John Redpath Papers, McCord Museum, McGill University, Montreal.
- ¹⁴ Inventory of Building Contracts of Selected Notaries, 1830 - 1875, GRPGM, typescript unpublished.
- ¹⁵ Letter from William Footner to The Building Committee for the New Market Building, Archives de la ville de Montréal (AM).
- ¹⁶ Tableau de l'incendie du 8 juillet 1852, à Montréal, *La Minerve*, 15 juillet 1852.
- ¹⁷ Richard Arthur Preston, ed., *For Friends At Home* (Montreal and London, 1974), 62 - 63.
- ¹⁸ *Montreal in 1856: A Sketch Prepared for the Opening of the Grand Trunk Railway of Canada by a Subcommittee of the Celebration Committee* (Montreal, 1856), *passim*.
- ¹⁹ *Montreal Business Sketches With a Description of the City of Montreal, Its Public Buildings, and Places of Interest, and the Grand Trunk Works at Point St. Charles, Victoria Bridge, etc., etc., Prepared and Published by the Canadian Railway Advertising Company* (Montreal, 1865), 1.
- ²⁰ "Rapport annuel du département de l'inspection des édifices pour 1890," *Rapport Annuel de la ville de Montréal*, 1890, 5.
- ²¹ See Phyllis Lambert, "New City 'Wall,'" *The Gazette*, Montreal, 11 February 1975.
- ²² For sources on McGill University see John King and Phyllis Lambert, "The Building of McGill College, An Historical Account," June 1975, GRPGM, typescript unpublished.

Une conjonction historique: en octobre 1535, le marin breton Jacques Cartier gravit une toute petite montagne qu'il baptisa Mont-Royal; en novembre 1874, le pionnier de l'architecture des paysages en Amérique du Nord, Frederick Law Olmsted (Fig. 1) fait l'ascension de la montagne dans l'intention d'y aménager le parc du Mont-Royal. En fin de compte, cette visite de Cartier devait susciter chez les Européens un intérêt pour la colonisation des rives du fleuve et des champs fertiles, au pied de la montagne. Cet intérêt devait culminer au XIX^e siècle avec le dilemme de la croissance anarchique des villes à laquelle Olmsted opposait sa nouvelle profession d'architecte-paysagiste.

Il y avait, au cœur de la philosophie architecturale d'Olmsted, ce souci et cette compréhension du processus inhérent à la croissance des villes nord-américaines au XIX^e siècle: le paysage naturel était éclipsé par le monstrueux treillis urbain. Pour Olmsted, un parc public pouvait remplir simultanément une fonction sociale directe et servir un objectif spirituel plus subtil. Comme Olmsted le dit lui-même (les citations des œuvres d'Olmsted sont traduites aux fins de cet article):

C'est une grande erreur de supposer que la valeur d'un charmant paysage naturel réside entièrement en ce que le plaisir qu'il procure dispose à se changer les idées, à faire de l'exercice ou à prendre l'air. Car en outre et surtout, il agit d'une façon plus directement curative en permettant aux hommes de résister aux influences néfastes de la vie quotidienne en ville et de retrouver ce qu'ils y perdent. C'est donc, en termes médicaux, un agent prophylactique et thérapeutique d'un intérêt vital; il n'en est pas, dans les boutiques d'apothicaire, d'aussi important pour la santé et la force ou encore

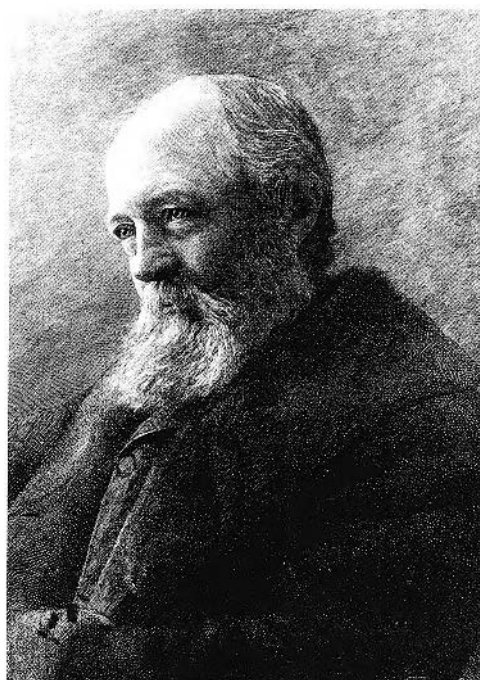
An historical conjunction: in October of 1535, the Breton mariner Jacques Cartier climbed the diminutive mountain to which he gave the name Mount Royal; in November of 1874, the pioneer landscape architect of North America, Frederick Law Olmsted (Fig. 1), ascended the mountain site with a view to laying out a Mount Royal park. Ultimately, Cartier's visit would lead to an active European interest in settling the river shorelines and fertile fields below the mountain. This interest was to culminate in the nineteenth-century dilemma of unchecked urban growth to which Olmsted opposed his new design profession.

Central to Olmsted's architectural philosophy was his concern for, and understanding of, a process inherent to the growth of nineteenth-century North American towns: the eclipse of natural landscape by the unnaturalness of an urban grid. For Olmsted, a public park could support simultaneously a direct social function and a more subtle spiritual purpose. As Olmsted notes:

It is a great mistake to suppose that the value of charming natural scenery lies wholly in the inducement which the enjoyment of it presents to a change of mental occupation, exercise, and air-taking. Beside and above this, it acts in a more directly remedial way to enable men to better resist the harmful influences of ordinary town life, and recover what they lose from them. It is thus, in medical phrase, a prophylactic and therapeutic agent of vital value; there is not one in the

FIGURE 1. *Frederick Law Olmsted*. Gravure de T. Johnson, d'après la photographie de James Notman, Boston. Publiée dans le *Montreal Illustrated Review* (Château de Ramezay, Montréal).

FIGURE 1. *Frederick Law Olmsted*. Engraved by T. Johnson from a photograph by James Notman, Boston. From *Montreal Illustrated Review* (Château de Ramezay, Montreal).



pour le rendement des affaires et des taxes d'une grande ville. Et, pour les masses populaires, cet agent n'est pour ainsi dire accessible qu'à travers les ressources offertes par les parcs.

Il s'agit d'un simple fait. Si nous voulons aller au-delà du fait, ou passer de la physique à la métaphysique, il nous faut commencer par comprendre que le charme c'est quelque chose qui agit, nous ne savons trop comment, pour nous rendre en quelque sorte différents de ce que nous serions sans lui; c'est-à-dire, qu'il agit autrement que par notre raison¹.

Écarter cette philosophie directrice d'Olmsted, parce que simplement romantique ou théorique, serait incorrect. Sa conception de l'aménagement des parcs publics du XIX^e siècle était essentiellement fondée sur la dialectique de l'unité et de la fragmentation qu'il sentait sous-jacente à la perception qu'avait une société de son environnement total. À cet égard, et à propos de son parc du Mont-Royal, Olmsted remarque:

À peu près à l'époque où certains Français traçaient les premières rues de Montréal, un compagnon de cour qu'ils avaient laissé derrière eux, membre distingué de ma profession, André Le Nôtre de son nom, traçait routes et allées, délimitait des plantations, sélectionnait des arbres, fixait la forme et la position des sièges et déterminait de bien d'autres façons le caractère et la qualité d'un parc à Dijon, capitale de l'ancienne Bourgogne et maintenant de la Côte d'Or.

Depuis ma dernière visite à Montréal, j'ai fait un pèlerinage à cet endroit (depuis longtemps propriété de la ville) et son conservateur suit encore scrupuleusement les plans préparés, il y a plus de deux cents ans, par Le Nôtre; et les motifs qui le guidaient et les images qu'il avait conçues sont mieux réalisés qu'ils n'auraient pu l'être de son vivant. Les chemins, les allées, les tapis verdoyants, les perspectives feuillues, en aucune de ces parties l'œuvre originale n'avait perdu ou même cessé d'accroître de sa valeur; et j'ai vu des enfants descendants directs, à la septième génération, de ceux que Le Nôtre avait contemplés, portés par leur mère, amenés par leur mère, conduits par leur professeur, comme leurs semblables le sont aujourd'hui vers votre montagne pour prendre leur part du bien qu'on leur avait aménagé depuis si longtemps. Et il n'est pas improbable du tout qu'encore pour des centaines d'années à venir, les enfants de Dijon jouiront des mêmes nourritures.

Pour notre mentalité du XIX^e siècle le tracé de ce parc aurait pu, dans ce sens être meilleur, mais c'était à l'époque, ce qu'on pouvait faire de mieux, et les bonnes gens de Dijon ont fait preuve du bon sens le plus aiguë en résistant à toutes les modes, fantaisies et lubies passagères par lesquelles il aurait pu être sophistiqué et en se conservant religieusement, d'année en année l'avantage de plus en plus inestimable d'apprendre, en communion avec leur parc, la vénération du passé et leurs devoirs envers l'avenir².

apothecaries' shops as important to the health and strength or to the earning and tax-paying capacities of a large city. And to the mass of the people it is practically available only through such means as are provided through parks.

This is simply a fact. If we want to go behind the fact — from the physician to the metaphysician — we must begin by reflecting that a charm is something that acts, we know not how, to make us in some way different from what we should otherwise be; that is, it acts otherwise than through our reason.¹

It would be incorrect to dismiss Olmsted's guiding philosophy as being simply romantic or theoretical. His orientation to public park properties of the nineteenth century was formed, in essence, by the dialectic of unity and fragmentation which he sensed as underlying a society's perception of its total environment. In this regard, and with reference to his Mount Royal park, Olmsted notes:

About the time that certain Frenchmen were laying out the first street of Montreal, a court comrade whom they had left behind, a distinguished man of my profession, André Le Nôtre by name, was laying out roads and walks, defining plantations, selecting trees, fixing the form and position of seats, and otherwise determining the character and quality of a park at Dijon, the capital of ancient Burgundy, and of the present Côte d'Or.

