

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

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

WARNING. On having consulted this thesis you're accepting the following use conditions: Spreading this thesis by the TDX (www.tesisenxarxa.net) service has been authorized by the titular of the intellectual property rights only for private uses placed in investigation and teaching activities. Reproduction with lucrative aims is not authorized neither its spreading and availability from a site foreign to the TDX service. Introducing its content in a window or frame foreign to the TDX service is not authorized (framing). This rights affect to the presentation summary of the thesis as well as to its contents. In the using or citation of parts of the thesis it's obliged to indicate the name of the author



variaciones sobre la regularidad
El Proyecto de **EL VEDADO** en la formación de **La Habana metropolitana**

Tesis Doctoral - julio 2009

Universitat Politècnica de Catalunya

Departamento de Urbanismo y Ordenación del Territorio

Director: xabier eizaguirre garaitagoitia

carles crosas armengol

PARTE I

forma
fotogramas de El Vedado

PARTE II

orígenes
idea y proyecto

PARTE III

huellas
urbanidades yuxtapuestas

epílogo
apuntes sobre el porvenir de El Vedado

El Proyecto de **variaciones** sobre la regularidad
EL VEDADO en la formación de **La Habana metropolitana**

introducción

p 10

PARTE I

forma **fotogramas de El Vedado**

el orden superior

- I. geografía
- II. isotropía
- III. jerarquía

forma general

- / disposición topográfica y límites
- / regularidad geométrica y cuadrícula
- / estructura general

o1.1

p 36

variables de proximidad **forma compleja**

- a. volumetrías y alturas
- b. permeabilidad
- c. esquinas y cruces
- d. densidad vs intensidad
- e. usos y centralidad
- h. arquitectura y patrimonio

- / ritmos y relaciones
- / secuencias e intersticios
- / espacios diferenciales
- / manzanas y edificios
- / diagramas de mixticidad
- / acumulación heterogénea

o1.2

p. 58

PARTE II

orígenes **idea y proyecto**

proyecto fragmentado

o2.1

p. 98

proyecto modelo

Las bases de La Habana moderna

o2.2

p. 130

proyecto notable

referente urbanístico decimonónico

o2.3

p. 148

PARTE III

huellas urbanidades yuxtapuestas

- p. 196 **La ciudad de la *Línea*** huella primera
La "barriada del ferrocarril"
- p. 216 **La visión sistémica de la trama** huella segunda
El barrio de las élites
- p. 244 **De trama a retícula** huella tercera
La ciudad negocio
- p. 264 **La gran dimensión** huella cuarta
El centro capital
- p. 288 **Un mosaico de espacios colectivos** huella quinta
La recuperación cívica del espacio urbano

- p. 306 **epílogo** apuntes sobre
el porvenir de El Vedado

- p. 334 **bibliografía** cartografía

*Esta Tesis Doctoral tuvo el apoyo de una *Beca UPC per la Recerca* en el periodo 2001-2004. Posteriormente ha disfrutado de las ayudas AGAUR en las estancias de investigación en el *Centro de Estudios Urbanos de La Habana (CEUH)* en 2006 y 2007.

Conocí El Vedado en 1999, de la mano del director de esta investigación y en compañía de Mario Coyula, vecino y gran valedor del barrio. La fascinación por su descubrimiento y los paralelismos entre su desarrollo y el del Ensanche de Barcelona, fueron ocasión de un primer intercambio académico entre las Escuelas de Arquitectura de Barcelona y La Habana en los prolegómanos de esta investigación.

En los sucesivos vaivenes de una década, he aprendido a identificar los valores atribuidos a El Vedado, para descubrir posteriormente, nuevas facetas de su rica constitución poliédrica. En su gran dimensión y perfección de trazado, destacar el valor de proyecto original como una pieza de referencia universal. En su contacto más próximo, saborear sus identidades superpuestas en los entresijos de su tejido urbano. Interpretar las variaciones de su extraordinaria regularidad. Repensar su presente y pasado, a la vista de su porvenir.

tema y objetivos

marco epistemológico y antecedentes

notas metodológicas y fuentes originales

hipótesis

contenido

introducción

Objetivo principal de esta tesis es poner de relieve el interés y valor del **área urbana de El Vedado en La Habana**, como singular **retícula** de origen decimonónico y como particular **tejido urbano** en su materialidad. Este trabajo se lleva a cabo a través de una mirada transversal: a partir de la evaluación de su fisonomía urbana actual, se presenta el proyecto de sus orígenes y se analizan las lógicas de su construcción y transformación.

Desde el **análisis de la forma y la historia urbana**, ejes fundamentales del grupo de investigación en el que se desarrolla esta tesis, se realiza una aproximación a un entendimiento de la forma del tejido desde la identificación de los procesos característicos de su construcción y transformación, para componer al final, una imagen caleidoscópica en la que se mezclan ilustraciones del presente, de sus orígenes y de su sucesiva transformación. Una composición cubista que debería ofrecer también algunas luces para debatir ciertos aspectos de su futuro.

El **interés y singularidad** del tema tiene que ver, sin duda, con la propia ciudad de La Habana. La que fue una de las principales ciudades americanas a inicios del siglo XIX, sigue conservando hoy un legado urbanístico y arquitectónico exclusivo. Una herencia cultural notable sumada a una historia sociopolítica singular, que la convierten en un escenario urbano único, incluso en tiempos de la globalización. La **actualidad** del tema resulta evidente, cuando El Vedado no vive transformaciones sustanciales desde hace más de medio siglo, momento en que los ideales del socialismo consiguieron precisamente invertir, el dinamismo de las mayores transformaciones urbanas. Siendo su situación actual tan atípica, es esta una ocasión para reivindicar su notoriedad, mucho más allá de su marco local, y advertir a la vez, de sus potenciales (con sus riesgos y amenazas) para el futuro de la ciudad.

La tesis recoge, e intenta progresar, sobre dos **tópicos** urbanísticos que constituyen hoy el **pensamiento común** sobre El Vedado. Por un lado la visión que quiere caracterizarlo como valioso tejido residencial de baja densidad, una especie de **ciudad jardín patrimonial**, en la que el valor de la arquitectura de las grandes villas construidas a principios de siglo XX se suma a la valúa de una espléndida urbanización de calles, plazas y parques. Con todo ello, los elementos que no encajan en esta imagen son relegados a un papel secundario. Esta es una aproximación cierta y necesaria, quizás la postura imperante desde la visión más local, en la que la estricta preocupación por los temas patrimoniales prevalece sobre algunas discusiones urbanísticas más complejas.

Un segundo tópico, del que nos sentimos especialmente partícipes, es el que interpreta El Vedado actual como producto del valor de su **proyecto original**, elaborado en 1859. Y es en función de la bondad y acierto de su propio plano fundacional que podemos explicar su singularidad. Mucho de cierto hay también en esta tesis, ya enunciada por vez primera por algunos arquitectos e historiadores cubanos de mediados del siglo XX y que hemos corroborado y subrayado los últimos años, con el hallazgo del plano original en los archivos del Servicio Histórico Militar español. Se trata, sin lugar a dudas, de una valiosa obra del urbanismo decimonónico, cuyo mérito trasciende su marco local y debe proyectarse en el contexto urbanístico iberoamericano.

Sin voluntad de negar ninguno de los anteriores paradigmas, esta tesis pretende incorporarlos en una visión más integral, que entiende El Vedado como producto híbrido, complejo y de gran riqueza, para enfatizar, no solo el acierto del proyecto original, sino sobretodo, el **éxito de su realización**. Entender precisamente que es la flexibilidad, e incluso la indeterminación del plano fundacional, lo que le ha permitido construirse como superposición de **momentos urbanos diversos**, ver estratificar las sucesivas ideas sobre la ciudad. Como ninguna otra área urbana de La Habana, El Vedado ha sido capaz de integrar con acierto, en un mismo entramado, las transformaciones urbanísticas de más de un siglo, que siguen cohabitando hoy en una situación de cierto equilibrio.

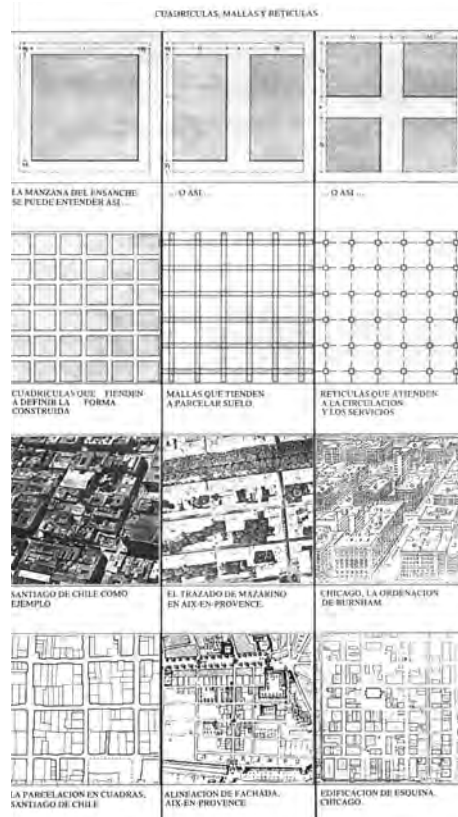
Son de hecho algunos valores que observamos, los que pretendemos poner de relieve para relacionar el caso de estudio concreto con sus **lecciones generalizables**. Resulta evidente que todas las ciudades son fruto de la superposición de momentos urbanos distintos, en su condición de estructuras complejas y mutantes. Pero aquello de singular aquí es como, una trama *ex-novo* (y no una ciudad histórica, reconstruida tantas veces sobre sí misma), consigue repensarse de maneras tan diferentes en un período de solo tres cuartos de siglo. Exaltar con ello la riqueza de esta reformulación, de establecer un diálogo continuo entre lo *sui-generis* de la arquitectura y las imposiciones de las normativas; de debatirse entre el orden de la repetición y la necesidad de la diferencia y la mixticidad; y de haber establecido ciertas reglas de flexibilidad como condición última de su capacidad de transformación.

