

RETÍCULAS VERDES, NUEVAS CIUDADES DECIMONÓNICAS. EL PARADIGMA DEL VEDADO, “ENSANCHE JARDÍN” DE LA HABANA

Carles Crosas Armengol
Doctorado de Urbanismo
Universitat Politècnica de Catalunya
Director: Xabier Eizaguirre Garaitagoitia

Resumen *Este artículo pone de relieve el interés urbanístico del Vedado de La Habana y su singular proyecto fundacional: el Plano del Carmelo. Un documento, cuyo valor no es solamente cartográfico, sino como expresión formal de un proyecto urbanístico de gran magnitud: el gran “ensanche jardín” de La Habana. Una propuesta determinante para la formación metropolitana de la capital de las Antillas y que destaca entre el conjunto de las experiencias urbanísticas decimonónicas. Un producto híbrido sin referentes directos, rico en sabores de nuevas y viejas experiencias urbanísticas: de antiguas ciudades de fundación indianas, de los contemporáneos ensanches españoles y de la creciente cultura del suburbio anglosajón. El ejemplo del Vedado se contextualiza dentro de un grupo de experiencias análogas en algunas capitales latinoamericanas (Buenos Aires, México DF, Montevideo y Sao Paolo). En suma, componen la imagen de un nuevo tipo de ciudad, en el que el deseo de la naturaleza (el verde) se superpone al orden reticular como expresión clásica de lo urbano.*

Palabras clave: Vedado – La Habana – Urbanismo XIX – retículas

En el universo urbanístico de las tramas ortogonales, el caso del Vedado de La Habana es singular por la extensión y regularidad de su cuadrícula, producto de un acertado proyecto inicial y su demostrada flexibilidad a más de un siglo de contrastes y demandas urbanas. Su trazado, que se extiende por más de 5 km² y ordena más de 300 manzanas cuadradas, merece ser considerado como un elemento urbanístico de primer orden, y constituye seguramente el mayor de sus valores patrimoniales. La reivindicación de la trama y el tejido urbano en su conjunto, pretende equilibrar el mayor reconocimiento que se viene atribuyendo a su arquitectura, exaltada primero por la calidad de las grandes villas burguesas de principios de siglo XX y después, por la introducción de los códigos modernos en las obras de mediados de este siglo. Una atención sin lugar a dudas merecida que, no obstante, pivota más sobre el valor patrimonial de los edificios que sobre su mérito propiamente urbano. La riqueza del Vedado resulta de la combinación de situaciones urbanísticas muy diversas, construidas sobre un esqueleto caracterizado por tres rasgos distintivos: una adecuada disposición respecto a la geografía del lugar; un carácter marcadamente isótropo, reproducido en aspectos y escalas múltiples; y una elemental jerarquía, que determina su estructura general. La fuerte presencia de estas características es la que dota al conjunto de fuerte unidad, una suerte de “homogeneidad diversa” que es excepcional por su dimensión y que es materializada en la continuidad de trazas ortogonales y en la repetición de la geometría de manzanas cuadradas. La realidad urbanística actual es el rico resultado de la superposición de ideas y actuaciones múltiples, elaboradas en tiempos distintos, afines o contradictorias entre sí, de orígenes más planificados o espontáneos, de una presencia más prolongada o instantánea. Sin embargo, la consolidación, maduración y transformación de la trama ha sido sólo posible por la fuerza de su proyecto inicial. En el sustrato del tejido actual, sigue trascendiendo hoy la importancia del momento de su génesis, instante creativo por excelencia, en el que fijando el lugar y la forma de la ciudad, se determinó el potencial de su porvenir.

El hallazgo de la copia original del plano fundacional del Vedado (Carmelo) en el Archivo del Servicio Histórico Militar de Madrid en 1999, fue un momento muy importante en los prolegómenos de esta investigación, cuando el interés por la realidad urbanística del Vedado de hoy (del tamaño de su trama, de su perfecta ortogonalidad, de su impactante arquitectura y de su confort ambiental) se extendía también a la indagación de los propios orígenes de una trama urbana tan singular.



Plano y Perfil de la población titulada el Carmelo, 1859
Fuente: Archivo del Servicio Histórico Militar de Madrid (SHM) SH CUB-108/10

1. Entre el plano del Carmelo y el proyecto del Vedado

El proyecto del Vedado tiene la particular característica de su elaboración fragmentaria, en base a una concepción inicial – el plano – que sin embargo, abarca solamente la parcialidad de su extensión definitiva. Su trazado y determinaciones globales fueron complementados a posteriori, en decisiones que debemos considerar como sustanciales.

Hace 150 años, el 8 de abril de 1859 el Ayuntamiento de la Ciudad de La Habana, aprobaba de forma definitiva la propuesta presentada por los promotores Domingo Trigo y Juan Espino, para “parcelar” la finca denominada El Carmelo, emplazada a una distancia de 2,5 millas de la capital: “Plano i Perfil de la población titulada el Carmelo”. Esta propuesta, firmada por el ingeniero civil Luis Iboleón Bosque, se fundamentaba en las cualidades de su emplazamiento, considerando que ningún otro punto de la capital podía “igualarse en belleza y salubridad”.

Sin lugar a dudas, el desconocimiento de la figura del tal Ingeniero Iboleón y la relativa importancia de los promotores de la empresa no han contribuido a esclarecer el valor real ni la ambición del proyecto en el momento de su génesis. De la tríada de actores, solo José Domingo Trigo resulta ser el único personaje relativamente conocido. Se sabe de él que a mediados del siglo XIX, y por un corto período de tiempo, consiguió la concesión de los tranvías de Madrid, cuando en 1869, siendo el concesionario de los ferrocarriles urbanos de La Habana, se asoció con Daniel O’Ryan logrando la concesión del primer ferrocarril urbano de la capital.

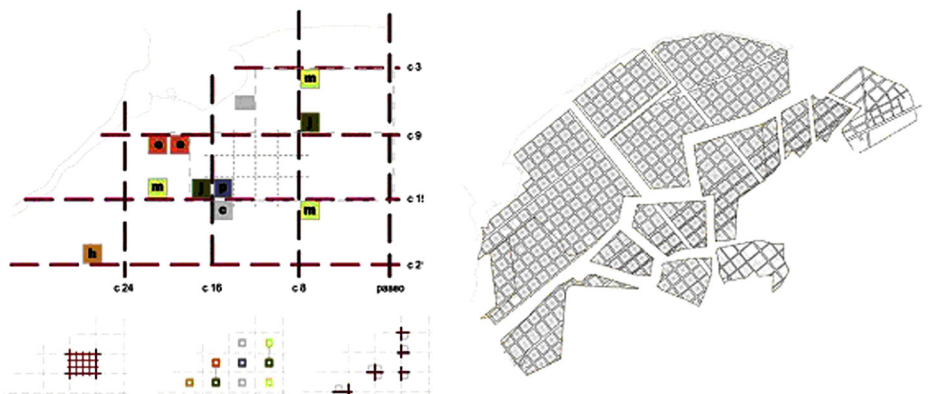
Sin embargo, a los nombres de Domingo Trigo, Espino e Yboleón habría que añadir otros. Mencionar por un lado la influencia que podrían haber tenido otros ingenieros en su papel de auténticos artífices del desarrollo y el saber urbanístico de La Habana del momento (entre los que destaca Francisco de Albear, quien además de estudiar en España, alternó su presencia entre la colonia y la metrópolis). Pero sobretodo, reivindicar la influencia directa del ilustre Francisco de Frías y Jacott, Conde de Pozos Dulces, quien además de ser propietario de la finca original del Carmelo-Vedado, sospechamos que sería también el auténtico artífice del proyecto. Su pericia como agrónomo, su vinculación con las más reconocidas instituciones culturales, sus iniciativas políticas y culturales y sobretodo, los conocimientos sobre urbanismo que habría acumulado en sus largas estancias en Baltimore, París, Madrid o Nueva York, relegan con justicia el valor del trabajo del incógnito ingeniero, a las más que probables decisiones del promotor.