Since I was last in Montreal I have made a pilgrimage to this ground (long ago acquired by the town), and found the superintendent of it still scrupulously following the plans prepared more than two hundred years ago by Le Nôtre, and the motives by which he was led, and the pictures which he had conceived, much better realized than they could have been while he was yet living. The roads, the walks, the verdant carpets, the leafy vistas — in none of these had the original work lost, or even ceased to gain, value; and I saw children of the seventh generation in direct descent from those who Le Nôtre looked upon, carried by their teachers, as their kindred now are, to your mountain, to take their share of the value which had so long ago been prepared for them. It is not at all improbable that yet for hundreds of years to come every child of Dijon shall enjoy the same nurture.

To our nineteenth-century minds the design of the park might, for this end, have been better, but it was then the best attainable, and the good people of Dijon have shown the highest common-sense in resisting all passing fashions, fancies, and whims by which it might have been sophisticated: in religiously preserving for themselves, year by year, more and more of the incalculable advantage of learning, by communion with it, veneration for the past and duty to the future.²

By stressing the on-going value of Le Nôtre's long-established park plan, Olmsted reveals two aspects of a single phenomenon which he feels to be of prime consequence in the development of all public landscape architecture: growth through organic enlargement; a dynamic, open time frame. Olmsted notes:

En faisant ressortir que le plan de parc établi depuis longtemps par Le Nôtre était toujours valable, Olmsted révèle deux aspects d'un seul phénomène qu'il croit d'une importance primordiale pour le développement de toute architecture du paysage public: une croissance par agrandissement organique, un cadre temporel ouvert et dynamique. Olmsted écrit à ce propos:

Les parcs publics et privés diffèrent seulement par la dimension de leurs aménagements pour certaines fins, et la plupart des parcs publics en Europe sont d'anciens parcs privés adaptés à l'usage du public. Quand ce n'est pas le cas et qu'un parc public doit être complètement conçu à partir du sol nu, sa valeur dépendra surtout des aménagements, qui ne pourront être complètement achevés ni remplir leurs fonctions au mieux, que bien des années après l'établissement de leurs fondations. Pour cette raison, le choix d'un site, la conception du tracé et le système d'entretien continu d'un parc public devraient être fixés avec grand soin³.

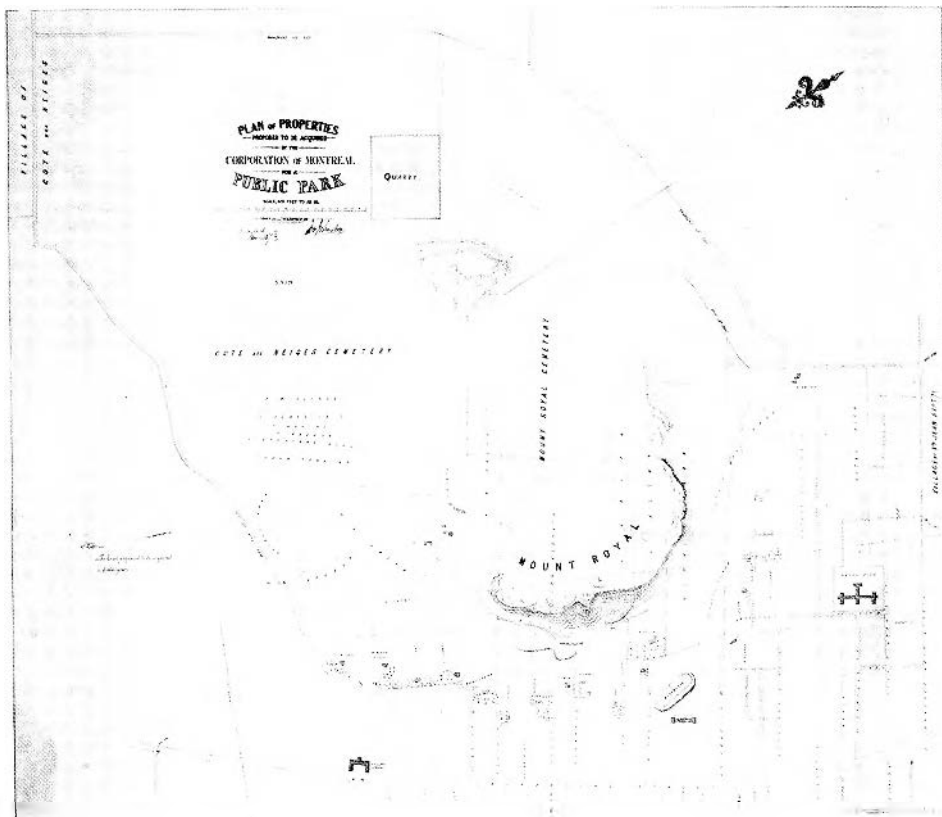
Environ 522 acres à l'état sauvage, dans lesquels on projetait d'inclure le parc du Mont-Royal, furent indiqués sur une carte officielle présentée en 1867 et adoptée en 1871 par la Corporation de Montréal (Fig. 2). Entre 1869 et 1874, quelques 434 acres avaient été définitivement acquis par la ville de Montréal, pour plus d'un million de dollars; on envisageait concrètement d'acquérir d'autres parcelles de terre. En 1874, Frederick Law Olmsted fut engagé par les commissaires du Parc de Montréal «pour fournir les plans et diriger les travaux d'aménagement» du parc du Mont-Royal⁴. Olmsted n'avait pas recherché cet engage-

Private and public parks differ only in the extent of their accommodations for certain purposes, and most of the public parks in Europe are old private parks adapted to public use. When this is not the case, and a park for public use has to be formed essentially from the bare ground, its value will chiefly depend on provisions that cannot be fully matured or have their best operation for many years after their groundwork is established. For this reason the selection of a site, the design for laying out, and the system of continuous management of a public park should be determined with great caution.³

About 522 acres of wilderness, projected to comprise Mount Royal Park, were designated within an official map produced in 1867, and adopted in 1871, by the Corporation of Montreal (Fig. 2). Between 1869 and 1874, some 434 acres had been finally acquired by the city at a cost of over one million dollars; further parcels of land were actively being considered. In 1874, Frederick Law Olmsted was engaged by the Montreal Park Commissioners "to furnish plans and superintend the laying out of the grounds" of Mount Royal Park.⁴ Olmsted did not seek the engagement with the park commissioners: having declined to come to Montreal at their invitation, he first met with them in New York. At the time of his meeting, Olmsted had been

FIGURE 2. Carte des propriétés que la Corporation de Montréal projetait d'acquérir pour les transformer en un parc public. 1867 (Musée McCord).

FIGURE 2. Plan of Properties Proposed to be Acquired by the Corporation of Montreal for a Public Park, 1867 (McCord Museum).



ment auprès des commissaires du parc; après avoir refusé leur invitation de venir à Montréal, il les rencontra d'abord à New York. Au moment de cette rencontre, Olmsted avait déjà été responsable de la gestion de neuf parcs urbains d'importance majeure aux États-Unis, sans compter nombre de plus petits. Son plan d'aménagement du Central Park de New York l'avait consacré, depuis 1858, chef de file des architectes-paysagistes de son époque⁵. Olmsted faisait la remarque suivante au sujet du projet d'aménagement du Mont-Royal:

Je ne tenais pas tellement à le prendre, un peu parce que, je l'admets, je doutais de mon aptitude à rendre justice à un problème si inhabituel sans aller vivre des années sur le terrain et sans surveiller personnellement le développement de ses possibilités singulières⁶.

En tant qu'architecte-paysagiste, Olmsted était profondément convaincu que «la préparation d'un plan signifie l'invention d'un processus par lequel certains buts fixés peuvent être atteints dans certaines conditions également déterminées à l'avance.» Dès le début toutefois, Olmsted fut entravé dans ses efforts d'élaboration d'un plan définitif pour l'aménagement des terrains du Mont-Royal parce que les commissaires au parc du conseil municipal de Montréal concevaient de façon opposée la gestion de la propriété du parc. Parlant de ses déceptions montréalaises, Olmsted écrit:

Plus d'une fois, j'ai élaboré une esquisse pour des lieux dont on m'avait donné instruction de les considérer comme définitifs, ou autorisé à présumer, tout au moins, qu'ils étaient praticables et à propos desquels on m'avait pressé d'agir. J'avais résolu sur ces esquisses à force d'études, dans la mesure de mes moyens, toutes les difficultés que je pouvais prévoir; chaque élément étant conçu, dans la mesure où cela peut être contrôlé, pour augmenter la valeur de tous les autres et être augmenté en valeur par la disposition des autres; seulement pour découvrir qu'il fallait tout jeter et que le travail était à reprendre au début, parce que telle décision avait mûri ou parce que telle chose que l'on croyait fixée devenait incertaine⁷.