Una larga tradición de argumentos teóricos y **estudios urbanos** constituyen el marco epistemológico de esta tesis. Por un lado, determinadas aportaciones sobre la ciudad de La Habana, que han asentado las bases de la interpretación urbanística de la ciudad. Por el otro, situar las bases epistemológicas de la tesis en la aproximación desde el denominado “urbanismo urbano” o “**urbanismo de las ciudades**”¹. La teoría y práctica acumulada en años desde esta visión genuina, ilumina buena parte del recorrido argumental de la investigación.

En la base primera de la aproximación morfotológica está la teorización de los procesos urbanos presentados como “Parcelación-morfología estructura de la ocupación del suelo”, “Urbanización-infraestructura estructura distribución de servicios” y “Edificación-tipología estructura de construcción de edificios”². Manuel de Solà-Morales explica sintéticamente como “La construcción de la ciudad -de una parte de ciudad- combina a lo largo del tiempo las distintas operaciones sobre el suelo y la edificación, y la complejidad de su resultado no es sólo repetición de tipos o yuxtaposición de tejidos, sino que expresa el proceso encadenado en que las formas y los momentos constructivos se suceden con ritmos propios. Distancias o continuidades, alineaciones y vacíos, perfiles y encuentros, solares y monumentos describen así la secuencia de un proceso temporal materializado en formas estáticas”³.

También Philippe Panerai y su equipo se han referido a los procesos complejos de construcción y transformación del tejido, fijándose en la dialéctica entre calles y parcelas. Sobre la base de esta permanente relación se explica la capacidad de modificación, extensión y sustitución de edificios, como resultado de la constante adaptación de la ciudad a los sucesivos cambios socio-económicos y culturales⁴.

Si estas herramientas para la interpretación del tejido tienen cierto valor universal, conviene presentar también aquí algunas aportaciones específicas sobre las construcciones urbanas reticulares. Nos interesan aquellas que tratan de la condición flexible de la malla, y del diálogo que se establece entre el entramado de soporte y el propio tejido construido.



1 Ambas denominaciones son propias de los trabajos del LABORATORIO DE URBANISMO DE BARCELONA a partir de los años 80' (ver por ejemplo, *Revista UR Urbanismo-Revista*). Bajo la dirección de Manuel de Solà-Morales, numerosos trabajos contribuyeron a edificar una teoría sobre la interpretación (e intervención) en la ciudad, que sigue estando en las bases de los mejores trabajos urbanísticos del propio Laboratorio, y con influencias directas mucho más allá.

2 “*Las formas de crecimiento urbano*”, texto seminal desde finales de los años 70' asentó primero las bases de la docencia de la Escuela de Barcelona para extenderse después más allá. Su influencia sigue siendo viva en el pensamiento y la obra de sucesivas generaciones de arquitectos. Reeditado en DE SOLÀ-MORALES, MANUEL “*Las formas de crecimiento urbano*”, Edicions UPC, Barcelona, 1993-1997.

3 DE SOLÀ-MORALES, MANUEL “*Spazio, tempo e città*”, *Lotus internacional* n.51, 1986 (traducido en *Las formas de crecimiento...*).

4 PANERAI, P.; CASTEX, J.; DEPAULE, J.C. (1977), *Formes Urbaines. De l'ilot à la barre*. Éditions Parenthèses, Marseille, 1997

Spiro Kostof, comenta sobre el grado de complejidad de las tramas en general, y del riesgo de reducir la forma urbana de las ciudades al esquema del trazado sus calles. Trazado y parcelario son dos sistemas primarios de interrelación: *“the street grid and block pattern, the object of primary concern for historians of urban planning, do not in themselves explain the character of the city form. At the time that this over-all grid is laid out, a second, more detailed grid is put in place – that of plot parcels within the block. (...) If in the city’s history the street grid is likely to endure longer than this closer-grained, and less visible, division, it is because streets, as public space, are under official scrutiny while private parcels can stage their own internal transformations. Nonetheless, street grid and plot grid will always interlock and be interdependent”*⁵.

Son diversos los autores que han subrayado los principales valores de las **tramas** regulares como forma de crecimiento característica. Se citan a continuación dos aportaciones fundamentales para esta investigación y que son un clásico entre las referencias urbanísticas. En primer lugar los sistemáticos estudios de Leslie Martin y Lionel March que examinan las capacidades de la trama como sistema generador: *“la elección de la malla permite el desarrollo de diferentes formas de vida y la elaboración de elecciones variadas. La trama ortogonal, a diferencia de la imagen visual fija, puede aceptar y responder al crecimiento y al cambio. Puede ser desarrollada sin imaginación y con monotonía, o con gran libertad. Puede llegar un punto en el cual la malla original ya no responda a los nuevos requerimientos (...) En este punto debemos intentar descubrir dentro del antiguo marco un nuevo principio ordenador que abrirá nuevas oportunidades de elaboración a través del uso”*⁶.

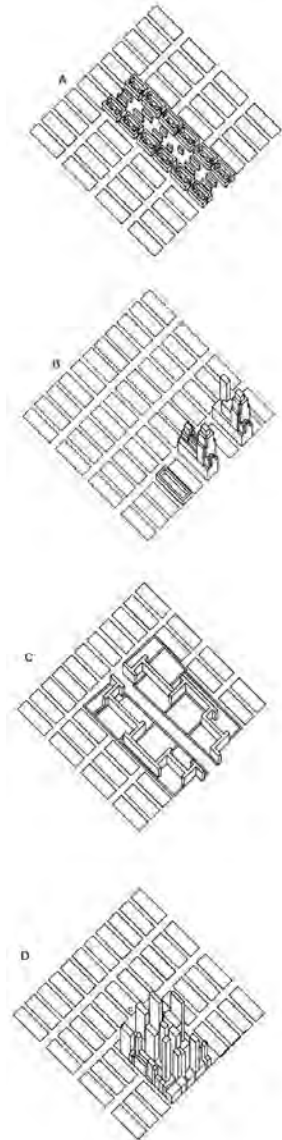
Otra obra de referencia, de orientación totalmente distinta, es la renombrada *Delirious New York*. Rem Koolhaas construye su teoría a partir del caso concreto de interpretación del proceso de transformación de esta ciudad, en un itinerario de gran interés y de influencia directa para esta investigación. En relación al potencial de la retícula, Koolhaas relaciona los conceptos de rigidez y flexibilidad con sus órdenes bi y tridimensional, contraponiendo la disciplina del trazado reticular con su “libertad” y posibilidades tridimensionales. Un claro elogio a la versatilidad de este modelo a partir de su paradigma: Manhattan, como un espacio donde es posible a la vez el orden y la fluidez.⁷

De esta manera, la tesis se apoya sobre los conceptos fundamentales de *forma urbana*, de *tipos* arquitectónicos, de *procesos urbanos* de transformación, de *cuadrículas*, *tramas* y *retículas*. Su esqueleto argumental se construye en base a sus significados y se precisan además algunos conceptos complementarios como el de *“huellas urbanas”*, sobre el que se articula la tercera parte de la investigación.

5 KOSTOF, SPIRO; *The City shaped. Urban Patterns and Meanings Through History*, Thames & Hudson, London, 1991.

6 MARTIN, LESLIE; *La trama como generador* en MARTIN, L.; MARCH, L.; ECHENIQUE, M; *La Estructura del Espacio Urbano*, Colección Ciencia Urbanística, Gustavo Gili, Barcelona, 1975.

7 KOOLHAAS, REM (1978) *Delirio en Nueva York*, Gustavo Gili, Barcelona, 2004





Igualmente importantes en el fundamento de la tesis son las principales aportaciones que sitúan el valor urbanístico de **La Habana** en el panorama general de la América Latina. Hace ya algunas décadas, destacadas figuras de la historia, de la arquitectura y el urbanismo, centraron la atención sobre el que se considera uno de los mayores legados de la obra colonizadora española en el nuevo continente. El centro colonial de La Habana, la ciudad *intramuros* hasta mediados del siglo XIX, sigue concentrando hoy su estructura urbana tradicional y unas arquitecturas notabilísimas, muestra de la gran importancia que tuvo la capital antillana considerada durante décadas la “*llave del nuevo mundo*”. La creación de la figura del “*Historiador de la Ciudad*”, con la meritoria labor desarrollada primero por Roig de Leuchsenring y continuada por Leal Spengler, ha contribuido activamente a tal reconocimiento, con la consideración de Patrimonio de la Humanidad desde 1982.

La especial atención sobre el sector más antiguo de la ciudad, que congrega la mayor parte de los testimonios del patrimonio colonial, no puede difuminar sin embargo, los valores del urbanismo y la arquitectura posteriores, que desde mediados del XIX y hasta el siglo XX (último período colonial y nueva etapa republicana) se dispersaron sobre un ámbito mucho más extenso de la ciudad. En este sentido, no solamente el primer recinto amurallado puede considerarse “ciudad histórica”, sino que ésta se extiende *de facto* sobre los barrios extramuros, las calzadas y las retículas ortogonales de origen decimonónico.