El plano del Carmelo es singular por su dimensión y calidad. Mide 103,4 x 214,6 cms, y se ha conservado dividido en tres hojas unidas. Su escala generosa, 1/2.000, y su calidad gráfica, da excelente detalle de su contenido. Su cromática es variada y delicada en sus tonos. Líneas simples de colores oscuros definen el trazado de las manzanas y de las parcelas (en negro), del ferrocarril (en azul), entre otras. La línea de la costa resaltada en carmín; los tonos verdes entorno al río, el nuevo parque urbano y las plantaciones de árboles; grises para edificaciones existentes y rojizos para las que se propone; y el amarillo, predominante, relleno del espacio interior de las manzanas.

Tres son los instrumentos que se utilizan para explicar la propuesta: el plano propiamente dicho, como elemento fundamental, y dos recursos complementarios: una "vista general" – perspectiva oblicua de un pequeño fragmento y unas "referencias" – especie de código urbanístico mínimo para regular la nueva ordenación.

Una única **perspectiva** "Vista general en perspectiva del Paradero del Ferro-Carril Urbano y de una calle de la proyectada población del Carmelo según la planta" le basta al autor del plano para explicar el ambiente urbano imaginado para la nueva población. A través del dibujo de un cruce de calles, se enfatizan algunas de las condiciones esenciales del proyecto: los carriles de hierro por donde circula el tren tirado por animales; la nueva condición ambiental de la urbanización (definición de una triple alineación de la calle, las cercas vegetales y los árboles); y la imagen de ciudad tradicional, de densidad baja y de manzana cerrada (cuadrícula), construida con casas de una sola planta con un portal corrido sobre la calle. Una imagen relativamente modesta que la construcción real de la ciudad superará claramente.

Las denominadas "**referencias**", anotadas sobre el mismo plano, son una especie de normativa extremadamente básica, donde se establecen las condiciones mínimas que complementan las regulaciones de la planta de la nueva ciudad. Se trata de un texto brevísimo, que hace una sintética descripción del proyecto con detalle de lo que está dibujado, y en el que se establece esencialmente la obligatoriedad de las edificaciones de retrasarse respecto a la línea de calle, dejando un pequeño jardín de 5 metros de fondo delante (carmen), además de un portal de 4 metros de amplitud. Unas disposiciones que se mantendrán durante años, como reglas de ordenación básica, y que serán comunes en las "Ordenanzas de Construcción" para toda la ciudad, publicadas solo dos años después (1861).



Pero el elemento fundamental de la propuesta es el **plano** propiamente dicho, con su planta que define una cuadrícula de calles que delimitan hasta 116 manzanas de geometría absolutamente regular. Calles de un ancho constante de 16 metros, en ambas direcciones. Todas, a excepción única de una vía en sentido horizontal de jerarquía superior (calle 9), que es la traza por donde circula el tranvía (de 25 metros). Las vías vienen numeradas según el orden impar en las horizontales (del 1 al 19) y en orden par las verticales (del 2 al 32), siguiendo la tradición de los planos norteamericanos. Las manzanas regulares y cuadradas, de 100 metros de lado, a excepción de algunas pocas irregulares situadas en los límites, con previsión de terrenos para equipamientos, que representan una proporción de un 10%. La conciencia del ferrocarril, del “camino urbano de hierro”, es más que destacable, y merece una atención especial, cuando además de la doble línea principal que enlaza La Habana con la nueva estación del Carmelo, se trazan también líneas complementarias para abastecer mercados y demás actividades, recorriendo la práctica totalidad de su extensión.

El tema de los equipamientos es otra cuestión sustancial en el plano, por su clara superación de los modelos simétricos y centralizados que habían imperado en la tradición de las ciudades de fundación hispánica. Si bien iglesias y cuarteles persisten aún en esta propuesta, como símbolos del poder militar y religioso, toman mayor relevancia aquellos equipamientos con un carácter más social: mercados, hospital o escuela. La propia plaza, situada al lado de la iglesia, pasa ahora a denominarse “parque” y a colocarse más en relación a la propia estación de ferrocarril que buscando su centralidad geométrica respecto al conjunto de la población.

La localización de las piezas dotacionales responde a una cierta lógica de equidistribución. Buscando descubrir las reglas de su posición, puede adivinarse cierta estructura oculta en la aparente isotropía del plano. A priori, parece que solo la calle del ferrocarril tenga una mayor jerarquía, y que en el límite oriental del plano se insinúe una vía vertical arbolada de gran dimensión. El esquema de interpretación que se plantea establece una cierta relación entre algunas calles y la posición de equipamientos y parques: de la superposición de ejes longitudinales y transversales resulta un sistema de cuadrantes, a los que se asocian también equipamientos y manzanas. Partiendo de una equidistribución teórica de una dotación por cuadrante, esta relación se modifica, intensificándose en los puntos centrales y difuminándose en otros, destacando el cuadrante de la estación convertido en pieza de máxima centralidad.

2. Patrón de La Habana moderna

La relevancia del Vedado en la historia urbana de La Habana es extraordinaria y su importancia tiene que ser medida sobre dos cuestiones fundamentales. La primera es el descubrimiento de un nuevo territorio para la ciudad, la puesta en valor de la ciudad litoral frente a la ciudad interior (aún asumiendo su inseguridad en construir una verdadera fachada al mar). La segunda, es la introducción de una nueva forma urbana fruto de los nuevos ideales urbanísticos, y que se convertiría en patrón para el futuro desarrollo de la ciudad. La superposición de ambos valores sitúa el proyecto para el Vedado como pieza clave de la construcción de La Habana metropolitana y aventura de alguna manera, la “refundación” capitalina” de la ciudad.