À propos des commissaires du parc et du rôle important qu'ils jouèrent dans la destinée ultime du plan du parc du Mont-Royal, Olmsted a fait une constatation succincte et importante qui s'applique aussi bien au dilemme de son XIX^e siècle qu'au développement actuel et futur des parcs publics paysagés. S'adressant aux «propriétaires du Mont-Royal», dans son discours publié en 1881, Olmsted commente:

Voyant qu'il vous manque dans cette affaire un élément de sécurité contre les jugements prématurés, ce que vous avez pour d'autres activités d'importance équivalente grâce aux fonctionnaires spécialisés, considérez ensuite que ceux que l'on appelle commissaires dans votre cas (les commissaires des parcs dans les autres villes ont un statut différent) sont simplement trois membres élus de votre conseil à qui l'on demande, provisoirement, de porter une attention plus particulière à ce secteur. Il n'est pas d'autres domaines sur lesquels ils en savent moins, quand ils sont désignés (chacun des trois premiers commissaires m'assura que sa seule compétence était de bonnes intentions). S'ils prennent leur fonction à cœur comme le font les hommes qui veulent maîtriser un nouveau

previously responsible for the management of nine major urban parks in the United States, besides numerous smaller ones. His design for Central Park in New York City had, since 1858, established him as the leading landscape architect of his era.⁵ About the potential Mount Royal project, Olmsted has observed:

I was not eager to take it, partly, I admit, because of diffidence in my ability to do justice to so unusual a problem without living for years upon the ground, and personally watching the development of its singular opportunities.⁶

As a landscape architect, it was Olmsted's essential conviction that "the preparation of a plan means the invention of a process by which certain proposed ends may be brought about upon certain proposed conditions." From the beginning, however, a contrasting approach to the management of the park property, on the part of the park commissioners of the Montreal City Council, was to confine Olmsted in his efforts to arrive at a final plan of the Mount Royal grounds. Speaking of his disappointments in Montreal, Olmsted observes:

More than once I had a design worked out upon grounds which I had been instructed to regard as fixed, or authorized to assume, at the least, as practicable, and upon which I had been urged to proceed; in which I had met with a great deal of study, according to my ability, all the difficulties which I could foresee; each element devised, as far as controllable, to augment the value of all others; and to be augmented in value by all devised of others; only to find that it must be thrown up and the work begun anew at the bottom, because of the ripening of some determination or the unsettling of something previously regarded as determined.⁷

Of the park commissioners, and the important rôle which they had assumed in the ultimate destiny of a Mount Royal park plan, Olmsted has made a succinct and important observation which is as applicable to his own nineteenth-century dilemma as it is to the current and future development of public landscape parks. Addressing himself "to the owners of Mount Royal," Olmsted comments in his published Montreal discourse of 1881:

Seeing that you lack for this business an element of security against immature judgments, which you have in special professional servants for every thing else of corresponding importance, consider next that what are called the commissioners in your case (the park commissioners of other cities are on a different footing) are simply three members of your elected Council asked, for the time being, to give more particular attention to this branch of its business. There is no other of which, when appointed they know as little. (My acquaintance with each of the three first commissioners began with his profession that his sole qualification was a good intention.) If they take hold as men do who are bent on mastering a new business, they have no assurance that they will not be superseded

domaine, rien ne les assure qu'ils ne seront pas remplacés avant de s'être familiarisés avec ses rudiments. (Deux des trois premiers commissaires désignés ont été mutés alors que j'étais encore en conférence avec eux.) Ils s'adressent aux autres membres du conseil sans aucune autorité personnelle en la matière et sans rien de comparable à ce qu'un comité des bâtiments retire d'un architecte; un comité des litiges d'un avocat; la quarantaine d'un médecin; les aqueducs d'un hydraulicien; les écoles d'un instituteur; les beaux-arts d'un artiste; et les jardins publics, espérons-le, d'un jardinier⁸.

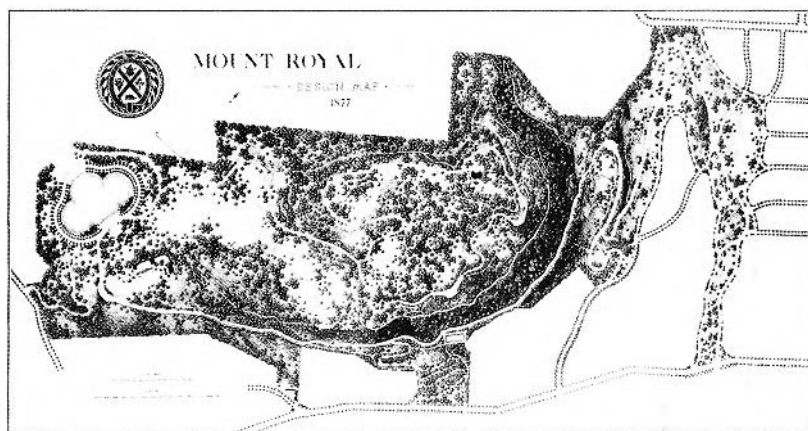
Le plan général d'Olmsted pour l'aménagement du parc du Mont-Royal fut soumis par les commissaires du parc à la «sanction et approbation» du conseil municipal de la ville de Montréal le 29 octobre 1877⁹ (Fig. 3). Une combinaison excentrique de plusieurs parcelles de terre, jadis privées, comprenant en tout 550 acres, est indiquée sur le plan d'Olmsted de 1877¹⁰. Lorsque ce plan fut terminé, la disposition définitive des propriétés du parc était enfin établie clairement; cependant, entre 1874 et 1877, trois modifications majeures avaient été apportées à la forme générale du parc et, par conséquent, au tracé initial des chemins carrossables et des allées piétonnières. Les propriétés Redpath, Allan et Frothingham, qu'Olmsted envisageait comme des facettes importantes et naturelles de l'étendue du parc, devaient rester privées (voir Fig. 2 et 3). La perte définitive de la propriété Frothingham, en particulier, fut, pour Olmsted, une source d'embarras excessif dans l'élaboration de son plan. Depuis 1874, on avait garanti à Olmsted que cette superficie faisait carrément partie du domaine du parc. Toutefois, à sa grande surprise et consternation il vit le projet d'acquisition de cette propriété abandonné par le conseil, parce qu'on ne voulait pas payer le prix d'une commission d'arbitrage. Dans une dépêche aux commissai-

before they are grounded in rudiments. (Two of the three first appointed were displaced while I was still in conference with them.) They address the other members of the Council with no authority of their own in the matter, and with none such as a building committee derives from an architect; a committee on litigations from a barrister; quarantine from a physician; aqueducts from a hydraulic engineer; schools from a teacher; fire telegraphs from an electrician; matters of fine art from an artist; and public gardens, it is to be hoped, from a gardener.⁸

Olmsted's general plan for the laying out of Mount Royal Park was submitted by the park commissioners for the "sanction and approval" of the Montreal City Council on October 29, 1877 (Fig. 3).⁹ An eccentric combination of several parcels of once private land, comprising a total of 550 acres, is designated within Olmsted's design map of 1877.¹⁰ At the time of this design map, the final disposition of park properties was at last clearly established; yet between 1874 and 1877 three major modifications had been made to the general shape of the park, and, thus, to the course of carriage roads and foot paths within the plan. The Redpath, Allan, and Frothingham properties, anticipated by Olmsted as natural and important facets of the park's expanse, were to remain as private holdings (see Figs. 2, 3). In particular, the final loss of the Frothingham property effected an inordinate difficulty for Olmsted's projected design. This acreage had, since 1874, been guaranteed to Olmsted as being securely within the limits of the park's periphery. To Olmsted's amazement and dismay, however,

FIGURE 3. Frederick Law Olmsted. *Plan pour l'aménagement du Mont-Royal*, 1877 (musée McCord).

FIGURE 3. Frederick Law Olmsted, *Mount Royal Design Map*, 1877 (McCord Museum).



res du parc en 1876. Olmsted insiste sur le fait que tous les plans qu'il avait vus lui laissaient croire que la propriété Frothingham appartenait à la ville. Il est donc compréhensible, étant donné sa méthode de travail qui veut que le parc paysagé évolue comme un «tout» au moyen de ses «motifs dominants», qu'Olmsted déclare «si on avait exprimé le moindre doute sur le sujet . . . tout mon plan d'aménagement de la montagne aurait été très différent de celui auquel j'ai travaillé¹¹.»

Le cas de la propriété Frothingham fait partie d'une série d'incidents qui révèlent le manque de collaboration et de courtoisie en affaires qu'Olmsted rencontra généralement à Montréal. Ce conflit professionnel entre Olmsted et les commissaires du parc, dont il dépendait, resta privé jusqu'en 1876. Ironiquement, il devint public et fit les manchettes des journaux, une semaine seulement après l'inauguration officielle du parc, le 24 mai. Des lettres qu'Olmsted ne destinait pas à la publication furent données aux journaux par les commissaires révélant ainsi la conviction d'Olmsted «que tout le travail entrepris à la montagne durant la période de mon engagement aurait pu être réalisé plus posément, plus économiquement et à un rythme de dépense plus lent si mes recommandations n'avaient pas été rejetées à cause d'une soi-disante pression populaire sur le conseil et les commissaires.» Olmsted commente ainsi la publication de ses lettres:

Le 10 juin 1876, une lettre de moi adressée aux commissaires a été publiée (voir le *Star* de ce jour-là) dans laquelle je protestais parce qu'on avait tellement précipité les travaux de la route sur le flanc de la montagne qu'on avait gaspillé beaucoup de travail et de matériel. Sans compter que la beauté dont on jouira en passant dessus aurait été là en dépit, et non pas à cause, de ce qu'on y a fait. Bref, une occasion précieuse avait été perdue à jamais et un travail aussi médiocre n'aurait jamais été réalisé sous la direction d'un homme «doué ne fût-ce que très faiblement du sens de la responsabilité professionnelle.» La copie de cette lettre que j'ai en main est chapeauté par une note éditoriale dans laquelle on réclame à son sujet «la plus sérieuse considération de la part des contribuables.» Je termine cette lettre en formulant des recommandations précises qui ont été adoptées à l'époque par les commissaires mais qui furent rejetées, la même année, par le conseil.