Es así como, a lo largo de la segunda mitad del siglo XX, diferentes autores han reivindicado esta mirada global, que suma a la huella colonial las muestras de la arquitectura y el urbanismo autóctonos, de los tiempos de la República (1899-1958) y de la Revolución (desde 1959). Esta ha sido una propuesta coral, fruto de contribuciones sucesivas en décadas de reflexión sobre la ciudad. A los textos más conocidos como “*La Habana Actual*”, de Martínez Inclán (1927) o los “*Apuntes Históricos*” (1964) de Roig, cabe añadir la tarea de constante divulgación de la *Revista Arquitectura* del Colegio de Arquitectos de La Habana (desde 1917). Los textos de Bay Sevilla, Bens Arrate o Fernández y Simón (en los 40’ y 50’) fueron igualmente relevantes en la concienciación general de los valores urbanos del conjunto de la ciudad.

Una serie de arquitectos, entre los que destaca Segre y Coyula, iniciaron su contribución a los estudios urbanos sobre la ciudad a partir de los años 70’. Desde sus trabajos iniciales publicados en *Arquitectura* el paradigmático monográfico sobre “*La Habana I/II*” (1970), se han sucedido cuatro décadas de trabajos seminales sobre aspectos diversos de la ciudad, creando una tradición de estudios urbanos que hoy sigue viva. Analistas de la producción arquitectónica y urbana durante el siglo XX han atendido críticamente la producción moderna, republicana y socialista, con obras que siguen siendo principal referencia en este campo. Un amplio séquito de profesionales (arquitectos, historiadores del arte y estudiosos de otras disciplinas) han contribuido con estudios específicos sobre los que también esta investigación se fundamenta: son aportaciones en el campo de la arquitectura (Rodríguez, E.L. y Martín Zequería, Choy), de la planificación (Rey, Moro), de la historia urbana (Zardoya, Venegas, Rigol) o del contexto sociocultural (Álvarez Tabío, Llanes) entre otros.



Parte de la más que notable aportación documental de los estudios locales, ha sido en esta investigación reinterpretada desde las referidas bases epistemológicas. Con ello, se ha buscado definir un espacio particular entre la descripción y conceptualización de la obra arquitectónica y el relato de la historia urbana, vinculando ambas miradas en una deserción desde el “urbanismo urbano”. Siendo también la historia de la ciudad parte fundamental de nuestro discurso, el énfasis sobre los argumentos de forma parecen especialmente válidos aquí, para desvelar algunas nuevas claves sobre la actualidad, origen y transformación de El Vedado.

antecedentes

Existe una notable relación de estudios específicos sobre el área urbana de El Vedado. Referencia primera son los artículos publicados desde mediados del siglo XX en la revista *Arquitectura*, y que han sido fuente principal de las numerosas referencias posteriores. De entre los primeros, se destacan 2 figuras: el primero, el arquitecto José M. Bens Arrate, quien primero resaltó el valor de El Vedado como “*notable creación del urbanismo tropical*”⁸ (1939). Casi simultáneamente, merece un reconocimiento muy especial la contribución del también arquitecto Luís Bay Sevilla, quien relató los orígenes del barrio en la tetralogía de “*La barriada del Vedado*”⁹ (1943). Son ambos los primeros en centrar la atención específica sobre este sector de La Habana, cuando ya anteriormente otros autores lo habían citado en los estudios de la formación de la ciudad extramuros (principalmente, Ángel Luís Valladares¹⁰). Otros personajes relevantes como Abel Fernández y Simón o el citado historiador Roig de Leuchsenring, insistieron sobre su singularidad en aportaciones posteriores (50’ y 60’).

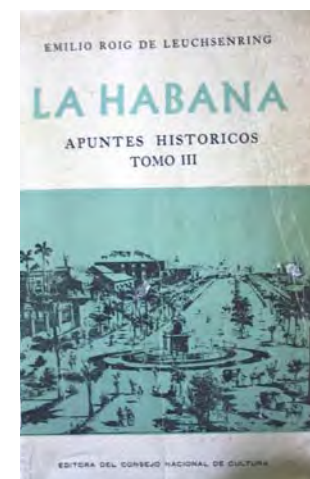
La conciencia sobre los valores de El Vedado sería desde entonces conocida, y los estudios urbanos y arquitectónicos sobre la ciudad de La Habana darían cuenta de ello. Entre la bibliografía de referencia sobre la ciudad, nos hemos referido antes a los monográficos “*La Habana I/II*”¹¹, como textos que marcan una inflexión, como también lo son las aportaciones fundamentales de los arquitectos Roberto Segre y Mario Coyula, cuya obra es motivo de reiterada mención en adelante.

8 BENS ARRATE, JOSÉ MARIA, “Parcelamientos”, *Arquitectura* n. 66/7, La Habana, 01/1939, p.31.

9 BAY SEVILLA, LUÍS, “*Viejas costumbres cubanas: La barriada del Vedado*”, *Arquitectura*. La Habana, Publicado en 4 ediciones sucesivas, núms.119 a 122, La Habana, 06-09/1943.

10 VALLADARES Y MORALES, ÁNGEL LUÍS. *Condicionales de los repartos en los terrenos urbanizados del término municipal de La Habana*. La Habana, 1923 y posteriores trabajos.

11 SEGRE, ROBERTO, RED ARQUITECTURA CUBA E INSTITUTO DE PLANIFICACIÓN FÍSICA “*La Habana 1*” y “*La Habana 2*”, monográficos en *Arquitectura Cuba*, La Habana, 3/1971 n. 340 y 1/1973 n. 341-2. Publicados a posteriori en *La Habana transformación urbana en Cuba*, Barcelona Gustavo Gili, Barcelona, 1974.



Dentro de la más reciente producción cabe mencionar tres textos de orientación y representatividad distinta. Por un lado, dos tesis doctorales¹² que han tomado también El Vedado como objeto de atención: una que aborda su evolución hasta 1940 desde la óptica de la sociología; otra, que analiza sus valores patrimoniales desde la historia del arte. Por otro lado, citar una publicación polifónica: el libro sobre las nuevas “*Regulaciones Urbanísticas*” de El Vedado¹³, discutidas a partir de un taller internacional en 2002. Es esta una nueva obra de referencia sobre el tema, cuando además de presentar el cuerpo normativo, reúne algunas aportaciones de los principales conocedores sobre la materia, sumadas a algunos relatos de tono más personal.

De pretensión menor, pero de gran interés en su aportación documental, son los estudios de historia urbana que se vienen desarrollando desde un nutrido equipo de profesores de la Facultad de Arquitectura de la CUJAE, desde los distintos departamentos y unidades de investigación, como el Centro de Estudios Urbanos de La Habana. A las contribuciones específicas de sus miembros se suman también algunas rigurosas tesis de diploma que han tomado algunos aspectos de El Vedado como motivo de su trabajo¹⁴. Unos y otros son editados periódicamente en la *Revista de Arquitectura y Urbanismo*, como otra publicación de referencia.

El interés y recorrido particular sobre El Vedado nace en nuestro caso, en el marco del estudio del sector iniciado en 1999, en la fascinación de su descubrimiento y los paralelismos entre su desarrollo y el del Ensanche de Barcelona. En ocasión de una colaboración entre la Escuela de Arquitectura de Barcelona y la Facultad de Arquitectura de La Habana, se inició, bajo la dirección de Xabier Eizaguirre, una primera exploración de carácter morfológico sobre El Vedado. Este estudio básico, momento seminal de la propia tesis, representó una primera experiencia que sirvió para confirmar el especial interés del objeto de estudio.

En la misma primavera de 1999, el director de la tesis, el Profesor Xabier Eizaguirre, descubrió el original del plano fundacional de El Carmelo (1859) en el Archivo del Servicio Histórico Militar de Madrid (SHM). Fue este un hallazgo trascendental para esta investigación y para la reconstrucción de uno de los momentos capitales de la historia urbana de La Habana, que nos invitaría a indagar sobre posibles fuentes y referentes de una obra tan singular.



12 PÁVEZ OJEDA, JORGE; *El Vedado 1850-1940. De monte a reparto*, La Habana: Centro de Investigación y Desarrollo de la Cultura Cubana Juan Marinello, CLACSO, La Habana, 2003 y OTERO, CONCHITA; *El Vedado: sus valores patrimoniales*. Tesis Universidad de La Habana. Facultad de Artes y Letras, Ciudad de La Habana, 2004.

13 AAVV, *Regulaciones urbanísticas. Ciudad de La Habana. El Vedado. Municipio Plaza de la Revolución*, Dirección Provincial de Planificación Física. Ciudad de La Habana. 2007. Por su proximidad temática además del texto de Mario Coyula conviene destacar como aportación principal “*El Vedado: la Ley y el orden*”, de ZARDOYA LOUREDA, M. V.

14 Algunas tesis de diploma de estudiantes de la Facultad de Arquitectura de la CUJAE, CLACSO), La Habana, dirigidas por las profesoras MARÍA VICTORIA ZARDOYA, GINA REY, ÁNGELA ROJAS o ISABEL RIGOL, entre otras. A destacar “*Análisis Histórico y Urbano de El Vedado*”, SERRANO, K. y HASSIB, M., (dir. M.V. ZARDOYA) curso 1996-97 y SUÁREZ, A. “*Vedado 140, entre XIX y XXI*” (dir. A.ROJAS y A.Tosco), curso 1998-99.