No cabe duda que, a la vista del plano original, la idea de “refundación” resulta totalmente desmedida, sobretodo si tenemos en cuenta la entidad y magnitud de La Habana de mediados del XIX, una de las principales ciudades de América y la segunda, junto Barcelona, entre las ciudades “españolas”. Aún así, el gran acierto en las decisiones del proyecto lo acabarían postulando como tal con el paso del tiempo. Aunque en su arranque y contexto inicial el Vedado estuviera lejos de este propósito, el progresivo desarrollo de su potencial sí nos permitiría sostener esta hipótesis. Los primeros en vislumbrar su potencial fueron los burgueses que construyeron ahí sus grandes villas (primeras décadas del siglo XX), huyendo incluso del nuevo centro

reformado entorno al Paseo de Prado. A posteriori, fue descubierto como sitio central de los negocios de inversores capitalistas, a la vez que los grandes planes generales urbanísticos para la ciudad descubrían también sus potenciales (plan de Sert y TPA).

El salto definitivo se daría en la década de los 50', cuando los grandes proyectos y las principales actividades de la ciudad eligieron encajarse en su trama. El proceso de apertura de la Rampa, y la terciarización de la misma calle 23 (que se llegó a calificar como el "Broadway de La Habana") serían las dos mayores expresiones de esta auténtica "refundación" de la capital, cuya cristalización se hubiera consumado seguramente, de mantenerse el contexto socioeconómico y político en el que se había iniciado.

Con el Vedado, La Habana del siglo XIX, descubrió **el mejor de los territorios de la ciudad**. Sin lugar a dudas, la decisión de acercarse al mar en este momento, ocupando unos terrenos sembrados de baterías militares, es cuanto menos, poco inmediata. En la ciudad-puerto, construida alrededor de la bahía, el mar no fue solo un telón de fondo, sino la condición indispensable de la existencia de la ciudad. El agua era la actividad del puerto, el acceso y la salida de la ciudad, el campo de batalla para el control de la bahía... El mar no era aún un paisaje deseado, sino un escenario más bien temido. Por ello, la ciudad decimonónica había crecido hacia el interior, alcanzando únicamente la costa en la sucesiva ocupación del primer gran ensanche de la ciudad: Centro Habana. Existía además una incipiente ciudad, alternativa a la primera, que había empezado a construirse ya sobre las Calzadas: la que buscaba aislarse de los temores de la ciudad central, construida en forma de crecimiento suburbano sobre los caminos de entrada y salida.

El llano del Vedado, con toda la franja litoral que desde Miramar, pasando por Almendares llega hasta la Marina Hemingway, eran terrenos "impensables" para una ciudad asustada por la bravura del mar y por la memoria de sus constantes incursiones. Visionario fue el Vedado en su decidida apuesta por el territorio litoral, señalando, desde un primer momento, sus enormes posibilidades; cuando desde el mismo plano fundacional, se insinuó ya la voluntad de la nueva ciudad por cruzar el Almendares y situarse en este territorio privilegiado. No por casualidad, entrado el siglo XX, las mejores parcelas de La Habana se encontrarían sobre esta misma ciudad litoral, en el momento que el mar dejaba definitivamente de ser objeto de miedo y pasaba a serlo de deseo. Una acertada apuesta por unos terrenos de pendientes suaves, cuya proximidad a la costa ofrecía tanto las excelentes vistas sobre el océano como las deseadas brisas que atemperan el calor extremo del Caribe.

El sucesivo desarrollo de la ciudad residencial a occidente, sumado al importante corte geográfico que representa la bahía para el desarrollo hacia el este, acabaría convirtiendo el Vedado en **baricentro en la metrópolis**, por ocupar una posición geoméricamente central en el encuadre de la naciente Habana metropolitana. Con ello, la elección del lugar tiene el doble valor de ser el germen de la ocupación del litoral occidental de la ciudad y de espacio central de la futura estructura metropolitana.

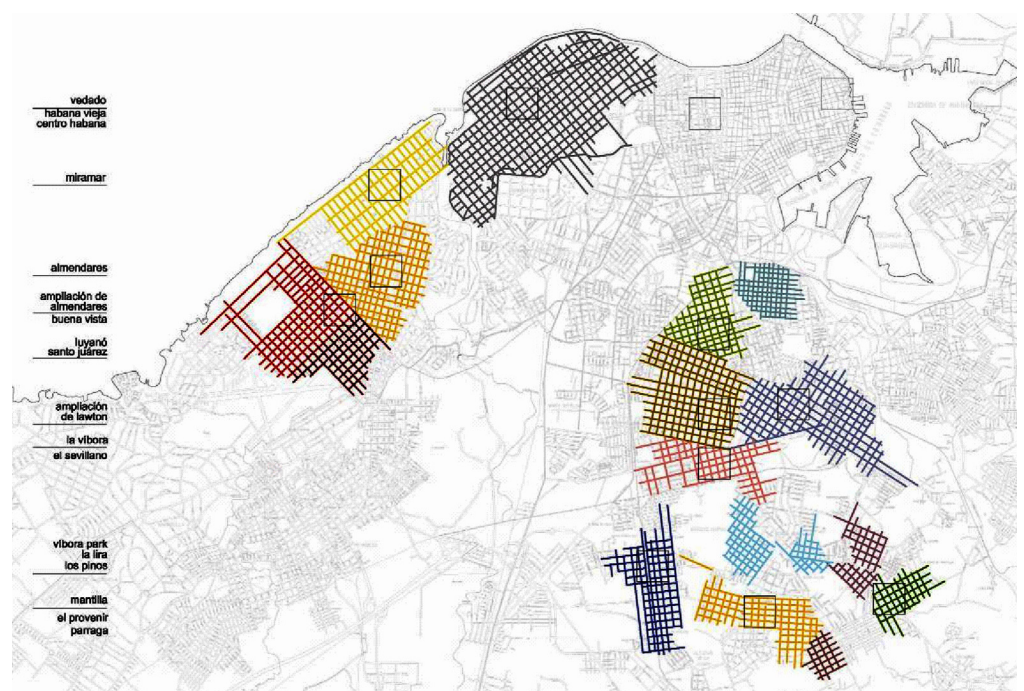
Pero el importante descubrimiento de un nuevo territorio se acompañó además, de la **introducción de una nueva forma urbana**, estrechamente relacionada con los nuevos instrumentos urbanísticos que se emplean en este momento. En su búsqueda de un nuevo ambiente urbano, el Vedado representa también la voluntad de construir una alternativa real a una ciudad densa, de trazado irregular, de geometría imperfecta, incapaz de adaptarse a las nuevas exigencias de la tecnología y de la higiene.

En clara contraposición a los irregulares entramados sobre los que se erigieron los tejidos de La Habana Vieja primero y de Centro Habana después, el Vedado introdujo también la perfecta ortogonalidad geométrica que tan difícil había sido conseguir en muchas de las ciudades de fundación hispánica. Los viejos dameros imperfectos de La Habana, vieron a partir de este momento como las nuevas retículas se construirían tensando sus líneas a la perfección y regularizando al máximo sus dimensiones.