Le 5 octobre 1876, deux de mes lettres furent publiées (voir la *Gazette*): dans la première, je recommande un délai dans l'exécution de certains travaux prévus et je suggère à la place «quelques améliorations légères et peu coûteuses.» La lettre se termine ainsi: «Je suis convaincu que toute autre façon de procéder requerra de grandes dépenses pour un résultat moins satisfaisant.» Dans ma deuxième lettre, je m'élève contre certains travaux projetés et leur sers l'avertissement suivant: «la nécessité de rendre le projet temporairement populaire impose constamment à votre commission une politique qui, si on en connaissait tous les résultats, serait tout, sauf populaire. Il est très malheureux d'avoir à essayer d'améliorer un lieu si noble alors qu'il existe tant d'éléments d'incertitude quant aux conditions qui pourraient affecter sa valeur et que la politique du conseil à cet égard est tellement imprécise et incertaine d'une année à l'autre¹².»

the property was abandoned after the Council's refusal to pay an arbitration board's price. In an 1876 dispatch to the park commissioners, Olmsted insisted that all the plans he had ever seen had been given with the understanding that the Frothingham property was in the possession of the city. Understandably, according to his working method by which a landscape park would evolve as a "whole" by means of its "leading motives," Olmsted states that "had there been even a doubt expressed as to the matter . . . my whole design for laying out the mountain would have been very different from that upon which I have been working."¹¹

The case of the Frothingham property is to be located in a series of incidents which reveal the general lack of business courtesy and co-operation extended to Olmsted in Montreal. This professional conflict, which existed privately between Olmsted and the park commissioners to whom he was responsible, became public and newsworthy in 1876 — ironically, only weeks after the park's official inauguration of May 24th. Letters not intended by Olmsted for publication, but given to the newspapers by the commissioners, revealed his conviction "that much of the work done on the mountain during the period of my engagement would have been done more deliberately, savingly, and at a slower rate of expenditure had not my advice been overruled by what was supposed to be popular pressure upon the Council and the commissioners." Olmsted discusses his published letters as follows:

June 10, 1876, a letter of mine to the commissioners was published (see *Star* of that date) protesting that the road on the mountain side had been so urged ahead as to waste much material and labor: that any beauty to be enjoyed in passing over it would exist in spite, not at all in consequence, of what had been done: that a valuable opportunity had been lost forever, and that such ill-considered work could never have been allowed under the supervision of a man "influenced in the least degree by a sense of professional responsibility." The copy of this letter in my hands is introduced by an editorial note that it "demands the earnest consideration of the taxpayers." It concludes with specific recommendations which were adopted at the time by the commissioners, but were overruled within a year by the Council.

October 5, 1876, two letters were published from me (see *Gazette*); in the first "I strongly recommend a delay" in certain proposed operations, and advise instead "some slight and inexpensive improvements." The letter concludes: "I have not a doubt that any other course will require a large expenditure for a result less satisfactory." The second is a protest against intended operations, and contains the following warning: "The necessity of making the project temporarily popular is constantly urging a policy upon your Commission, which, if its results could be fully recognized, would be anything but popular. It is most unfortunate that any attempt should be made to improve such a noble property at all, while so many elements of uncertainty exist as to conditions by which its value must be affected, and with a policy toward it on the part of the Council, so unfixed and uncertain from year to year."¹²

Le sentiment de futilité qu'éprouvait Olmsted dans ses efforts pour aménager un parc sur le Mont-Royal venait certainement de ce que le modernisme de sa philosophie et de sa méthode architecturale n'était pas apprécié par les commissaires du parc de Montréal des années 1870. Alors que les commissaires pressaient Olmsted de travailler rapidement à l'achèvement d'un réseau de routes d'accès, qui permettra aux citoyens en carrosses de rouler aisément à travers la forêt de la montagne, Olmsted envisageait un réseau organique de chemins et de sentiers entrecoupés de panoramas. Ainsi, un groupe de différents visiteurs pourraient participer, chacun à sa façon, à la découverte des structures changeantes du parc et de la montagne auxquelles ce réseau était adapté¹³. Le tracé initial et l'utilisation future du parc du Mont-Royal devaient être tous les deux conçus par Olmsted en fonction de l'expérience perceptuelle d'un voyage dans un paysage — paysage qui devait ultimement émerger comme une œuvre d'art. Dans une phrase qu'Olmsted admirait et citait, l'architecte-paysagiste français Edouard André déclare que: «La première loi d'un tableau sur la toile et d'un tableau sur le sol est d'être un tout¹⁴.» À partir du plan de Frederick Law Olmsted, le Mont-Royal devait devenir un «tout» puisque succinctement, «quand un artiste plante un bâton dans la terre et que la nature en fait un arbre, l'art et la nature ne doivent pas être séparés par le résultat¹⁵.» Le parc devait se déployer à partir du canevas d'idées qu'Olmsted avait si clairement élaborées sur le terrain mis à sa disposition. Entrevoiant cet avenir, Olmsted écrit:

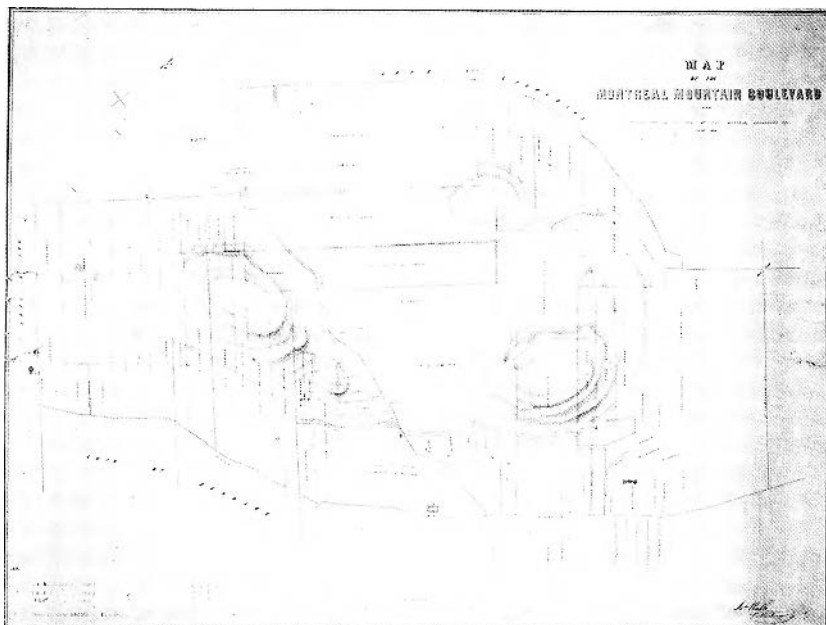
La possession d'un décor naturel et charmant est une forme de richesse aussi utile que celle de l'air pur, de l'eau claire, de la lumière du soleil quand elle n'est pas obstruée par la fumée ou le brouillard; aussi utile d'ailleurs que le sont les égouts, les aqueducs et les pavages. Et quelque soit votre but conscient en choisissant le domaine de la montagne pour y faire un parc, c'était aussi une façon d'accroître votre richesse commune¹⁶.

Conclusively, Olmsted's sense of futility in attempting to design a Mount Royal Park resulted from the modernism of his architectural philosophy and method which was to remain unacknowledged by Montreal park commissioners of the 1870s. While the commissioners were urging Olmsted to work rapidly towards completion of general access routes that would allow a carriage-driving public to proceed through the mountain forest with ease, Olmsted was looking towards an organic network of roads, paths, and constructed outlooks by means of which a diverse group of visitors could independently participate in discovering the changing structure of the park and the mountain to which it was adapted.¹³ Both the initial laying out and the projected use of Mount Royal Park were to be guided by Olmsted with a view to the perceptual experience of travel in a landscape — a landscape which, ultimately, was to emerge as a work of art. In a statement admired and quoted by Olmsted, the French landscape architect Edouard André notes: "The first law of a work of art, either on canvas or on the earth, is to be a whole."¹⁴ From Frederick Law Olmsted's design map, Mount Royal was to become "whole." For, succinctly: "When an artist puts a stick in the ground, and nature in time makes it a tree, art and nature are not to be seen apart in the result."¹⁵ The park would unfold itself through the groundwork of ideas which Olmsted had so clearly cultivated from the land available to him. Perceiving such a future, Olmsted writes:

The possession of charming natural scenery is a form of wealth as practical as that of wholesome air, pure water, or sunlight unobstructed by smoke and fog; as practical, then, as that of sewers, aqueducts, and pavements. And whatever of sensible purpose there was in your selection of the mountain property for a park, was a purpose to increase your common wealth in that form.¹⁶

FIGURE 4. Carte du boulevard de la montagne de Montréal, 1858 (musée McCord).

FIGURE 4. Map of the Montreal Mountain Boulevard, 1858 (McCord Museum).



Le Mont-Royal est l'une des huit montagnes dispersées au long de la plaine du Saint-Laurent que l'on appelle collectivement les Montérégiennes¹⁷. L'une des plus petites de ces montagnes est presque entièrement composée de roches ignées et s'élève à 759 pieds au-dessus du niveau de la mer. La plaine encerclant le Mont-Royal créait, par contraste, cet effet «montagneux» qu'Olmsted devait accentuer dans son parc. Ainsi observe-t-il:

Vous avez choisi une montagne pour faire votre parc, mais en vérité c'est tout juste si l'on peut la qualifier de telle. Vous l'appelleriez une colline si elle s'élevait à quelques milles à l'intérieur des terres, loin de la vaste et plate vallée fluviale. Ce que je veux dire par là, c'est que son paysage n'est que relativement montagneux. Si cette montagne est conforme à vos projets, c'est à cause de cette qualité *relative*¹⁸.

Contrastant avec le plan de la ville qui l'entoure, l'agencement d'un parc paysagé révèle essentiellement un vaste environnement «hors du monde». Pour Olmsted, un tel environnement est, en dépit de sa taille, le facteur complémentaire qui unifie le caractère morcelé des villes. Comme il le note lui-même:

Le charme d'un paysage naturel révèle le poète en chacun de nous. Tout être humain est sensible à l'inspiration poétique, et la suppression totale de cette sensibilité mène à un état d'esprit triste et morbide. Poètes, nous ne le sommes peut-être pas tous mais, levons-nous un peu au-dessus de notre prose quotidienne et nous nous en trouvons souvent avantagés¹⁹.

Pour Olmsted, aménager le site d'un parc c'est capter la configuration du terrain. Le paysage «relativement montagneux» du Mont-Royal devient, dans cet esprit, une donnée fondamentale, une valeur architecturale dynamique. Formant une entité géologique, la montagne, à cause de sa taille, offrait un univers en miniature. Comme le dit Gaston Bachelard: «La miniature est un des gîtes de la grandeur²⁰.»

Le plan d'Olmsted pour le Mont-Royal, c'est l'esquisse d'une œuvre d'art sur la terre car il est conforme aux modèles de la topographie naturelle. Le site même du parc devient la carte d'un paysage sur le point d'être découvert. De ce paysage Olmsted dit:

Malgré la petite taille, votre montagne montre en maints endroits une grande variété de formes et de caractéristiques montagneuses. Le meilleur parti à tirer de son aménagement sera d'accentuer encore davantage cette diversité constante, de manière à ce que le visiteur, en passant d'un endroit à l'autre, soit encore plus impressionné et charmé qu'il ne le serait s'il se promenait dans un paysage plus uniforme²¹.