La presentación del trabajo en La Habana y su publicación provisional en *“El proyecto de El Vedado-La Habana”* mostraba *“un enfoque intencionadamente metodológico”* como dossier *“académico”*¹⁵. La posterior publicación de *“El Vedado. La Habana. Proyecto y Transformación”*¹⁶ fue ocasión para presentar el propio documento histórico, avanzando algunas cuestiones relativas a su contextualización, así como un cuerpo principal en el que se apuntaban algunas ideas de intervención discutidas en los talleres académicos.

notas metodológicas y fuentes originales

La investigación toma como punto de partida el valor interpretativo, descriptivo y documental de las citadas aportaciones previas, sobre El Vedado en concreto, sobre la ciudad de La Habana y sobre el contexto de las ciudades iberoamericanas en general.

En la elaboración de la tesis se han sucedido alternativamente las fases de documentación, los trabajos de interpretación y la elaboración de argumentos, sin seguir un orden lineal, sino fluctuante. La documentación se ha edificado tanto sobre fuentes bibliográficas como fuentes originales.

Interpretación

En el proceso de interpretación, **el dibujo** ha sido herramienta fundamental, por la confianza en la lectura formal de la ciudad como aproximación específica de los arquitectos. A través del dibujo se ha descrito la forma general de El Vedado actual, estableciendo desde una aproximación estructural, aquellos elementos que componen su armadura. Igualmente, la descripción formal de edificios, parcelas y calles compone una primera imagen del tejido urbano, siguiendo pautas ampliamente ensayadas en los estudios **morfotipológicos**. Sin embargo, la radiografía de los valores de El Vedado añade a esta aproximación ya clásica, una mirada más caleidoscópica, que bebe de aproximaciones diversas que dotan la interpretación del tejido de una mayor **complejidad**: desde la percepción y el paisaje urbano (Arnheim), desde los *“aspectos*

15 *“El proyecto de El Vedado-La Habana”*, Dirección X.EIZAGUIRRE, coordinación C. CROSAS, Barcelona, Otoño 1999 y 2003

16 EIZAGUIRRE, XABIER; CROSAS, CARLES; *El Vedado. La Habana. Proyecto y Transformación*, Edicions ETSAB, Barcelona, 2006

humanos” (Rapoport), desde “*la complejidad y contradicción de la arquitectura*” (Venturi), desde las interrelaciones en el “*medio construido*” (Habraken) o desde “*las cosas urbanas*” (De Solà-Morales). La propia representación de algunas variables de densidad, volumetría, centralidad, etc. ha sido también objetivo de la propia investigación, en el intento de descubrir, en la forma de la arquitectura y de la ciudad, argumentos de fondo.

Pero el dibujo no es únicamente utilizado para interpretar la forma actual de El Vedado, sino que está presente en las distintas partes de la investigación. Los diagramas de localización de licencias de construcción en períodos temporales determinados, las secciones evolucionadas de los bloques plurifamiliares, la planta de acceso de las grandes villas en relación a su parcela o el esquema de nuevas calles pavimentadas, son gráficos que ilustran con fuerza determinadas circunstancias y características en la construcción y transformación de la ciudad. Si hemos comentado como la tesis bebe en lo documental de algunos trabajos previos, la presentación e interpretación gráfica de una misma documentación ha permitido construir un discurso general propio y nuevos argumentos particulares, constituyendo en su conjunto, la aportación original de la investigación.

Documentación

/// sobre la contextualización del Proyecto en el urbanismo del siglo XIX. Fuentes bibliográficas

Importancia complementaria han tenido un conjunto de obras generales sobre **el urbanismo en América**, en el esfuerzo de la tesis para situar el proyecto y su propia realización. El insistente interés sobre el Plano del Carmelo nos ha llevado a la consulta de fuentes cartográficas originales en distintos archivos, pero

también a explorar las principales obras de referencia en la materia. En relación a las ciudades norteamericanas, los extraordinarios compendios de W. Reys y sus extensos trabajos documentales. En relación al urbanismo iberoamericano, distintas investigaciones promovidas por el Ministerio de Obras Públicas del Gobierno español, y particularmente los trabajos dirigidos por el profesor F. Terán. En el ámbito más acotado de la isla de Cuba cabe mencionar también algunos compendios de cartografías históricas, además de obras de referencia de índole muy diversa (desde el “*Diccionario*” de Jacobo de la Pezuela de 1866, hasta las recientes aportaciones de C. Venegas).

Además de las recopilaciones cartográficas, los estudios de carácter más teórico sobre el **urbanismo iberoamericano del XIX** han dado también algunas luces en el proceso de interpretación de los valores del Proyecto de El Vedado. Entre las numerosas referencias que podríamos citar aquí, conviene destacar, para el caso del contexto latinoamericano, la extensa obra del profesor Hardoy. Si bien existen crónicas y estudios urbanos a nivel particular de cada país o ciudad capital, son pocas en cambio las visiones relacionales a escala del continente. Especialmente interesante resulta la compilación de A. Almandoz “*Plannig Latin American Capital Cities 1850-1950*” (2002) por su atención a este período temporal poco estudiado.

Dos últimos grupos de obras conviene citar en la contextualización de los orígenes de El Vedado. En su condición de proyecto híbrido donde confluyen influencias muy diversas, nos han interesado algunos textos americanos que comentan los **orígenes del “suburbio”** y su relación tanto con la idea de “ciudad jardín” como de trama territorial. Las reflexiones de autores como R. Fishman o C. Boyer han enriquecido la discusión sobre la condición de “suburbio” de El Vedado. Igualmente, los trabajos fundamentales sobre el **Ensanche** Cerdà y la gran expansión de

Barcelona, dirigidos por M. De Solà-Morales desde el Laboratorio de Urbanismo, no han sido únicamente útiles en la comprensión del significado de la más importante obra del urbanismo del XIX, sino también como pauta de algunos aspectos metodológicos.

/// sobre el Proyecto de El Vedado y su desarrollo inicial. Fuentes originales

Esta investigación ha desarrollado, desde sus orígenes, un importante trabajo de búsqueda de originales en archivos cubanos y españoles. El hallazgo del original del Plano del Carmelo en el Archivo del SHM de Madrid se produjo ya en 1999, en los prolegómenos de la tesis doctoral. Tanto en La Habana como en España se han explorado las principales cartotecas que custodian el importante legado sobre la ciudad, en su particular condición de capital de la colonia hasta 1898. Si en España el Archivo del SHM ha sido principal referencia, en La Habana nos ha interesado tanto el Archivo Nacional de Cuba, como los fondos de la Biblioteca Nacional, como el Archivo de Planificación Física (PFCH). Sin dar con materiales complementarios de la relevancia del Plano del Carmelo, esta búsqueda sí nos ha permitido construir una valiosa seriación cronológica desde la imagen del *"Monte Vedado"* hasta los primeros pasos de la ocupación del barrio.

/// sobre el origen y transformación de El Vedado. Fuentes bibliográficas y originales

Además del seguimiento de las obras y autores de referencia citados en el apartado de antecedentes, la investigación se ha centrado en la exploración de tres fuentes principales: tres revistas de temporalidad y contenido diverso, que han sido exploradas exhaustivamente. *"El Porvenir del Carmelo"* (1860) nace en el mismo momento que el proyecto, y además de la amplitud de su alcance cultural, ofrece algunos relatos interesantes por concretos sobre los orígenes del barrio. La *"Revista de El Vedado"* (1904-1912), promovida por su propia Asociación de vecinos, trata en cambio de forma específica las andanzas del barrio en estos años, desde una perspectiva sociocultural, que combina algunas crónicas, con efemérides y las propias memorias de la actividad de la Asociación. Finalmente, la más exhaustiva exploración se hace en el largo recorrido de la *Revista Arquitectura* (desde 1917) del Colegio de Arquitectos de La Habana, actualmente UNAICC, como tribuna de presentación y debate de ideas y proyectos para la ciudad, que en su conjunto construye cierta retrospectiva de casi un siglo. Su difusión internacional y su continuidad (en las variedades *Arquitectura*, *Arquitectura y Artes decorativas*, *Arquitectura y Urbanismo*, y *Arquitectura Cuba*) dan muestra de su valor.

Finalmente, la indagación selectiva sobre las licencias de construcción de determinados ámbitos concretos (ANC y de PFCH) ha permitido conocer el detalle de los procesos y acercarnos al valor de las arquitecturas.

hipótesis

A. SOBRE LA FORMA

Principal valor de El Vedado es su consistencia dual: una potente estructura de orden superior (implantación geográfica, retícula isótropa y elemental jerarquía) y unas variaciones de orden menudo que configuran la riqueza e intensidad de su tejido. Son las variables de proximidad – volumetría, permeabilidad, nodalidad, centralidad, densidad y arquitectura – frente las condiciones generales de isotropía y homogeneidad, las que arman su peculiar carácter urbano.

Frente al modelo de ciudad construida armónicamente con el tiempo (cascos antiguos) o la ciudad planificada en todas sus escalas (la de los bloques abiertos, por ejemplo), El Vedado representa un modelo de crecimiento – la ciudad jardín de intensidad media – cuya forma urbana resulta de una mínima predeterminación y una máxima casuística. En su interesante diálogo entre lo individual (arquitectura) y lo común (normativo) tres son sus principales valores: el orden complejo, el equilibrio disonante y la composición flexible.