Sin embargo, el carácter de la nueva forma urbana no se halla únicamente en su perfección geométrica, que ofrece nuevas perspectivas y nuevas relaciones visuales, sino también en los propios ingredientes que constituyen su tejido. La nueva condición urbana se supedita a un mayor contacto con la naturaleza, elaborando un nuevo paisaje que introduce el árbol como elemento principal de la urbanización, al lado de los jardines delanteros que contribuyen a la calidad ambiental de las nuevas calles, explicitando la importancia del "ornato público". No solo los elementos urbanos simbólicos, representativos o monumentales debían ser "bellos", sino que el conjunto de la nueva ciudad tenía que responder también a la misma exigencia de embellecimiento. La imposición del portal delantero fue una fértil expresión de estos nuevos cánones.

Más allá de las determinaciones anotadas en las "Referencias" del Plano del Carmelo, la propia construcción del barrio será mucho más generosa con el tema del verde, aumentando su presencia en patios interiores de manzana y en los espacios laterales de las edificaciones aisladas (muy importantes serían en este sentido las ordenanzas sanitarias de 1914, que imponían la edificación aislada). Como sería también aumentada la exigencia por lo "bello", en la suerte de casas que irían colonizando paulatinamente manzanas y parcelas, una especie de autoexigencia que se mantendría viva en la construcción individual de muchas de las casas que componen el patrimonio edilicio del barrio.

Con ello, conviene observar como el proyecto Vedado, no ha sido solo referencia para los crecimientos sucesivos de la ciudad, sino además un patrón literal. No únicamente en el espacio urbanizado sobre la franja litoral, al oeste de la ciudad histórica, sino también sobre aquella ciudad interior estructurada a través de las calzadas y nuevas carreteras (más allá de los límites de las actuales Habana Vieja y Centro Habana). El plano del área metropolitana sitúa el conjunto de los repartos de mayor similitud, mostrando la impronta territorial de la forma urbana del Vedado.



Esquema de interpretación: tramas ortogonales y analogía con el Vedado
Fuente: elaboración propia sobre cartografía digital e 1/10.000

La visión comparada de algunos fragmentos de estos barrios, ilustra las diferencias sustanciales entre la imagen del Vedado y los tejidos urbanos anteriores: de La Habana Vieja y Centro Habana. Se evidencia hasta qué punto el Vedado es una ciudad distinta, de dimensiones sustancialmente mayores (calles, manzanas), de ordenación geométrica ortogonal, homogénea e isotrópica, de edificaciones aisladas, de manzanas cuadradas, de mayor permeabilidad y fuerte presencia del verde. La mayor parte de estas características, si no todas, son comunes en cambio, en el resto de fragmentos seleccionados en el conjunto del área metropolitana. Almendares, Los Pinos, el Porvenir, el Sevillano, Mantilla o la Ampliación de Lawton son sectores de forma urbana parecida o idéntica a la del Vedado. Miramar es una variación interesante y el más relevante de los casos presentados, con sus manzanas rectangulares y sus anchas calles. La Víbora, a pesar de su topografía más ondulada, es el más análogo de los ejemplos, sobretodo a la vista de su morfología actual.

La influencia del Vedado "patrón" no se queda aquí. En la capital de Oriente, Santiago de Cuba, interesa ver como fueron plasmadas literalmente sus determinaciones en el barrio de Vista Alegre. Proyecto nacido más tardíamente, en 1906 fue promovido por la Compañía de Urbanización y ensanche de Santiago, a las afueras de la ciudad, al este de la ciudad y lejos de la estrechez de sus calles. Sobre las laderas suaves de excelentes calidades paisajísticas (y aún estando en este caso lejos del mar) el nuevo barrio se construiría también pendiente de un nuevo ferrocarril eléctrico, que le conectaba con el centro. Industriales, terratenientes, financieros y burgueses fueron ocupando parcelas del nuevo reparto con arquitecturas representativas de su poder, sobre un trazado de claras analogías que no consigue superar su ambición (manzanas cuadradas orientadas NE-SO y NO-SE, de una dimensión entre los 90 y 100 m de lado y calles ortogonales de 12-14 metros).



Comparativa de 5 fragmentos urbanos: Habana Vieja, Centro Habana, Vedado, Miramar y La Víbora
Fuente: google maps

3. Proyecto notable del urbanismo decimonónico

El contexto culturalmente híbrido en el que nace el proyecto del Vedado, no facilita asegurar sus referencias, ni centrar tampoco su marco de comparación. ¿Es el Vedado un producto tardío de la tradición de las Leyes de Indias? ¿una de las ciudades modernas que se establecieron ex-novo bajo el mismo orden reticular en Norteamérica? ¿un "suburbio" al estilo anglosajón, ciudad-jardín "avant la lettre"? ¿o acaso podría ser un producto derivado de la tradición de los ensanches que se proyectan y discuten contemporáneamente para las "otras" capitales españolas? La falta de documentación básica del proyecto original y los pocos datos sobre el autor y promotores del proyecto, contribuyen a elevar más aún estos enigmas.

Por su **singular condición geopolítica**, Cuba vivía a mediados del XIX inmersa en dos mundos culturalmente diferenciados. Uno, el de la colonia, vinculado directamente con la cultura española (con parte de la Europa más meridional), y emparentado con las renacientes culturas latinoamericanas, bajo el dominio de la misma corona hasta unas décadas antes. Con la independencia de las nuevas repúblicas, Cuba mantuvo durante esta época, su papel de principal ciudad española en América, en su extraña condición de territorio insular distanciado más de 7.000 Km de la Península. Otro universo bien distinto lo representaba el mundo anglosajón, cuya creciente influencia llegaba a través de los Estados Unidos de América. La proximidad

geográfica y la progresiva dependencia económica de este país, llevaron a fijar también allí la mirada en el terreno cultural, abriéndose a las influencias de una nueva realidad, sugerente y novedosa, para una colonia relegada a desarrollar un mismo papel secundario .

En este contexto de influencias duales intentamos discutir la importancia del proyecto del Vedado, en relación a los **episodios urbanísticos contemporáneos** más conocidos: el de los ensanches españoles en Europa y tanto el de las ciudades de fundación tardía, como de los nuevos suburbios en Norteamérica. Nos fijamos además, en una serie de experiencias urbanísticas decimonónicas menos paradigmáticas que se dan en algunas capitales iberoamericanas. Se trata de proyectos de expansión de algunas grandes ciudades, que tanto por su forma como por su génesis, tienen características comunes con el Vedado.