Pour réaliser «une montagne harmonieusement belle» Olmsted adapta le plan de son parc à huit entités topographiques, discernant en chacune d'elles «des caractères naturels qui la distinguent de ses voisins.» Aussi Olmsted a-t-il inventé des noms pour chacun de ces endroits, aux fins de son plan. La première de ces régions, *The Crags*, «c'est la pente qui, sur le versant de la ville, s'érige entre la partie la plus élevée et la plus basse de la montagne». Bien qu'Olmsted n'ait pas jugé bon de décrire le caractère particulier et impressionnant de cette pente comme élément d'un paysage, il note que «la roche qui est sa caractéristique distinctive s'effrite rapidement sous

Mount Royal is one of eight hills dispersed across the St. Lawrence lowland and known collectively as the Monteregian Hills.¹⁷ One of the smaller of these hills, it is composed almost wholly of igneous rocks which rise to a summit of 759 feet above sea level. The plain surrounding Mount Royal creates the contrasting "mountainous" appearance which Olmsted was to accentuate within his park. As he observes:

You have chosen to take a mountain for your park, but, in truth, a mountain barely worthy of the name. You would call it a hill if it stood a few miles further away from the broad, flat, river valley. Its scenery, that is to say, is but relatively mountainous. Yet, whatever of special adaptation it has to your purpose lies in that *relative* quality.¹⁸

In contrast to the urban plan with which it connects, the design of a landscape park discloses, in essence, an expansive, "other-worldly" environment. For Olmsted, such an environment is, despite its size, the complementary factor which unifies the fragmented character of cities. As Olmsted notes:

The charm of natural scenery tends to make us poets. There is a sensibility to poetic inspiration in every man of us, and its utter suppression means a sadly morbid condition. Poets, we may not be, but a little lifted out of our ordinary prose we may be often to our advantage.¹⁹

For Olmsted, to lay out a park site was to capture the lay of its land. The "relative" mountainness of Mount Royal becomes, accordingly, a prime phenomenon of active architectural value. Geologically self-contained, the scale of the mountain has opened upon a universe in miniature. As Gaston Bachelard notes: "Miniature is one of the refuges of greatness."²⁰

Olmsted's design map for Mount Royal is a plan for a work of art on the earth: conforming to patterns of natural topography, the park site itself becomes the "map" of a landscape about to be discovered. Of this landscape, Olmsted remarks:

Small as your mountain is, it presents in different parts no little variety of mountain form and feature. A leading economy in its management will be found to lie in turning to still better account this consistent diversity, so that the visitor in passing out of one part into another, will receive a stronger impression and be more charmed than he would with greater sameness.²¹

To achieve "one consistent beautiful mountain," Olmsted adapted his park plan to eight topographical divisions, each of which he discerned as "possessing natural characteristics distinguishing it from those adjoining." Accordingly, Olmsted invented special place names to be used in reference to the design map. The first region, *The Crags*, "is the declivity which, on the city side, stands between the upper and lower parts." Though Olmsted felt no need to describe its special character and dramatic value as an element of scenery, he notes that "the rock which is its

l'effet du gel. Par conséquent, sa surface est d'une apparence particulièrement friable et fragile et a un aspect qui n'est qu'à moitié rocheux.» C'est pourquoi cette région était parsemée de grands espaces dont «la qualité de paysage était seulement celle d'un plan incliné en pente raide» et dont la végétation était rare et faible. Ici, Olmsted conseille de couvrir le sol de plantes rampantes et de buissons épais. Un émondage bien fait augmenterait la densité du feuillage et ferait paraître les crags, vus d'en bas, plus hauts qu'ils ne le sont. *The Cragsfoot*, cette région située juste au pied de la pente, entre les propriétés Redpath et Allen, abrite, sur le plan d'Olmsted, l'une des principales routes d'accès au parc. Comme solution à l'étroitesse du terrain le long des propriétés privées, il suggère que «le boisé d'origine soit épaissi et que les deux côtés de la route soient plantés densément avec une pousse drue de taillis ordinaires: l'effet recherché étant de camoufler les éléments artificiels du paysage et de créer une atmosphère de forêt simple et calme. Le réservoir municipal constituait dans cette région une contrainte majeure dont Olmsted devait tenir compte. Il réussit à en faire un étang réfléchissant les jeunes feuillages des crags. Depuis l'*Upperfell* (la crête supérieure), juste au-dessus des crags, Olmsted discernait «un vaste territoire dont la surface s'étend en inclinaisons variées, qui est très morcelé bien que rarement de façon abrupte, par des buttes ou des rochers entre lesquels le sol est généralement pauvre, mince et aride.» Un peu de plantation annuelle de façon continue serait nécessaire, d'après Olmsted, pour remplacer les nombreux arbres rabougris, faibles et malades de cette région et qui tendent d'ailleurs à pousser en massifs et en groupes lorsqu'ils ne sont pas isolés. Baptisant deux autres régions du vieux terme anglais *Fell*, Olmsted distingue l'*Underfell*, une enclave étroite située sous le *Brakenfell*, une étendue plus large «qui englobe tout le terrain escarpé, accidenté et envahi de fougères arborescentes, au sud des crags.» Olmsted suggéra de considérer ces deux régions «comme une forêt avec de nombreuses clairières couvertes de fougères.» Des pins et des bouleaux, au-dessus du *Brakenfell* et des érables au-dessous, Olmsted suggéra que l'on coupe les plus malingres. La région avait besoin en outre d'un émondage soigné pour la morceler un peu avec des massifs et des bosquets autour desquels on aurait planté des arbustes à feuillage bas. Notant que *The Glades* (les clairières) étaient en fait «une prairie de montagne qui a été soumise à rude épreuve», Olmsted insista pour que «son caractère original, simple et attrayant lui soit rendu, et exploité au mieux dès que vous en aurez les moyens». Le terrain n'avait besoin que du type de plantations susceptible «de restaurer l'aspect naturel des bois limitrophes, là où ils ont été dévastés.» Suggérant que les clairières soient entretenues par des moutons, plutôt que transformées en pelouses moelleuses, Olmsted observe à propos de la qualité naturelle du gazon: «on pourrait facilement en faire la plus belle étendue de gazon du continent²².» Le *Piedmont* devait devenir, selon le plan d'Olmsted, un endroit ressemblant aux pentes (*fell-land*) mais qui serait «moins brisé par des blocs rocheux et plus propice à la culture.» Pour ce lieu adjacent aux *Crags* et à l'*Underfell* Olmsted suggéra qu'y soient plantés des groupes d'arbres «formés

distinguishing feature, is of a quality which rapidly decomposes under the influence of frost; consequently, its surface has a comparatively soft, weak appearance, and takes forms which are only half rocky." As a result, this area contained large spaces with "the landscape quality of simply a steeply inclined plane" whose vegetation was scanty and feeble. Here, Olmsted advised, ground-covering vines should be accompanied with low and compact trees. Through proper pruning, an increased density of foliage would make the Crags seem higher from below.

The Cragsfoot, situated just below the Crags, and between the Redpath and Allan properties, contains one of Olmsted's major access routes to the park. His solution to the narrow expanse of terrain where it was flanked by private property was that: "The native wood should be thickened, and the sides of the road planted densely and simply with thick bodies of ordinary underwood; the object being to make the artificial features unobtrusive, and induce a simple, calm, forest effect." A major design constraint which Olmsted had to accept in this region was the city's high-level reservoir. This he managed to successfully utilize as a reflecting pool amidst the developing foliage of the Crags.

From the *Upperfell*, directly above the Crags, Olmsted discerned "a large district the surface of which lies at various inclinations and is much broken, though seldom abruptly, by comparatively small outcrops of rock, between which the soil is generally poor, thin, and arid." A little yearly continuous planting would be necessary, Olmsted advised, to replace the many dwarfed, feeble, and sickly trees of this area which tended to grow in clusters and groups when not standing singly.

Applying the old English term *Fell* to two other regions, Olmsted distinguished the *Underfell* as being a narrow enclave below the *Brakenfell*, a wider expanse "which includes all the steep, broken ground, much overgrown with braken, south of the Crags." It was Olmsted's advice that these two districts "should be treated as a forest with numerous ferny openings." Of the pines and birches above, and the maples in the lower parts of the *Brakenfell*, Olmsted suggested that the poorer trees be taken out. Further, with careful pruning, the area needed "to be broken a little into groups and groves, and to have younger low foliage added, on their skirts."

Noting of *The Glades* district that it is, in fact "a mountain meadow of severe exposure," Olmsted stressed that "its original simple, attractive character should, as soon as you can afford it, be regained and made the most of." The terrain required only such planting as would "restore a natural face to the bordering woods, where they have been ill-used." Suggesting that the *Glades* would be best kept with sheep and not with lawn-like smoothness, Olmsted observes of its natural quality: "It can easily be made the finest spread of turf on the continent."²²

de manière générale en harmonie avec les rochers et les saillies en laissant entre eux les plus grandes ouvertures possibles.» Pour la formation de ces groupes il recommandait l'association d'espèces qui «tendent à former ensemble des contours doux et harmonieux.» Olmsted souhaitait établir ici «non pas une note pittoresque, mais un charme plus doux, qui rehausserait les caractéristiques propres aux pentes et aux rochers.» Pour assurer cet effet, «la plupart, sinon tous les arbres de chaque groupe devraient être de la même sorte, et les groupes attenants ne devraient pas être faits d'arbres d'essences trop contrastantes.» La topographie de la dernière région d'Olmsted, la *Côte Placide*, présente «un large district de pentes douces» avec «encore moins de saillies rocheuses» que la dernière bande de pentes basses (underfell) juste au-dessus. C'est un aspect clef du caractère «relativement montagneux» du parc, note Olmsted, «de ne tenir ce caractère que de la comparaison avec les terres montagneuses adjacentes.» La valeur particulière de cette région devait se trouver en référence à une «échelle de paysage» dans laquelle «elle représenterait la note opposée à la nécessaire sévérité des Upperfells (pentes hautes)». La côte Placide pourrait donc «être adaptée de manière à offrir une expérience sylvestre appréciable et complète en elle-même aux visiteurs qui n'ont pas le temps ou qui, durant la période froide, n'ont pas l'endurance physique pour escalader la montagne.»