B. SOBRE EL PROYECTO

El Proyecto de El Vedado, más que el Plano del Carmelo, tiene un notable valor en el marco del urbanismo decimonónico. En su condición de retícula verde, representa una nueva ciudad, alternativa a las estructuras tradicionales, que destaca por el acierto del conjunto de sus determinaciones: la disposición general, el dimensionado de la retícula y la definición de unas reglas mínimas de construcción. El orden general del proyecto y estos instrumentos mínimos para el control de la forma futura de la ciudad son las claves de su éxito. Su contrastada flexibilidad ha sido, y sigue siendo hoy, principal condición de su capacidad de transformación urbana, como cualidad original que se proyecta hacia el futuro.

Su ejemplo forma parte de un grupo de experiencias análogas que se dan en algunas capitales iberoamericanas en una misma coyuntura (por ejemplo Buenos Aires, México DF, Montevideo y Sao Paolo). Estos proyectos componen en suma, la imagen de un nuevo tipo de ciudad, particular de este contexto, en el que los ideales de la ciudad jardín (del verde, el higienismo, el contacto con la naturaleza) se proyectan sobre un orden reticular perfeccionado.

C. SOBRE SU TRANSFORMACIÓN

El tejido urbano de El Vedado como yuxtaposición de cinco “huellas Urbanas” diferentes, producto del constante repensar la trama como soporte abstracto. El imaginario de cada una de las ciudades proyectadas, el entendimiento de las lógicas de cada momento urbano y la identificación de los elementos como productos materiales, constituyen la esencia híbrida de El Vedado y son el potencial de su porvenir.

El constante repensar de la ciudad es solo posible desde el debate entre el respecto a lo establecido y la ambición de lo proyectado. Es así como, la transgresión de la norma ha sido, en reiteradas ocasiones en El Vedado, acción positiva más que delito. Y la propia arquitectura predecesora, y no producto, de unas regulaciones invariables.

contenido

variaciones sobre la regularidad.

El Proyecto de **El Vedado** en la formación de La Habana Metropolitana

Esta investigación presenta tres *variaciones* sobre El Vedado de La Habana. Como si de una obra clásica se tratara, se componen tres miradas sobre un mismo lugar, manteniendo el objeto y cambiando la perspectiva y los tiempos. Una investigación que desde el análisis de lo concreto, aspira a descubrir lecciones generales y construir argumentos para la discusión teórica.

Es la mirada desde un urbanismo más interesado en la complejidad de los procesos urbanos, que en la confianza de prefiguración de planes y proyectos. Más atento a la riqueza del tejido, que al macro-orden de la estructura general urbana. Incondicional de la flexibilidad y confiado tanto en las excepciones como en las normas.

I.

En la **Primera Parte**, se presenta el interés de El Vedado como tejido urbano singular, descubriendo sus características y lógicas de forma y uso, resaltando valores y potenciales. Principal herramienta es aquí el dibujo, como mirada del arquitecto en su contribución disciplinar al urbanismo. Un dibujo más seguro cuando identifica morfologías, más errático cuando ilustra otras tantas relaciones, menos materiales, igualmente características de la urbanidad.

Se dibuja la forma de El Vedado desde la mirada a su orden superior, un esqueleto físico caracterizado por tres rasgos distintivos: la geografía (disposición topográfica y límites), la isotropía (geometría cuadrículada) y la jerarquía (estructura general). Sin embargo sería impropio reducir el interés de El Vedado a la comprensibilidad de su esqueleto. Interesa además, superponer a la lectura general del todo, una mirada poliédrica sobre lo concreto: descubrir un entresijo de relaciones múltiples, menos aparentes pero más intensas y fluidas, que explican la riqueza de su forma y conforman una versión primera de las *variaciones de la regularidad*.

La construcción de su identidad atiende al diálogo entre lo particular y lo general, entre lo regular y lo desigual, entre la norma y la excepción, entre el ritmo y la pausa... Su composición, caracterizada por unas constantes – el orden complejo, el equilibrio disonante y la composición flexible – evoca a un modelo urbano interesante y actual: la ciudad jardín de “intensidad media”.

II.

En la **Segunda Parte** la recomposición de los orígenes del proyecto permite establecer los elementos clave de la génesis de El Vedado e interpretar su significado y alcance general. Se resalta el proceso complejo de su gestación: un proyecto fragmentado, construido por adición mimética de sus partes, pero guiado por una idea unitaria, una suerte de proyecto implícito. Su autoría grisácea y su propio fracaso inicial, se contraponen al valor de su propuesta urbanística mínima: una gran lección disciplinar a la vista de su propia materialización.

Aportación principal de la tesis es la contextualización en el marco de la urbanística decimonónica y su significación en la formación de La Habana Metropolitana. Para el caso concreto de La Habana, la construcción de El Vedado es factor urbanístico determinante en el salto cualitativo de la ciudad colonial hacia la formación de su estructura metropolitana. El Vedado es aquí el proyecto modelo, una nueva forma urbana modulada con la ordenanza y los repartos como instrumentos urbanísticos propios. Son las **variaciones de la regularidad** (diversificación de una retícula-patrón) las que definen también el territorio de la metrópolis.

Más allá de su significación local, El Vedado es también un proyecto notable en el panorama urbanístico del siglo XIX. Forma parte de un grupo de experiencias contemporáneas que se dan en algunas de las grandes ciudades iberoamericanas. Surgidas en un momento urbanístico determinante en el porvenir de sus ciudades, son expresión de un nuevo tipo de ciudad, en la que el deseo de la naturaleza (el verde) se superpone al orden reticular tradicional, como expresión clásica de lo urbano. Son “proto-ciudades-jardín” años antes de las teorías de Howard; “ensanches-jardín” producto del mestizaje entre la herencia hispánica y las influencias del suburbio anglosajón.

III.

En la **Tercera Parte**, el conjunto de El Vedado es presentado como éxito de su propia transformación, resultado de más de un siglo de ideas y episodios yuxtapuestos sobre un mismo soporte reticular. La identificación de las distintas huellas urbanas heredadas, guía la última parte de la tesis, en la que se presentan las lógicas, los factores y los agentes característicos de su transformación.

En la piel curtida de la ciudad, la reconstrucción de sus episodios permite descubrir lo profundo y lo superficial de su forma. Una manera de entender la ciudad y sus arquitecturas como un gran organismo en continua mutación, capaz de repensarse una y otra vez sobre sí mismo. Son ideas urbanas proyectadas sobre la imagen abstracta del damero, pero también sobre la base de una ciudad construida que se anhela transformar. Las huellas son precisamente, el reducto de una urbanidad cambiante, rica por superposición de intenciones y de ideas, que se acumulan sobre un mismo sustrato como verdaderas **variaciones de la regularidad**.

Al final un **epílogo**, casi a modo de *excursus*, es ocasión para enunciar algunos temas útiles para la discusión del porvenir de El Vedado: la diversidad como patrimonio, el grano y el grado de transformación, la microneutralidad vs la zonificación, los límites permeables en los parques equipados, las oportunidades de la sección elástica, la mixticidad funcional y la sociabilidad urbana y finalmente, el modelo y su actualidad: ciudad jardín intensiva.

o1.o generalidades

El Vedado / Municipio Plaza de la Revolución

la discusión de los límites

o1.1

el orden superior.

forma general

I. geografía

/ disposición topográfica y límites

II. isotropía

/ regularidad geométrica y cuadrícula

III. jerarquía

/ estructura general

o1.2

variables de proximidad. forma compleja

a. volumetrías y alturas

/ ritmos y relaciones

b. permeabilidad

/ secuencias e intersticios

c. esquinas y cruces

/ espacios diferenciales

d. densidad vs intensidad

/ manzanas y edificios

e. usos y centralidad

/ diagramas de mixticidad

h. arquitectura y patrimonio

/ acumulación heterogénea

PARTE I

forma

fotogramas de El Vedado



En el universo urbanístico de las tramas ortogonales, el caso de El 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 transformaciones 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 vindicación de la trama y el tejido urbano en su conjunto, pretende equilibrar el mayor reconocimiento que se viene atribuyendo a la arquitectura de El Vedado, 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 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.