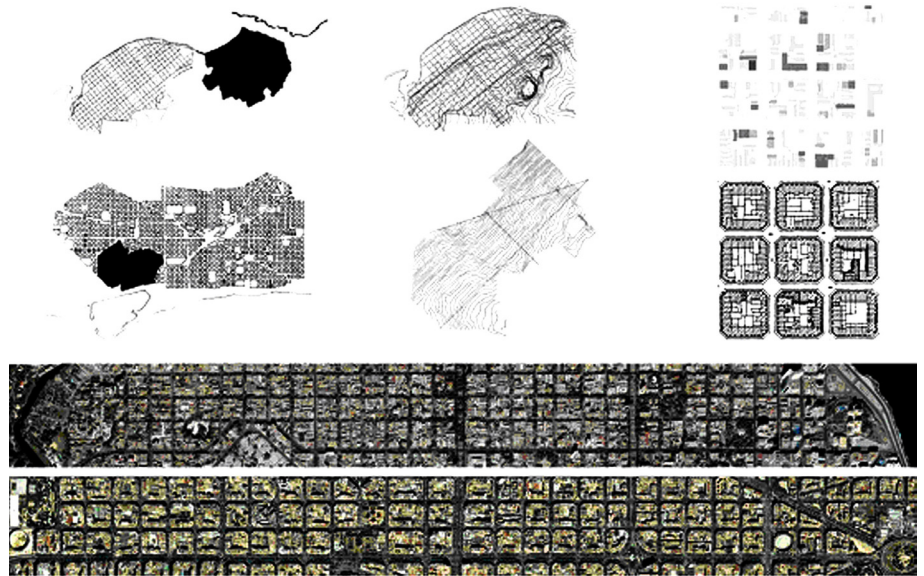
Numerosos autores se han referido a los cambios sociales, económicos y políticos que caracterizan el **“capitalismo industrial” y su impronta en el urbanismo**. En el campo de las transformaciones de las ciudades, Paolo Sica confiere una importancia capital al fenómeno del mercado del suelo y la rentabilidad inmobiliaria, asociados a la innovación tecnológica en el sistema de los transportes urbanos . La importancia del ferrocarril no explica únicamente la colonización de amplios territorios en América, sino que también “en el interior de los centros (...) el ferrocarril, con los lazos de sus líneas y las terminales de sus puntos de llegada, provoca la destrucción de seculares equilibrios ecológicos y la formación de nuevos sistemas morfológico-funcionales”. Este nuevo fenómeno urbano comporta un importante crecimiento expansivo de la ciudad, siendo a la vez, causa y consecuencia: “la eficiencia del desplazamiento físico viene exigida por un cierto nivel dimensional de la ciudad y por una organización funcional basada en la especialización de las partes (división del trabajo) y en la segregación de las clases (división social), que, sin embargo no puede prescindir de lazos precisos de interacción”. Los nuevos medios de transporte conducen las ciudades a una nueva era, en donde toma gran importancia la “industria” del suelo, que fomenta y aprovecha un momento de gran crecimiento demográfico de las ciudades: “Nace así una nueva industria, privada y pública, al servicio de la máquina productiva de la ciudad: es una industria que produce y vende, como dice Marx, el “cambio de lugar”. Sus inicios están constituidos por la introducción de servicios regulares prestados por vehículos tirados por caballos, organizados por compañías privadas (...). Las ciudades, hasta ahora planificadas en función de movimientos peatonales o medios lentos de transporte, se reorganizan”.

Estos condicionales explicarían que, con algunas décadas de diferencia, las ciudades mediterráneas europeas y las grandes capitales iberoamericanas, compongan sus respectivos planes de extensión, en los que se planifica la ocupación de grandes extensiones de suelo. Es en esencia, un gran proyecto de expansión económica, de generación de riqueza y de progreso, a través del nuevo instrumental de la naciente ciencia urbanística.

I. La condición de “ensanche” de La Habana. El espíritu de los ensanches españoles

Cita obligada en esta contextualización, los Ensanches constituyen uno de los capítulos fundamentales de la urbanística moderna. A mediados de siglo XIX, en España, y en el sur de Europa en general, empezaron a construirse los denominados “ensanches”. Productos urbanísticos claramente diferenciados, la referencia es oportuna por la peculiar **coincidencia cronológica** entre el Anteproyecto de Ensanche de Ildefons Cerdà para Barcelona y el mismo Plano del Carmelo, ambos de 1859. Esta es una cuestión que ha suscitado comparaciones e intentos de descubrir analogías entre uno y otro caso, y que se haya planteado una supuesta influencia de Cerdà “en el mar del Caribe”. Las similitudes en la posición territorial que ocupan en sus respectivas ciudades, en la geometría cuadrada de sus manzanas, en la orientación de sus coordenadas respecto a la topografía y los vientos dominantes, nutren esta comparativa. La ambición con que se plantean y desarrollan ambos

proyectos, además de su propia extensión territorial, desacreditaría cualquier intento. Poniendo en duda cualquier influencia directa real entre ambos proyectos, está claro que los dos son fruto de unas circunstancias y de un contexto socioeconómico común. Ambos además, se desarrollan en dos grandes ciudades, emparentadas en aquellos tiempos por su papel relegado a Madrid, capital del gran imperio en decadencia. Su común necesidad de transformación urbana se produce con el derrumbe simultáneo de sus murallas, con un notable aumento de la población, con la eclosión de una burguesía urbana ansiosa de visibilizar su poder y con la llegada del ferrocarril (curiosamente más temprana en ambos territorios, que en la misma capital: en 1837 Habana-Güines, en 1848 Barcelona-Mataró). A finales del XIX el Ensanche Cerdà y el Vedado representaron un mismo modelo de ciudad, liberal e igualitaria.



Esquemas comparativos entre el Vedado y el Ensanche Cerdà: relación con la ciudad, disposición topográfica, dimensiones de las tramas y forma de la edificación, extensión comparada.

Fuente: Vedado, elaboración propia / Ensanche Cerdà, Laboratorio de Urbanismo LUB

II. El legado de las Leyes de Indias y las tramas norteamericanas

Pese a su contemporaneidad con los ensanches europeos, no cabe duda de la mayor similitud del plano del Carmelo con los de las ciudades de fundación hispánica. De aislar tanto las circunstancias contextuales como la trascendencia material del propio proyecto, la simple observación del plano difícilmente nos permitiría hallar otra referencia que la de esta importantísima herencia cultural.

La idea de **trama urbana** de los ensanches es menos potente en las ciudades de Indias y toma otro significado para el caso de las **ciudades norteamericanas**. La trama tiene ahí un carácter más territorial, y la búsqueda de la idea de naturaleza es mucho más presente. M. Christine Boyer lo ha descrito de la siguiente manera: "This "back to nature" movement, which spread across the urban mentality of the late nineteenth century, valued woodland and meadows for their spiritual impact; they were places of simple virtues and pleasures on the edge of urban disquietudes and troubles". Estamos por lo tanto, ante un tipo de mentalidad urbana diferente, que busca en la extensión reticular valores específicos, diferenciales en relación a las antiguas ciudades de fundación o a los propios ensanches. El proceso de metropolización de estas ciudades se produciría de esta manera, valorando más los factores "naturales" y la distancia al centro, que la continuidad de la trama entendida como expansión literal de lo "urbano". Es así como se explica que se considere, en palabras de la misma autora, que la dispersión de la población desde el centro fue la gran solución para la mejora de la ciudad del XIX.