Les huit entités de la montagne devaient se combiner de manière à former un parc grâce à certains motifs architecturaux qui ont été précisément recommandés par Olmsted. Tout d'abord, tous les moyens disponibles devaient être pris «pour rendre les choses artificielles, nécessaires au parc, aussi peu apparentes que possibles sans pour autant les empêcher de remplir leurs fonctions. Ceci, afin d'éviter que des choses incongrues, extérieures au parc soient imposées à l'attention de ceux qui ont besoin de les oublier²³.» Deuxièmement, outre ce problème du «camouflage des incongruités» Olmsted souligne la nécessité «de sélectionner la végétation à planter ou la végétation indigène à laisser pousser de telle sorte que, dans des limites raisonnables, le principe par lequel la nature procède d'elle-même à sa sélection (quoique très imparfaitement) soit amplifié, idéalisé ou rendu plus apparent par la qualité du paysage²⁴.» En fonction de ces suggestions, l'architecture du paysage du Mont-Royal devait être menée par Olmsted comme une tâche unique. Ici, la géologie existante, la poussée de la végétation et de la forêt pourraient être à la fois conservées et accentuées en tant qu'aspects d'une terre vierge²⁵. Toutefois ces mêmes éléments du site doivent être adaptés à un parc dont le caractère particulier tiendrait au «charme enveloppant du paysage naturel». En tant qu'architecte-paysagiste, Olmsted préférait le paysage, qu'il distinguait des décors; il opposait la préservation à la création synthétique. Sa perception du paysage d'un parc était

The Piedmont was designated by Olmsted to enclose an area resembling the fell-land, but "less broken by lumpy rocks, and more amenable to cultivation." For this area, adjacent to the Craggs and Underfell, Olmsted suggested that it be planted with groups of trees "formed generally in connection with the rocks and ledges, leaving between them the broadest turfy openings practicable." In forming the groups, it was advised that species be associated which are "inclined to form soft and harmonious outlines together." Olmsted wished to establish here "not local picturesque-ness, but a softer charm enhancing the characteristic quality of the fells and crags." To secure this motive, "most, if not all, the trees of each group should be of one kind, and the adjoining groups not of trees of strongly contrasting quality."

The terrain of Olmsted's final region, *Côte Placide*, presents "a large district of gentle slopes" with "still less of protruding rock" than the last ledge of the Underfell above it. A key aspect in the "relative" mountainness of the park, Olmsted notes that "it is only by comparison with the adjoining mountain-land that it has the character indicated." The particular value of this region was to be found with reference to a "scale of scenery" in which it would "represent the opposite note to the necessary sternness of the Upperfells." The *Côte Placide* could, therefore, "be adapted to provide a measurably complete sylvan experience in itself for visitors who have not time or, in the inclement part of the year, physical endurance for the ascent of the mountain."

The eight divisions of the mountain would combine to form a park by means of certain architectural motives specifically suggested by Olmsted. In the first instance, all available means should be taken "for making the necessary artificial things of the park as inconspicuous as is consistent with a frank avowal of their purpose, and for preventing incongruous things without the park from being forced on the attention of those needing to obtain relief from them."²³ Secondly, in addition to this problem of "obscuring incongruities," Olmsted stresses the need "to so select the material of planting, or the native material to be left growing, that, within reasonable limits, the principle upon which Nature, unassisted, proceeds in her selections (though very imperfectly) shall be emphasized, idealized, or made more apparent in landscape quality."²⁴ In respect of these suggestions, the landscape architecture of Mount Royal was to be handled by Olmsted as a unique task. Here, existing geology, vegetation, and forest growth, might be both retained and accentuated as aspects of a primeval terrain.²⁵ Yet these same elements of the site would have to be adapted to a park whose singular character would rest in "the pervading charm of natural scenery." As a landscape architect, Olmsted valued scenery in distinction from scenes; he posed preservation in opposition to synthetic creation. Underlying his perception of park scenery was a concern for the conservation of natural features which, characteristic of the site, gave continuity to his total plan. In this regard, Olmsted notes of Mount Royal Park:

The site and the general purpose seemed to me to offer the best opportunity for the exercise of original judgment and of refined and delicate taste applied to novel conditions that had ever been presented to my profession. While other engagements would have prevented me, had I been asked, from undertaking a resident superintendence of the work, I thought, upon

fondée sur le souci de la conservation des particularités naturelles qui, caractéristiques du site, donnaient de la continuité à son plan d'ensemble. À ce propos Olmsted dit du parc du Mont-Royal:

Le site et l'intention générale m'ont semblé offrir la meilleure occasion d'exercer un jugement original, un goût raffiné et délicat pour l'appliquer à des conditions nouvelles qui ne s'étaient jamais présentées à ma profession. Bien que d'autres engagements m'auraient empêché, me l'eût-on demandé, d'entreprendre à demeure la direction du travail, je croyais, sur les promesses des commissaires et de l'ingénieur de la ville, qu'il me serait possible d'aider à son commencement, comme je croyais qu'on me le demandait. J'entends par là, avancer suffisamment le projet pour fixer des limites économiques à ce qui devrait être entrepris; établir ses objectifs principaux et déterminer le caractère général des résultats à envisager, tout en laissant à la direction locale un champ d'action très attrayant et ouvert à l'exercice d'un haut niveau de décision sur le projet. Je crois que ma fonction a été de fournir la trame principale ou le dispositif: le thème de l'œuvre devant être composé ensuite²⁶.

Cette trame principale ou ce dispositif devait se développer en une succession de chemins sinueux qui montaient et descendaient à travers la montagne. Depuis les routes d'accès au parc, le paysage de la montagne se dégageait de la stérilité du quadrillage urbain. Les huit régions topographiques qu'Olmsted avait adoptées pour son plan devenaient les phases d'un long méandre qui annule les sinuosités insignifiantes. Révélant la topographie naturelle, les longues boucles de la route principale et des sentiers attenants étaient conçues de sorte à déployer leurs points de vue sur la montagne «comme les incidents successifs d'un paysage-poème qui sont un à un écartés de l'esprit de manière à devenir les éléments d'une expérience complète²⁷. Le parcours de toutes les promenades d'agrément conçues par Olmsted couvrait une distance de sept milles et demi à l'intérieur du parc. La route principale, avec l'anneau circulaire du sommet, devait avoir quatre milles et trois quart de long. D'après le plan d'Olmsted, la longueur totale des allées, en comptant les contre-allées des carrefours et la grande promenade, est de 12,9 milles. Toujours selon le plan, tous ces chemins forment ensemble un réseau qui permet aux visiteurs du parc d'aller de n'importe quel endroit à un autre «sans faire de trop grands détours et certainement sans que les circuits ne se recoupent trop souvent, ce qui donnerait l'impression de retourner à son point de départ²⁸. Le trajet des routes ne conduit pas, à lui seul, le visiteur vers chacun des points de vue intéressants parce qu'Olmsted croyait qu'il était souhaitable de garder certains aspects du parc «en réserve, comme incitation à la marche.» Le parc se déploie plutôt en une succession de points, de manière à ce que, chaque variation particulière du paysage soit mise en valeur par l'agencement du domaine et que des perspectives soient accessibles dans toutes les directions²⁹.» La surface de la route principale, celle qui relie et unifie l'étendue totale et les hauteurs du parc, fut élaborée de manière à être partout un peu plus basse

the assurances of the commissioners and the city engineer, that it would be practicable to aid in its initiation in the manner that I understood I was asked to do; that is to say, to so far advance the scheme as to fix limits of economy to what should be attempted; establish its leading aims, and determine the general character of the results to be had in view, leaving yet open to the resident executive force a most attractive and worthy field for the exercise of a high order of designing judgment. My duty I conceive to have been to supply the main plot or arrangement — the theme of the work to be afterward composed.²⁶

This main plot or arrangement would be developed through a series of serpentine routes which gradually led across, up and down the mountain. From the routes of passage in the park, the mountain disentangled its scenery from the barrens of the urban grid. The eight topographical regions which Olmsted adopted for his plan became phases of a meandering course which refuted "petty sinuosities." Revealing the natural topography, the protracted main drive and related footpaths were planned to unfold their mountain views "as successive incidents in a landscape poem, to each of which the mind is gradually led away, so that they become part of a consistent experience."²⁷

The length of all pleasure-drives planned by Olmsted covered a distance of 7 1/2 miles within the park. The main drive, with the link forming the circuit on the heights, was planned to be 4 3/4 miles in length. The total range of walks which Olmsted's plan has laid down within the park, including the sidewalks of the cross-roads and the walk of the grand promenade, is 12.9 miles. In unison, these routes realize from Olmsted's map a designed passage which makes it possible for a park visitor to go from any point in the site to another point "without excessive indirectness of course; certainly, without so doubling on a course as to produce an impression of returning to the starting-point."²⁸ The course of the drives does not in itself carry the visitor to every particularly interesting point of view, for Olmsted felt it desirable to keep aspects of the park site "held in reserve as an inducement to walking." Rather, it unfolds itself "to such a succession of points that each characteristic variety of scenery to which the property is adapted will be seen to advantage, and distant views obtained in every direction."²⁹ The surface of the main road, which connects and unifies the total expanse and elevation of the park, was designed to be everywhere slightly below that of its immediate borders. Evoking the primal, earth-bound character which Olmsted sensed as being central to the purposes of an urban park, the landscape architect notes his intention that the borders of the drive "shall be graded in connection with it in such a manner that it shall seem to fit a course marked out and prepared centuries ago by nature."³⁰

que ses bordures immédiates. Évoquant le caractère primitif, terre-à-terre, qui, d'après Olmsted, était essentiel aux fins d'un parc urbain, celui-ci note son intention de fondre les bordures avec la route «de manière à ce que celle-ci donne l'impression de suivre un parcours tracé et préparé par la nature depuis des siècles³⁰.»