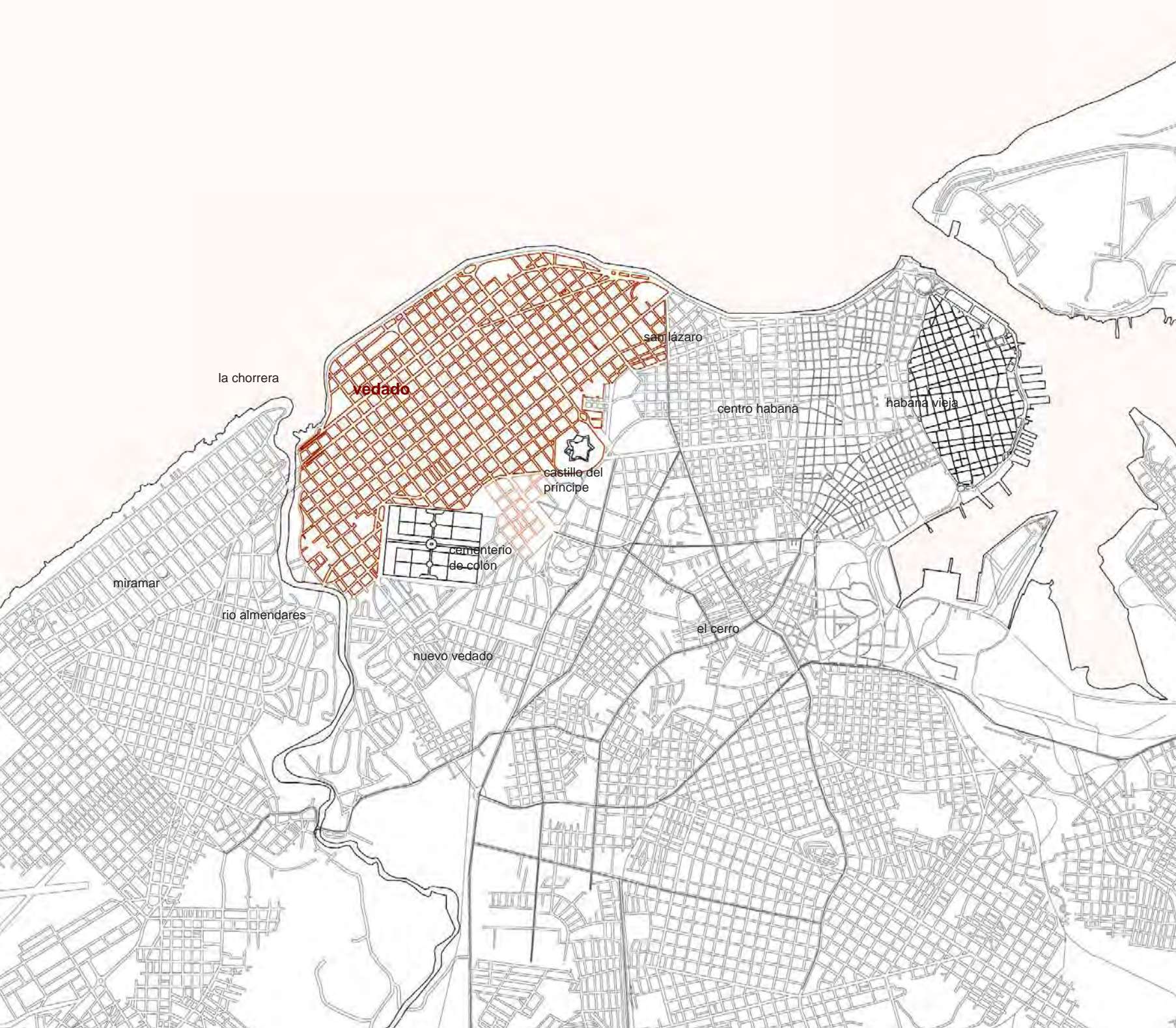
En realidad, la riqueza de El Vedado resulta de la combinación de situaciones urbanísticas muy diversas, construidas sobre un esqueleto caracterizado por tres rasgos distintivos: una adecuada disposición respecto a la geografía del lugar; un carácter marcadamente isótropo, reproducido en aspectos y escalas múltiples; y una elemental jerarquía, determinante de su estructura general. Es la fuerte presencia de estas características la que dota al conjunto de fuerte unidad, una suerte de homogeneidad 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.

Se dibuja de esta manera, la imagen general de El Vedado, construida sobre unas **constantes de orden superior**. Sin embargo, no se puede reducir la consistencia del todo a la comprensibilidad del esqueleto. Por ello, a esta lectura superior, que sitúa la entidad del caso, cabe superponer otra lectura más poliédrica, que descubre un entresijo de relaciones menos evidentes, pero a la vez más intensas y fluidas. Son las **variables de proximidad**, una inyección de vitalidad sobre el armazón de soporte.

La composición de las volumetrías, la permeabilidad de manzanas y trazados, la configuración de frentes y esquinas, los desvíos de densidad e intensidad entre sectores, la relación entre usos y niveles de centralidad, y el esplendor y multiplicidad de las arquitecturas son las variables que construyen una **imagen variable de la regularidad**.

En esta primera parte, el análisis de las características y lógicas de forma y uso de El Vedado nos permite realizar una primera aproximación a los valores y potenciales del tejido. A partir de la interpretación de sus propiedades más características, y apoyados sobre algunos estudios iniciales¹, intentamos construir una primera identidad de El Vedado, atenta al diálogo entre lo particular y lo general, entre lo regular y lo desigual, entre la norma y la excepción, entre el ritmo y la pausa, entre lo ponderado y lo exagerado.... Un conjunto singular, sostenido sobre cierto equilibrio entre cosas diferentes y que en su conjunto, configura una peculiar regularidad disonante.

1 EIZAGUIRRE, XABIER Y CROSAS, CARLES, *El Vedado. La Habana. Proyecto y Transformación*, Edicions ETSAB, 2006. Citar también los estudios iniciales en EIZAGUIRRE, X. *El proyecto de El Vedado. La Habana*, monográfico inédito, 1999-2003. Y también algunos trabajos de diploma realizados por estudiantes de la Facultad de Arquitectura de la CUJAE, dirigidos por María Victoria Zardoya.



la chorrera

vedado

sagrado lázaro

centro habana

habana vieja

castillo del príncipe


cementerio de colón

miramar

rio almendares

nuevo vedado

el cerro



El área de El Vedado ocupa una posición de gran centralidad en el marco de La Habana actual. El barrio toma la referencia del mar del Caribe y desde la costa se extiende hacia el interior, al oeste de centro fundacional de La Habana Vieja y de su primera extensión, Centro Habana. La traza del río Almendares a poniente y el enclave del Castillo del Príncipe a levante son las dos principales referencias que identifican este espacio.

Su ámbito viene definido fundamentalmente por la **continuidad del trazado ortogonal** de manzanas cuadradas. Como resulta habitual, la precisa definición de los límites no es inmediata, cuando estos no se corresponden literalmente con ninguna de las unidades administrativas de la ciudad: ni con los municipios (distritos), ni con los consejos populares (barrios o secciones).

Ciudad de La Habana es un ente provincial que se divide actualmente en 15 municipios, y que se diferencia de la “Provincia de La Habana”, ámbito territorial más extenso, de carácter regional. Plaza de la Revolución, es uno de los 15 municipios provinciales y es el ámbito administrativo al que pertenece El Vedado, del que representa más del 50% de la superficie y más de un 70% de la población. Este municipio toma el nombre de la gran plaza situada al sur de El Vedado con el mismo nombre, y limita con los municipios de Centro Habana al este, del Cerro al sur, de Playa al oeste y con el mar al norte. Plaza de la Revolución tiene una superficie total de unos 12 km² y una población estimada en 158.682 habitantes (2006), lo que representa un 7,3% de los 2.168.255 habitantes (2006) de toda Ciudad de La Habana. Su densidad es de 131,8 hab/ha, muy superior a los 52,2 hab/ha del distrito contiguo de Playa (zona residencial), pero muy lejos del municipio más denso (y también vecino) de Centro Habana, con 455,4 hab/ha.

En el panorama de las ciudades latinoamericanas, La Habana presenta unas dinámicas demográficas singulares, con tasas de crecimiento relativamente bajas. Si bien entre los años 50'

y los 80' se pasó de 1,5 a 2 millones de habitantes, desde este momento y hasta la actualidad la población no experimentó incrementos sustanciales.

En el ámbito administrativo de Plaza de la Revolución se diferencian hasta ocho Consejos Populares: Carmelo, Vedado, Vedado-Malecón, Rampa, Príncipe, Plaza, Nuevo Vedado-Puentes Grandes y Colón-Nuevo Vedado. De entre todos, los 4 primeros se incluyen en su totalidad en el ámbito de estudio, mientras que el resto lo hacen de forma parcial o quedan excluidos.

Según el **ámbito** delimitado en nuestro estudio, El Vedado ocupa un área de unas 550 ha, con unas líneas de máximo recorrido de 4 y 2 km en el sentido longitudinal y transversal al mar respectivamente. Esta superficie comprende el ámbito de las manzanas y calles adyacentes, pero no el área de importantes piezas o sectores situados en su perímetro: el cementerio de Colón (más de 50 ha), El Fanguito-zona deprimida en la orilla derecha del Almendares (más de 15 ha), el Castillo del Príncipe (15 ha aprox.) y el Hospital Calixto García (7,7ha). El Consejo de El Vedado se extiende además hasta más allá de la Calzada de Zapata, donde persiste la retícula de manzanas, ocupando un área, parcialmente regular, de unas 50 ha. En total, la suma de todas estas piezas incrementaría hasta 700 el área total del sector.

En términos de población, si nos referimos al ámbito estricto de los 5,5 km², se estima que viven en El Vedado unos 130.000 habitantes, de lo que resulta una **densidad** relativamente alta, de 235 habitantes/ha. Para tener una imagen comparativa en Barcelona, el ámbito central del Eixample, entre Plaza España y Plaza Tetuán (Dreta y Esquerra del Eixample, además del Distrito de Sant Antoni), tiene una superficie casi idéntica de 550 ha y su población total es de 182.314 habitantes (2008) de lo que resulta una densidad de unos 330 habitantes/ha.