En esta línea de razonamiento, se explica también el desarrollo de nuevas experiencias de urbanización, entre las que destaca el suburbio de Riverside en Chicago. Este barrio se construyó siguiendo el innovador plan de 1869, promovido por la "Riverside Improvement Company" dirigida por el arquitecto Frederick Law Olmsted y su socio Calvert Vaux, que ocuparía 1.600 acres sobre Des Plaines River, a unas 9 millas del downtown. Se trataba en este caso de construir una comunidad rural, que conciliara las ventajas de vivir en el campo con la dotación de los modernos servicios de la ciudad, además de proporcionar su fácil conexión a través del ferrocarril. Los parques y la sinuosidad de los trazados, construían un paisaje urbano que sería referencia de primer orden en la teorización posterior de la "ciudad jardín".

La construcción del **suburbio como producto especulativo**, conlleva la rotura con la larga tradición de la retícula como forma de construir la ciudad. Dentro de una reciente tradición paisajista, los suburbios siguieron algunas de las pautas de cementerios rurales y parques, buscando el naturalismo, el informalismo y lo pintoresco. Este modelo tomaría un mayor empuje con la llegada del ferrocarril. En el área de Los Ángeles, la llegada del Southern Pacific Railroad (1876) y el ferrocarril de Santa Fe (1887) provocarían la primera gran explosión urbana de la ciudad, cuando en 1887 al menos 40 ciudades eran trazadas sobre las nuevas líneas territoriales, en una media de una ciudad cada milla y media de ferrocarril.

Con todo ello, en el siglo XIX nacía una nueva forma urbana que tendría una repercusión extraordinaria para el futuro de las ciudades. Robert Fishman explica los orígenes y el auge de "Suburbia", una **"utopía burguesa"**, que es el resultado del esfuerzo de arquitectos, diseñadores, inversores, constructores y especuladores para construir una nueva forma urbana, repensada no como proyecto de ciudad colectiva, sino individual, desde la idea de la casa individual y la familia, buscando la distancia con la ciudad y el contacto con el campo.

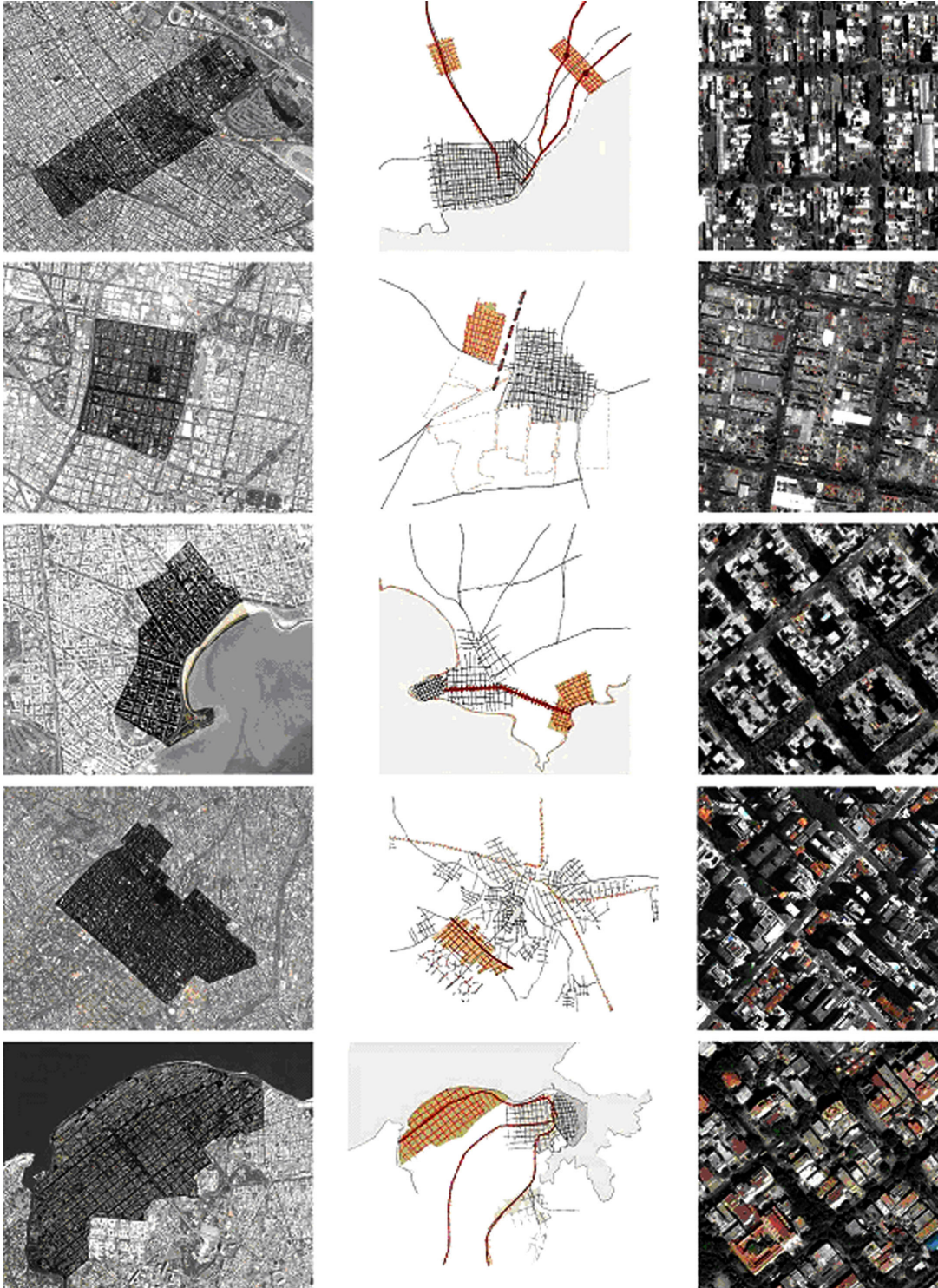
III. "Ensanches jardín" y metropolización en ciudades capitales iberoamericanas

A lo largo del siglo XIX, el proceso de concentración de población en las grandes capitales del continente, se dio a la vez por la densificación de los centros y las constantes expansiones de los límites de la ciudad. La masiva llegada de población comportó un incremento sustancial de la densidad de la ciudad existente, y dio lugar a la proliferación de los tipos arquitectónicos más populares, denominados cuarterías, casas chorizo, conventillos, ciudadelas, entre otras.

Fue así como las ciudades vieron **extender sustancialmente sus tramas coloniales**, concebidas ya inicialmente como ciudades sin límites. Nuevas áreas urbanas fueron destinadas a acomodar el importante aumento de población, destinadas a sectores sociales diversos. Las propuestas de fraccionamientos, urbanizaciones, repartos y colonias, se sucedieron en este contexto con ciertas analogías en común, como oportunidades de un negocio que convertía antiguas fincas rurales en nuevos solares urbanos. De entre las infinitas propuestas de desarrollo urbano que tuvieron lugar en las principales ciudades, nos hemos fijado en aquellas que tienen una mayor entidad y relación con el caso del Vedado: por su relación respecto la ciudad preexistente, por su forma de trazado reticular y por su nivel de representatividad.