Olmsted a recommandé souvent que «le terme parc, pour désigner la montagne, soit abandonné et que son ancienne appellation, plus digne et sainement suggestive soit conservée et accentuée³¹.» Dans ce sens, son plan pour le Mont-Royal parle de lui-même. Sa carte de 1877 était un plan pour transformer un phénomène existant: l'invisible devient visible, sur un terrain jadis fermé qui est maintenant ouvert; dans un site jadis dormant qui est maintenant fonctionnel. Comme le souligne Lewis Mumford: «En dotant la nature d'une certaine urbanité, il a rendu à la ville sa naturalité³².»

Le Mont-Royal est un territoire et une zone temporelle en soi; son plan est l'ordre perceptuel auquel Olmsted donna forme et durée. Parce qu'il avait foi en un monde il oblige les autres, à travers son parc public, à en faire autant.

DAVID BELLMAN
Musée McCord
Montréal

Notes

¹ Frederick Law Olmsted, *Mount Royal, Montreal* (New York, 1881), p. 22.

² *Ibid.*, p. 2-3.

³ Frederick Law Olmsted, *Park*, dans *The American Cyclopaedia* XII (New York, 1881), p. 96.

⁴ Olmsted acceptait un contrat de la Corporation de Montréal qui devait lui rapporter \$5 000 en monnaie américaine, pour ses services.

⁵ C'est sur le plan du «Greensward» (Central Park) réalisé en collaboration avec son associé Calvert Vaux, qu'Olmsted accole pour la première fois à son nom le titre d'«architecte-paysagiste». Inventé par Olmsted, ce titre allait poser les fondements d'une reconnaissance sérieuse de sa profession en Amérique du Nord.

⁶ Olmsted, *Mount Royal*, p. 8.

⁷ *Ibid.*, p. 4.

⁸ *Ibid.*, p. 14.

⁹ Voir les «Minutes du Conseil» du 29 octobre 1877, Archives de l'Hôtel de Ville de Montréal.

¹⁰ Par rapport aux autres grands parcs publics, la taille du site Mont-Royal se compare ainsi: Bois de Boulogne, Paris, 2 000 acres; Central Park, New York, 862 acres; Hyde Park, Londres (avec les Kensington Gardens), 598 acres; Prospect Park, Brooklyn, 515 acres; Victoria Park, Londres, 300 acres.

¹¹ Archives de l'Hôtel de Ville de Montréal, Parcs et traverses, Commission Rapports et dossiers, Mount Royal Park, de Frederick Law Olmsted à H. A. Nelson, 3 novembre 1876.

¹² Olmsted, *Mount Royal*, p. 10n.

¹³ Le plan d'aménagement paysagé, élaboré par Olmsted pour l'usage public du Mont-Royal doit être distingué des schémas de génie civil moins complexes et moins pensés qui auraient pu le remplacer. Pour mettre en lumière la vision qui sépare Olmsted de la tendance générale en aménagement des cités et parcs au XIX^e siècle, il est précieux d'examiner la carte du «boulevard de la Montagne de Montréal» (Montreal Mountain Boulevard), qui fut préparée, en 1858, pour le Comité du boulevard de Montréal (Montreal Mountain Boulevard Committee) (Fig. 4). D'après ce plan, un système fonctionnel de routes encercle et traverse le site.

Olmsted often urged "that the term park, as applied to the mountain, should be discarded, and its older, more dignified, and wholesomely suggestive appellation preserved and emphasized."³¹ In this regard, his design for Mount Royal becomes self-evident. His map of 1877 was a plan for the transformation of existing phenomena: the invisible became visible from terrain once closed, but now open; in a site once dormant, but now functional. As Lewis Mumford notes: "By making nature urbane he naturalized the city."³²

Mount Royal is a territory and a time-zone in itself; its plan is the sequence of perception to which Olmsted gave form and duration. Having placed his belief in a world, he compels, through his public park, that others might too.

DAVID BELLMAN
McCord Museum
Montreal

Notes

¹ Frederick Law Olmsted, *Mount Royal, Montreal* (New York, 1881), 22.

² *Ibid.*, 2 - 3.

³ Frederick Law Olmsted, "Park," *The American Cyclopaedia*, XIII (New York, 1881), 96.

⁴ Olmsted accepted a contract with the Corporation of Montreal which would pay him \$5,000, in U.S. currency, for his services.

⁵ It was on the design plan for "Greensward" (Central Park) that, in collaboration with his partner Calvert Vaux, Olmsted first appended the title "landscape architect" to his name. The title, which Olmsted invented, was to lay the foundation for a serious acceptance of his profession in North America.

⁶ Olmsted, *Mount Royal*, 8.

⁷ *Ibid.* 4.

⁸ *Ibid.* 14.

⁹ See "Minutes of Council," 29 October 1877, Montreal City Hall Archives.

¹⁰ Relative to other major public parks, the size of the Mount Royal site is to be compared as follows: Bois de Boulogne, Paris, 2,000 acres; Central Park, New York, 862 acres; Hyde Park (with Kensington Gardens), London, 598 acres; Prospect Park, Brooklyn, 515 acres; Victoria Park, London, 300 acres.

¹¹ Montreal City Hall Archives, Parcs et traverses, Commission Rapports et dossiers, Mount Royal Park, Frederick Law Olmsted to H. A. Nelson, 3 November 1876.

¹² Olmsted, *Mount Royal*, 10n.

¹³ Olmsted's landscape architecture for the public use of Mount Royal is to be contrasted with the less complex and less thoughtful engineering schemes that might have replaced it. To elucidate the vision which separated Olmsted from a general drift of nineteenth-century city and park planning, it is valuable to consider the map of the "Montreal Mountain Boulevard" which was prepared in 1858 for the Montreal Boulevard Committee, (Fig. 4). From this plan, a basic system of routes encircling and traversing the site, Mount Royal is accessioned to the urban grid. The mountain becomes but a scenic interlude in the passage from one cardinal point to another within the city.

incluant, de ce fait, le Mont-Royal dans le quadrillage urbain. La montagne n'est plus qu'un intermède panoramique du passage, menant d'un point cardinal à un autre, au sein de la cité.

¹⁴ Cité par Frederick Law Olmsted dans *Mount Royal*, p. 43.

¹⁵ *Ibid.*, p. 30.

¹⁶ *Ibid.*, p. 25.

¹⁷ Ainsi baptisées en 1904 les Montérégiennes tiennent ce nom du Mont-Royal, le mieux connu géologiquement et topographiquement.

¹⁸ Olmsted, *Mount Royal*, p. 42.

¹⁹ *Ibid.*, p. 22.

²⁰ Gaston Bachelard, *La poétique de l'espace*, 2^e éd. (Paris, 1958), p. 146.

²¹ Olmsted, *Mount Royal*, p. 43.

²² C'est dans les *Glades* qu'Olmsted conçut, à la requête des commissaires du parc, un réservoir qui de fait ne fut jamais bâti. Sa solution dans ce cas se présentait sous la forme d'un lac curvilinéaire «avec une route large et ombragée, une allée cavalière et un sentier longeant ses bords.» Le circuit de la promenade, dessiné par Olmsted sur la carte de 1877, devait avoir approximativement un demi-mille de long, l'allée cavalière devait avoir vingt pieds de large, le chemin carrossable quarante et le sentier quinze. Le site de ce réservoir allait devenir, au début du XX^e siècle, le lieu du «Lac-des-castors» conçu par Frederick G. Todd. Todd, un architecte-paysagiste, avait travaillé au bureau de Frederick Law Olmsted pendant quatre ans avant de s'installer à Montréal en 1900.

²³ Olmsted, *Mount Royal*, p. 39.

²⁴ *Ibid.*, p. 43.

²⁵ L'âge géologique du Mont-Royal se situe à un maximum de quelque 370 millions d'années.

²⁶ Olmsted, *Mount Royal*, p. 13n.

²⁷ *Ibid.*, p. 59.

²⁸ *Ibid.*, p. 73.

²⁹ *Ibid.*, p. 75.

³⁰ *Ibid.*

³¹ *Ibid.*, p. 9.

³² Lewis Mumford, *The Brown Decades* (New York, 1971), p. 40.

Bibliographie choisie

Fabos, Julius G., Gordon T. Milde, and V. Michael Weinmayr. *Frederick Law Olmsted, Sr., Founder of Landscape Architecture in America*. Amherst, University of Massachusetts Press, 1968.

Fein, Albert. *Frederick Law Olmsted and the American Environmental Tradition*. New York, George Braziller, 1972.

Marsan, Jean-Claude. «Le parc du Mont-Royal à cent ans.» *Vie des arts*, XIX:75 (été 1974), p. 17-22.

Murray, A.L. «Frederick Law Olmsted and the Design of Mount Royal Park, Montreal.» *Journal of the Society of Architectural Historians*, XXVI:3 (October 1967), p. 163-171.

Roper, Laura Wood. *FLO: A Biography of Frederick Law Olmsted*. Baltimore, Johns Hopkins Press, 1973.

Smithson, Robert. «Frederick Law Olmsted and the Dialectical Landscape.» *Artforum* (February 1973), p. 62-68.

Stevenson, Elizabeth. *Park Maker: A Life of Frederick Law Olmsted*. New York, Macmillan, 1977.

¹⁴ Cited by Frederick Law Olmsted in *Mount Royal*, 43.

¹⁵ *Ibid.*, 30.

¹⁶ *Ibid.*, 25.

¹⁷ Named in 1904, the Monteregian Hills take their designation from Mount Royal, the one best known geologically and topographically.

¹⁸ Olmsted, *Mount Royal*, 42.

¹⁹ *Ibid.*, 22.

²⁰ Gaston Bachelard, *The Poetics of Space*, translated by Maria Jolas (Boston, 1969), 155.

²¹ Olmsted, *Mount Royal*, 43.