^^ Provincia Ciudad de La Habana.
Límites de los 15 municipios

> Límites y topografía

>> Consejos Populares del
Municipio Plaza de la Revolución

Los lados norte y oeste del perímetro de El Vedado vienen definidos por la propia orografía. La línea litoral que arranca en la profunda bahía del puerto, define con una doble curvatura un trazo sinuoso y continuo entre la Punta (enclave de entrada a la bahía en el límite de La Habana Vieja) y la desembocadura del río Almendares. El punto de inflexión entre los dos arcos, separa el malecón de Centro Habana (cóncavo) y el litoral de El Vedado (convexo).

En el extremo norte occidental, el curso del río Almendares es el elemento geográfico protagonista, que recorta el perímetro del barrio y lo separa definitivamente de su orilla izquierda, donde se asientan Miramar y el resto de consejos de Playa. Las aguas quietas del río y las bravas del mar coinciden en la zona del Torreón de la Chorrera, formando una bahía que representa un singular accidente en la continuidad lineal de la costa. En ambos casos, el contacto con el agua define y condiciona la urbanización, con respuestas distintas a uno y otro margen.

A sur y sur-este, la concreción de los límites de separación de El Vedado con las tramas de los barrios de “Nuevo Vedado” y “San Lázaro” resulta algo menos obvia. Sin embargo, la posición de algunas **grandes piezas** de equipamiento urbano conlleva la interrupción de la cuadrícula y en la concatenación de las mismas define una cierta idea de límite.

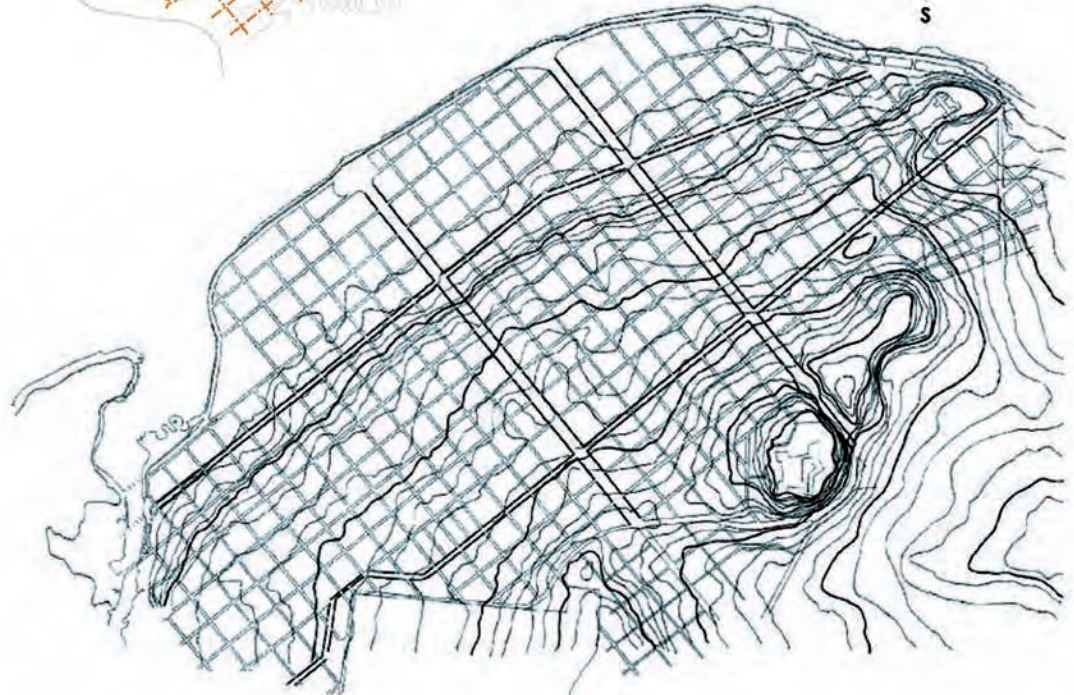
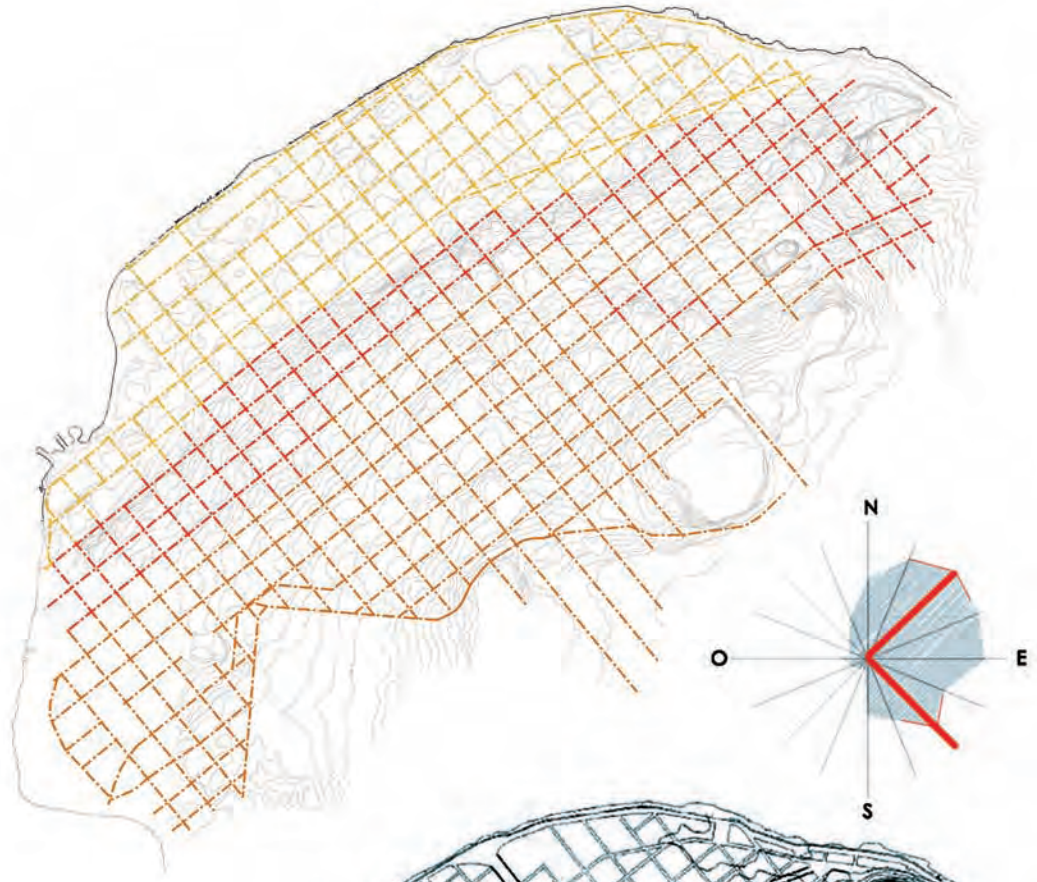
Pero en verdad, es la propia topografía del lugar la que define unas pautas más claras. Desde este punto de vista, podemos entender el espacio de El Vedado como un gran plano inclinado de pendientes suaves que, desde la línea de cresta que recorre Calzada de Zapata se desliza hasta el mar. Precisamente respecto a esta misma **línea de inflexión** se emplazan los grandes equipamientos y piezas de escala metropolitana, que son preexistentes o contemporáneas al propio barrio. De poniente a levante se sitúan: el monumental Cementerio de Colón, orientado perfectamente norte-sur, quedando a 45° respecto a la cuadrícula, que define un rectángulo inmenso cuyos lados sobrepasan los 800 y 600 metros; el importante Castillo del Príncipe, emplazado sobre un promontorio que aguarda el llano y a sus faldas, el Hospital Calixto García, complejo sanitario de gran importancia; casi inmediatamente al lado y en la cima de otro promontorio, la Ciudad Universitaria forma un campus de geometría y límites bien definidos. Finalmente, en el extremo más oriental, la traza de la Calzada de la Infanta aparece secante y contundente en un corte ineludible que separa El Vedado de Centro Habana.

La **lectura topográfica** resulta determinante en la discusión sobre la inclusión dentro del ámbito de una veintena de manzanas situadas más al sur de la Calzada de Zapata, entre los perímetros del Cementerio, el Castillo del Príncipe y la Plaza de la Revolución. Son éstas las únicas manzanas que sobrepasan la línea de inflexión topográfica que, como una línea de cresta, corona las laderas que descienden hacia al mar. A pesar de la presencia mimética de la cuadrícula, es éste un ámbito de construcción más tardía y morfológicamente muy diferenciado. Por esta razón, tiene una consideración secundaria en nuestro estudio, sin obviar con ello el enorme potencial del área, teniendo en cuenta su posición contigua al centro de Plaza de la Revolución y la escasa consolidación de su tejido.









^ Trazados y pendientes.

> Orientación reticula y
vientos dominantes

>> Áreas de penetración del mar
Zonas primaria y secundaria
(GDIC)

o1.1 el orden superior

I. geografía/ disposición topográfica y límites

La cuadrícula de El Vedado se sitúa sobre un territorio bastante uniforme, de suaves laderas que se deslizan hacia el mar. La unidad del trazado de la cuadrícula se corresponde en realidad con un territorio de un carácter muy unitario y bastante homogéneo. Las dificultades puntuales de encaje topográfico son ampliamente compensadas por los valores de una generosa geografía que, en todo el ancho del área, ofrece vistas sobre el mar. Un valor excepcional que la urbanización ha sabido aprovechar adecuadamente.