El caso de Belgrano, en Buenos Aires, resalta la singularidad de la retícula que se establece de forma aislada a partir de su conexión con el ferrocarril. Santa María la Ribera, en México DF, es el caso de una de las colonias que constituirán el auténtico ensanchamiento de la ciudad colonial, con la particularidad de ser una de las pioneras. Pocitos, en Montevideo, es ejemplo de un nuevo crecimiento urbano que descubre las bondades del territorio litoral de la ciudad. Finalmente la Villa América de Sao Paulo, aún siendo el caso más distinto, ejemplifica la imagen de esplendor de la ciudad exclusiva de la burguesía, en este caso, de la "élite cafetera". Sin pretensión de exhaustividad, otros casos deben existir en otras grandes ciudades iberoamericanas (por ejemplo Paraíso, en Caracas, o Providencia, en Santiago de

Chile) que sin embargo no aportan nuevos elementos de analogía común. Un primer rasgo característico hace referencia a la singular **localización** de algunos de los nuevos sectores urbanos en una **relación discontinua** respecto la trama preexistente. A pesar de que no sea evidente en la actual conformación metropolitana, con la introducción del transporte urbano fue posible crear nuevas "poblaciones" o "urbanizaciones", a una cierta distancia y que con el paso del tiempo acabarían por integrarse en gran magma urbano. Como pasa con el Vedado en La Habana, también en Buenos Aires o en Montevideo, las actuales tramas infinitas ocultan momentos discontinuos en la formación de la gran ciudad, siendo Flores y Belgrano, en Buenos Aires, dos casos paradigmáticos.



Belgrano-Buenos Aires / Santa María la Ribera-México DF / Pocitos-Montevideo / Avenida Paulista-Sao Paolo / El Vedado-La Habana. Comparativa dimensional y formal

Fuente: elaboración propia a partir de fotografías aéreas de google maps paradigmáticos, se podrían considerar como "suburbios" sustentados sobre una estructura reticular.

La idea de **representatividad** de las nuevas áreas urbanas es otro ingrediente importante. Entre el simple negocio de promoción de suelo y la búsqueda de una verdadera alternativa a la ciudad tradicional, estas propuestas se plantearon sobre unos mismos temas: la búsqueda de una nueva forma de hábitat para las clases burguesas, el descubrimiento de nuevos territorios, el establecerse a una distancia crítica respecto al centro de la ciudad, el estructurarse en relación a los nuevos tranvías y ferrocarriles... Se trata de retículas concebidas con cierta autonomía, relacionadas con la ciudad central a través del camino de hierro, tejidas con anchas calles que aseguran mejores condiciones higiénicas, situadas en una amable relación con la naturaleza, alejadas de los problemas de la ciudad central. En los casos más paradigmáticos, se podrían considerar como "suburbios" sustentados sobre una estructura reticular.

Paolo Sica se refiere también a los "barrios periféricos burgueses" como una de las expresiones características de la ciudad decimonónica. En un primer momento las clases asentadas significaron los espacios centrales de la ciudad en transformación, citando el caso paradigmático de las Avenidas de Hausmann en París (como podríamos referirnos, salvando las diferencias, a la reordenación del espacio de las Murallas en La Habana). En un segundo momento se pasa a la residencia aislada y a los barrios suburbanos. Hasta producirse la implantación de medios de transporte masivo, el fenómeno quedó limitado a la alta aristocracia. En Inglaterra, desde principios de siglo XIX, los cottages gozaron de gran fama, hasta llegar a generalizarse para un público menos exclusivo.

"(...) la burguesía se mueve hacia la zona exterior suburbana en búsqueda de su propia identificación, de su propio paisaje ideal, en un ambiente depurado de las crecientes mortificaciones del economicismo y rico, en cambio, en valores estético-morales, aptos para ser propuestos inmediatamente también como signo económico, que nivela o diferencia. La calma del ambiente, la protección de las casas respecto de las miradas ajenas y los caminos amplios y desiertos dan una cierta seguridad en el distanciamiento de la ciudad y alejan del contacto con la muchedumbre, evitando la promiscuidad y la violencia inopinada".

El modelo de casa aislada (cottage, quinta, etc.) evolucionaría hacia el chalet, conservando su forma aislada, retirándose de la calle y de las parcelas vecinas. Buscando en su posición, mantener su identidad, y utilizando la arquitectura y los elementos estilísticos más diversos para reafirmar su personalidad respecto al entorno.

Entendemos que esta imagen está presente en la serie de casos que mencionamos a continuación, a pesar que su forma urbana diste mucho del modelo del suburbio residencial tipo Riverside. En muchas de las ciudades iberoamericanas, la herencia y tradición de los trazados hipodámicos es tan fuerte, que seguirían siendo igualmente válidos para el caso. En la búsqueda de un nuevo paisaje urbano, no se optó por lo pintoresco de los trazados orgánicos e irregulares, sino que se siguió confiando en la versatilidad del mismo soporte reticular que, desde sus orígenes, había constituido la esencia del orden urbano.

Geometría, representatividad, localización, además de cierta contemporaneidad, son los rasgos comunes en la suma de estos ejemplos. Su papel de innovación en las respectivas ciudades es destacable, en su incorporación del transporte y de nuevas tipologías de vivienda, importadas desde países extranjeros. Su relación con las clases burguesas es intrínseca, principalmente en términos de iniciativa y promoción urbanística. Pero sus retículas han sido también el reflejo de los ideales de la ciudad igualitaria, escenario de una cierta mixtura social, posible con el mismo ferrocarril actuando como elemento de democratización del espacio. Estas tramas no son solamente un episodio destacable en la historia urbana de sus ciudades, un

momento histórico acabado, sino que en muchos casos han sido, y siguen siendo hoy, el espacio privilegiado de las mayores transformaciones urbanas (el caso de Sao Paolo como paradigma).

Arturo Almandoz es uno de los pocos autores que se ha referido a este fenómeno, relacionando además algunos ejemplos en ciudades iberoamericanas distintas, que son ejemplo de nuevas emergencias urbanas fuera del damero colonial, "There, the commercial and industrial bourgeoisie could exhibit the features of a residential modernity imported from industrialized metropolises: architectural eclecticism, sanitary regulations, new building systems and a suburban culture that had been unknown for the dwellers of the crowded "conventillos, vecindades or callejones" of central districts. While breaking the hegemony of the colonial centres, these upper-class "urbanizaciones" or "colonias" also initiated a process of urban expansion and social segregation (...)"

Son como el Vedado, ejemplos que combinan su condición de "ensanche" con su imaginario de "ciudades (retículas) – verdes (jardín)" que anticipan algunas cuestiones que estarán años después en la formulación teórica de E. Howard. Se trata de un conjunto de discretas propuestas urbanísticas, que en su forma y condición particular, podrían configurar un cierto episodio urbano previo y distinto a las "ciudades jardín", algo así como "ensanches jardín", entre los que el Vedado destaca por los atributos que aquí se han resaltado.