²² It is within the Glades that Olmsted designed, at the request of the park commissioners, a proposed reservoir which was not, in fact, ever to be built there. His solution for this design was a curvilinear lake "with a broad, shaded drive; course for saddle horses; and a walk laid out about it." The circuit of the promenade, depicted in Olmsted's design map of 1877, was projected as being approximately half a mile in length. The pad for saddle horses would have been 20 feet wide; the carriage-way, 40; the walk, 15. The site of the reservoir was to become, in the early twentieth century, the locale of *Beaver Lake* as designed by Frederick G. Todd. Todd, a landscape architect, had worked in the office of Frederick Law Olmsted for four years before moving to Montreal in 1900.

²³ Olmsted, *Mount Royal*, 39.

²⁴ *Ibid.*, 43.

²⁵ The formation of Mount Royal could be dated geologically to a presumed maximum age of some 370 million years.

²⁶ Olmsted, *Mount Royal*, 13n.

²⁷ *Ibid.*, 59.

²⁸ *Ibid.*, 73.

²⁹ *Ibid.*, 75.

³⁰ *Ibid.*

³¹ *Ibid.*, 9.

³² Lewis Mumford, *The Brown Decades* (New York, 1971), 40.

Selected Bibliography

Fabos, Julius G., Gordon T. Milde, and V. Michael Weinmayr. *Frederick Law Olmsted, Sr., Founder of Landscape Architecture in America*. Amherst, University of Massachusetts Press, 1968.

Fein, Albert. *Frederick Law Olmsted and the American Environmental Tradition*. New York, George Braziller, 1972.

Marsan, Jean-Claude. «Le parc du Mont-Royal à cent ans.» *Vie des arts*, XIX:75 (été 1974), 17-22.

Murray, A.L. «Frederick Law Olmsted and the Design of Mount Royal Park, Montreal.» *Journal of the Society of Architectural Historians*, XXVI:3 (October 1967), 163-171.

Roper, Laura Wood. *FLO: A Biography of Frederick Law Olmsted*. Baltimore, Johns Hopkins Press, 1973.

Smithson, Robert. «Frederick Law Olmsted and the Dialectical Landscape.» *Artforum* (February 1973), 62-68.

Stevenson, Elizabeth. *Park Maker: A Life of Frederick Law Olmsted*. New York, Macmillan, 1977.

Un choix de photographies documentaires du parc du Mont-Royal tirées des archives photographiques Notman, musée McCord, avec des extraits du *Mount Royal, Montreal* (New York, 1881) de Frederick Law Olmsted.

A Selection of Documentary Photographs of Mount Royal Park from the Notman Photographic Archives, McCord Museum, with Statements from Frederick Law Olmsted, *Mount Royal, Montreal* (New York, 1881).

FIGURE 1. Vue de la tour de l'église Notre-Dame, Montréal, 1872.

«Gardons toujours présent à l'esprit que votre montagne a moins de mille pieds d'altitude, qu'elle n'est royale que par courtoisie et que si vous essayez de la traiter comme si elle avait la majesté inexpugnable d'un monarque alpin vous la rendez seulement ridicule.»

FIGURE 1. View from French Cathedral Tower, Montreal, 1872.

“Let it be borne always in mind that your mountain of less than a thousand feet of elevation is royal only by courtesy, and that if you attempt to deal with it as if it had the impregnable majesty of an Alpine monarch, you only make it ridiculous.”



FIGURE 2. Coup d'œil sur le parc du Mont-Royal.
 «Parmi les domaines de sa classe, votre montagne possède un avantage marqué sur tous les autres. J'entends par là, la noblesse de ses paysages qui s'étendent au-delà de ses frontières.»

FIGURE 3. Le chemin du parc de la Montagne.
 «La topographie sera responsable de presque chaque tournant de route ou d'allée.»

FIGURE 4. Le réservoir élevé, parc du Mont-Royal.

FIGURE 2. Glimpses in Mount Royal Park.
 "Among properties of its class your mountain possesses one marked advantage over all others. I mean that of noble landscapes extending far beyond its borders."

FIGURE 3. The Drive, Mount Royal Park.
 "The topography will account for nearly every curve of road or walk."

FIGURE 4. "High Level" Reservoir, Mount Royal Park.



FIGURE 5. Promenade sur le Mont-Royal, en hiver.

FIGURE 6. Coup d'œil sur le parc du Mont-Royal.
"Les aspects du paysage de la montagne, que l'on verra en descendant, sont très intéressants et très différents de ceux que l'on aura appréciés en la montant, avec le visage tourné dans la direction inverse."

FIGURE 5. Tandem Drive on Mount Royal in Winter.

FIGURE 6. Glimpses in Mount Royal Park.
"The aspects in which the scenery of the mountain will be seen in coming down are highly interesting and very different from those which will have been enjoyed in going up, with the reverse direction."



FIGURE 7. Les *High Steps* (marches hautes).

«Souvenez-vous que les marches, comme tout ce qu'il y a dans le parc, ne doivent pas être simplement un moyen de transport mais, dans les limites d'un coût raisonnable, elles doivent être parfaitement adaptées à leur fonction tout en contribuant à susciter une plus grande jouissance de la beauté de la nature, à cause de l'art qu'elles incarnent.»

FIGURE 8. Le chemin du parc du Mont-Royal, 1878.

«Ceux dont la très grande autorité est reconnue par tous, considèrent que l'art le plus élevé qui soit c'est l'art destiné aux lieux publics et à tous.»

FIGURE 7. The High Steps, Mount Royal Park.

“Bear in mind that the stairs, like every thing else on the park, should not be simply a means of transit, but, as far as with reasonable expense that can be made, consistently with perfect adaptation to their special purposes, means by which a greater enjoyment of the beauty of nature will occur, because of the art which they embody.”

FIGURE 8. The Drive, Mount Royal Park, 1878.

“Those whom all accept as the highest authority regard the highest art to be that which was made for public places and for the uses of all.”

7



8

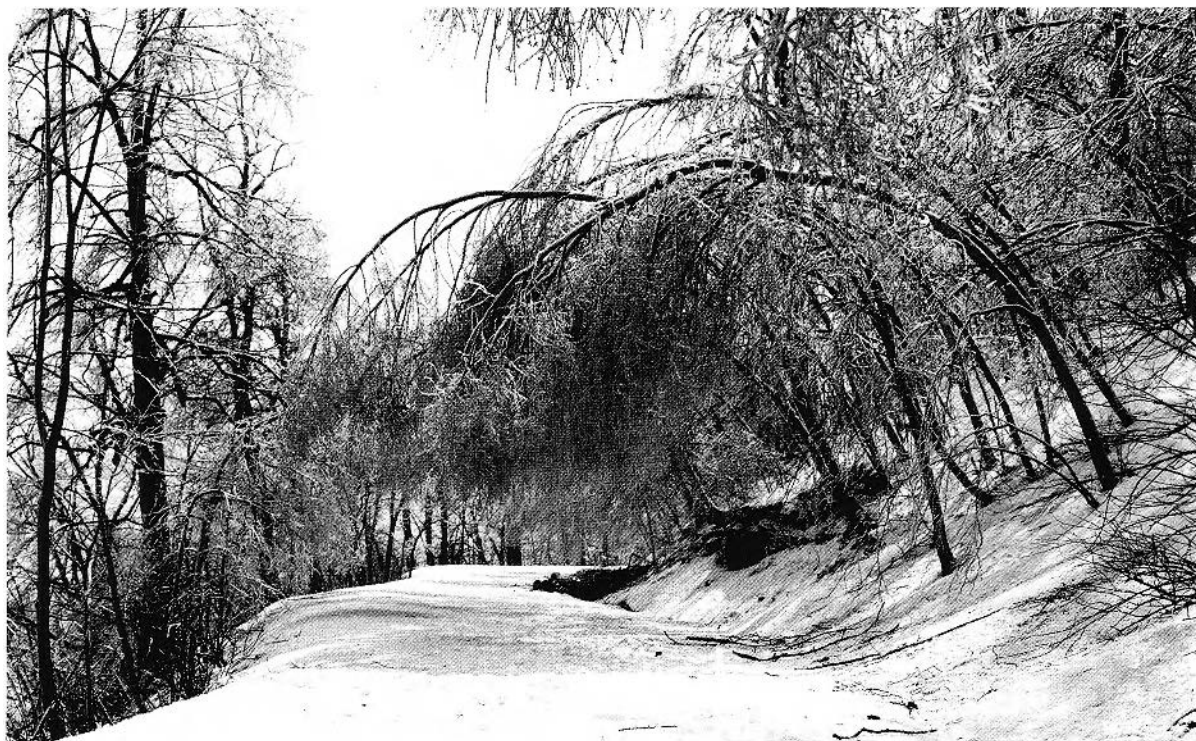


FIGURE 9. Scène d'hiver sur le Mont-Royal.
 «Une route ne doit pas être située seulement en fonction d'une économie de coûts de construction pour la mener commodément d'un point à un autre, mais en fonction aussi, du plan de développement ultime des ressources en charme poétique du paysage: ces ressources doivent être appréhendées dans leur ensemble et en interaction avec le domaine entier.»

FIGURE 10. Montréal vue du Mont-Royal, vers 1900.
 «Il y a cela de bon avec le bon art, il ne passe pas de mode comme le mauvais. Que votre travail sur la montagne s'inspire d'un art solide ainsi, plus les résultats vieilliront, plus ils gagneront en valeur: plus souvent vous les regarderez, plus familiers ils vous deviendront et plus grand sera le plaisir sain qu'il vous procureront.»

FIGURE 9. Scene on Mount Royal in Winter.
 "A road must be located not alone with reference to economy of construction in respect to convenience of passage from one point to another, but with reference to economy in the ultimate development of resources of poetic charm of scenery; and these resources must be considered comprehensively and interactingly with reference to the entire property."

FIGURE 10. Montreal, from Mount Royal, ca. 1900.
 "There is this, then, about good art; it is not, like bad art, to go out of fashion. Let your work upon the mountain be directed by sound art, and the older the results the more they will be valued; the oftener and more familiarly they are seen the more wholesome pleasure will be taken in them."



9



10