Notas bibliográficas

1_ El director de esta investigación, el arquitecto Dr. Xabier Eizaguirre, dio con el magnífico ejemplar del "Plano del Carmelo" en el Archivo del Servicio Histórico Militar de Madrid. Se producía en este momento el "rescate" de un documento de gran singularidad y valor, desconocido hasta la fecha, y del que se conservaba únicamente en archivos de La Habana algunas copias posteriores sin valor equivalente.

2_PLANO I PERFIL - de la población titulada - EL CARMELO - situada en terrenos conocidos por, de la Chorrera en la margen derecha de la embocadura del río de Almendares a dos y media millas de distancia de la Capital - Levantado por: - DN LUIS IBOLEON BOSQUE - Ingeniero Civil - aprobado por el Ecsmo. Sr. Capitán General Gobernador superior civil Marqués de la Habana – 1859. Archivo del Servicio Histórico Militar, SH CUB-108/10.

3_Extracto del permiso solicitado por los promotores Trigo y Espino al Ayuntamiento de La Habana: "Que conociendo la imperiosa necesidad de ensanche en que se encuentra la población para proveer de casas en donde se pueda dar cabida a multitud de familias que viven en comunidad por ser hoy el único recurso, concibieron el proyecto de establecer en el punto conocido por La Chorrera una población con el nombre de El Carmelo (que) tuviera por límites el mar, el río Almendares, las Estancias de Besa y el Coronel y la Quinta del Vedado. Persuadidos que en ningún punto de las inmediaciones de la capital puede igualarse en belleza y salubridad el punto elegido y deseosos a la vez de presentar el pensamiento en perspectiva con el desarrollo de lo que creen capaz no han omitido gasto ni consulta de personas inteligentes en esta materia con objeto de hermanar las ventajas naturales de aquel lugar con las necesidades de nuestro clima y la necesidad del arte y buen gusto" a "Parcelamientos" BENS ARRATE, J.M., Revista Arquitectura, enero de 1939.

4_En 1871 comenzaron a circular los primeros tranvías que unían los barrios de Salamanca y de Pozas, por concesión obtenida en 1869. Aún así, la sociedad formada por Daniel O’Ryan y José Domingo Trigo no fue la que materializó este primer proyecto ya que en 1870 transfirieron su concesión a la casa inglesa Guillermo Morris y Cía (Revista Vía Libre, número 442 del mes de mayo de 2001).

5_ La idea de "refundación" de la ciudad ha sido utilizada en ocasiones muy diversas en la historia de la urbanística, por ejemplo en los casos paradigmáticos de ciudades coloniales, como Delhi o algunas ciudades del Magreb. Con menor literalidad esta expresión se ha utilizado también para el caso de los ensanches de las ciudades españolas, en su día denominados como "Nuevas Ciudades del siglo XIX" por Manuel de Solà-Morales, de forma análoga a como lo hacemos en el título del artículo. También al proceso de "refundación" se ha referido el Profesor Ángel Martín para el caso concreto del ensanche de San Sebastián: "sobre ciertas ciudades momentos en que, aun sin mediar destrucciones masivas o catástrofes, la renovación de las pautas físicas, del marco de desarrollo de la vida de los ciudadanos, resulta ser muy importante o trascendental (...). La conjunción en un momento dado de ambos supuestos, uno de cambio en el orden político y otro de transformación de la estructura del cuerpo físico de la ciudad, fundamenta, tal como ha definido André Corboz, la adopción del término "refundación" para designar tal fenómeno" (en referencia al escrito de André Corboz "La refundación de Geneve" en "le territoire comme palimpseste...". MARTÍN RAMOS, ÁNGEL; "Los orígenes del ensanche Cortázar de San Sebastián", Fundación Caja de Arquitectos, Arquithemas 14, Barcelona, 2004.

6_Según Moreno y Friginals, fueron una suma de factores los que propiciaron que "España mantuviese su hegemonía política sobre Cuba mientras lentamente la Isla iba pasando a ser dependiente de Estados Unidos en el sentido económico. Hay que tener presente que durante el siglo XIX Cuba fue siempre el segundo mercado suministrador y el tercero comprador de Estados Unidos" MORENO FRAGINALS, MANUEL "Cuba/España, España/Cuba. Historia común". Crítica, Barcelona, 2002 p.200.

7_SICA, PAOLO, "Historia del Urbanismo. El siglo XIX" (v.1), Instituto de Estudios de la Administración Local, Madrid 1981, pp. 41-47 (a él corresponden todas las citas del párrafo).

8_SOLÀ-MORALES I RUBIÓ, MANUEL "Siglo XIX: ensanche y saneamiento de las Ciudades" en AAVV, "Vivienda y urbanismo en España", Banco Hipotecario de España, 1982. Los principales trabajos y aportaciones del Laboratorio de Urbanismo sobre el Ensanche Cerdà están recopilados en la publicación AAVV, "Treballs sobre Cerdà i el seu Eixample a Barcelona / Readings on Cerdà and the extension plan of Barcelona", LUB-Ajuntament de Barcelona, 1992.

9_Este es el mismo título utilizado por SEGRE, ROBERTO "Cerdà en el mar del Caribe", Ciudad y Territorio, n.125, 2000; y EIZAGUIRRE, XABIER y CROSAS, CARLES; "Ildefons Cerdà y Luís Iboleón Bosque. Idea y realidad de dos proyectos de ciudad", Revolución y Cultura, enero 2007.

10_BOYER, M. CHRISTINE; "Dreaming the Rational City. The Myth of American City Planning", The MIT Press, Cambridge Mass., London, England, 1983 (pp.34-40).

11_REPS, J.W. "The making of Urban America. A history of city planning in the United States", Princeton University Press; Princeton, New Jersey, 1965, p.378.

12_FISHMAN, ROBERT "Bourgeois Utopias. The Rise and Fall of Suburbia", Basic Books, 1987, pref, p.10.

13_ idem anterior p.1047.

14_ ALMANDOZ, A. "Conclusions" en Almandoz, A. (ed) "Planning Latin American Capital Cities 1850-1950", Routledge, 2002, p.272.

OTRAS REFERENCIAS

BAY SEVILLA, LUÍS, "Viejas costumbres cubanas: La barriada del Vedado", Revista Arquitectura núms.119-123 La Habana, 06-09/1943.

VALLADARES Y MORALES, ÁL. "Urbanismo y construcción". La Habana, segunda edición, 1954. (versión ampliada compendio original 1923)

"La Habana I y II" monográficos publicados en Revista Arquitectura 340-1-2, 3/1971 y 1/1973. Equipo de Redacción. Publicados a posteriori en "La Habana transformación urbana en Cuba", Barcelona Gustavo Gili, 1974

AAVV "Regulaciones Urbanísticas. Ciudad de La Habana. El Vedado". Municipio Plaza de la Revolución, Dirección Provincial de Planificación Física. Ciudad de La Habana, 2007. Especialmente aportaciones de COYULA COWLEY, MARIO y ZARDOYA LOUREDA, M.V.