Una mirada pormenorizada sobre la topografía califica con matices esta imagen general. Conviene destacar algunas variaciones, tanto en la inclinación de los planos, como en la dirección de las líneas de máxima pendiente, con vectores que oscilan su orientación entre el NE y NO. Los ejes de la cuadrícula están **inclinados** casi 40° oeste respecto a la **orientación** norte y se adaptan cómodamente a la topografía, buscando aprovechar al máximo los vientos dominantes: las brisas marinas en la dirección mar-montaña (NO-SE) y los vientos terrales en la dirección perpendicular (SO-NE). Se puede adivinar tres **franjas paralelas** a la costa de un ancho y características bastante homogéneas.

- a. En el ámbito más próximo al **litoral**, una franja constante de unos 600 metros paralela a la línea de la costa tiene una pendiente prácticamente nula, y no llega a superar la cota +5.0m respecto el nivel del mar. Aunque en muchas latitudes esta sería un área espléndida para la urbanización, aquí las adversidades climáticas y la bravura del océano, la convierten en francamente vulnerable a las inundaciones (especialmente en época de ciclones). Algunos análisis recientes² han definido el alcance de esta vulnerabilidad, identificando diferentes sub-ámbitos. Sin lugar a dudas el sector entre las calles 6 y 18 (entre 1ª y 5ª) y el triángulo que definen 13 y L frente al mar, son los de mayor exposición por su altimetría situada entre las cotas ±0.0 y +2.0 m.
- b. Una franja de terreno más estrecha (entre 100 y 200 metros) marca una **inflexión** a la planeidad litoral y por sus pendientes representa una excepción en relación al conjunto de un amplio territorio. Con sus inclinaciones del 5-6% se llega a alcanzar la cota+15.0m. El paralelismo entre franjas y línea litoral se mantiene en el ámbito central, pero no en el extremo oriental (promontorio donde se sitúa el Hotel Nacional) ni en el occidental (orilla del río Almendares), donde se rompe tal esquematismo.
- c. Desde esta línea y hasta los **límites superiores** de la ladera – la cumbre donde transcurre la Calzada de Zapata y las grandes piezas dotacionales – El Vedado mantiene pendientes en la misma dirección, pero mucho más suaves, con una media entorno al 2% en el sentido perpendicular al mar. En el sentido longitudinal, las pendientes son menores aún y se alternan ambas direcciones.



² desarrollados en ocasión de la elaboración de las *Regulaciones de El Vedado* y precisadas a posteriori por PÉREZ, LEISA y RODRÍGUEZ, JORGE LUÍS del GDIC (GRUPO DESARROLLO INTEGRAL DE LA CAPITAL).

La relación entre cuadrícula y soporte físico se muestra acertada en el sentido de permitir la continuidad de todos los trazados, manteniendo además pendientes entre medias y bajas. A destacar únicamente, la discontinuidad de unas pocas calles por la existencia de las “fúrnias”: accidentes topográficos artificiales fruto de una previa extracción de áridos. Si durante años fueron importantes las situadas al final de la calle 23, donde a partir de los años 50’ se construía la denominada “Rampa”, en la actualidad permanecen únicamente estos singulares accidentes en el punto de cruce entre las calles 25 y K y en 21 con 22. En uno y otro caso, el desnivel del terreno es tan importante, que la calle K por un lado y la 21 y 22 por el otro, quedan interrumpidas en estos puntos.

II. isotropía/ regularidad geométrica y cuadrícula

la trama isótropa

Las **manzanas cuadradas** de 100 x 100 m, están definidas por **calles** que mantienen el mismo ancho en ambas direcciones. Su **sección tipo** es de 16 metros y está dividida en tres franjas simétricas: una calzada central de 8 metros y dos aceras laterales de 4 m. Las aceras, con una importante presencia vegetal, se dividen en dos cintas paralelas: una pavimentada, destinada a la circulación peatonal, y la otra ocupada por un parterre vegetal arbolado, que amortigua el roce entre circulaciones de peatones y automóviles. Aunque el ancho de ambas cintas se determinó inicialmente con idéntica dimensión (2+2m), abundan otras soluciones como la repetida 1,6 m de acera y 2,4 m de parterre. También en algunos casos el parterre pierde su continuidad, reduciéndose a una suma de alcorques con árboles. Excepcionalmente, el ancho del parterre es incorporado en su práctica totalidad a la calzada, para dotar de una sección mayor y disponer de zona de aparcamiento (zona de la Rampa).



La presencia de la vegetación es muy variable, resultado de un grado de conservación dispar entre ámbitos distintos. El regular diseño de la urbanización se completa con la precisa intersección de pavimentos y parterres en el cruce de calles, donde la geometría isótropa halla su réplica en el pequeño cuadrado del extremo donde se sitúa un mojón para señalar el nomenclátor de las calles.

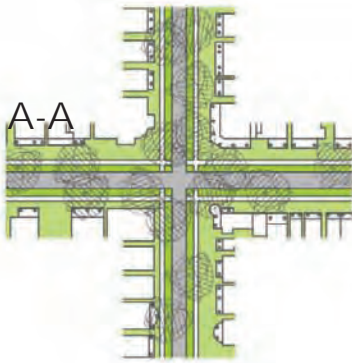
Los árboles más habituales son los álamos y los ficus, espléndidas especies con copas frondosas y raíces potentes, que fueron las especies plantadas originalmente. A posteriori se han ido sembrando otras especies, como la majagua y el ocuje. En segunda línea de la costa se pueden encontrar también Almendros y Barringtonias. Sin embargo, en las zonas más próximas al mar, no consiguen vivir la mayoría de las especies, por el salitre y las inundaciones periódicas. Solo el uvero resiste, llegando a desarrollarse solo como arbusto.

Se ha comentado como el mantenimiento de la **ortogonalidad del trazado** es una de las características más destacables del tejido. Por la geometría del sector, las calles verticales-transversales al mar son el doble que las horizontales-longitudinales (32 y 15 respectivamente). Las calles paralelas al mar tienen una mayor continuidad, alcanzando una longitud máxima de casi 4 km. Las ortogonales en cambio, tienen una dimensión variable que no supera en ningún caso los 2 km. Las características dimensionales de las vías, su posición respecto las pendientes de la topografía y el propio uso funcional del espacio, llevan a considerar las vías longitudinales como trazas de carácter más general y las ortogonales de un carácter más local.

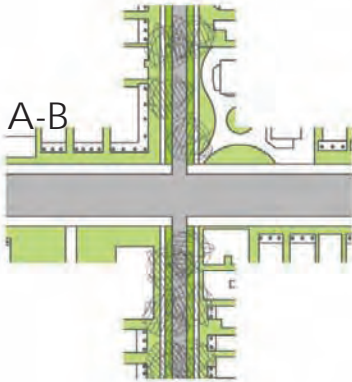
Son pocas las **excepciones** en la estricta ortogonalidad del damero. Fuera de las que se producen en todo el perímetro, en el interior solo destaca la traza de la Línea (calle 9) y un pequeño tramo de la denominada Calzada (calle 7). Son éstas dos vías longitudinales que, por razones que se explican más adelante, son las únicas excepciones de cierta entidad. En los límites meridionales, en las proximidades de San Lázaro, algunos



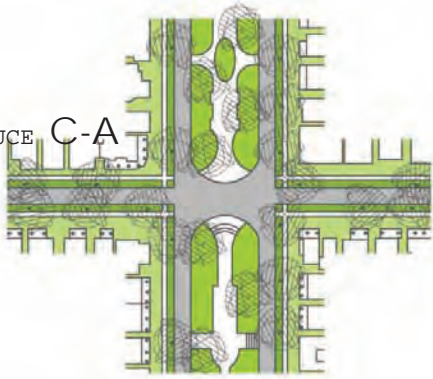
CRUCE A-A



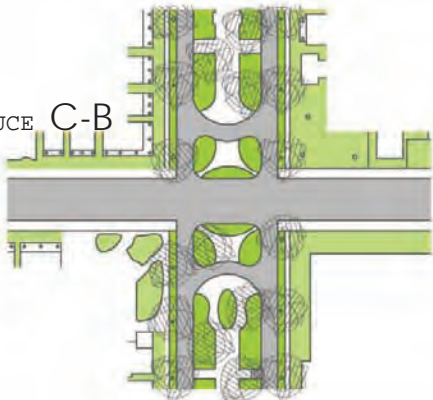
CRUCE A-B



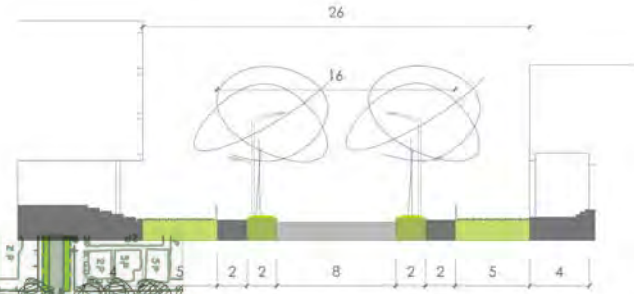
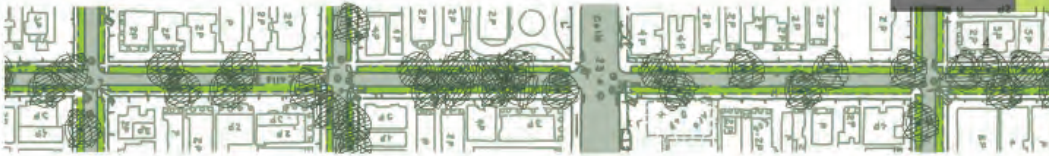
CRUCE C-A



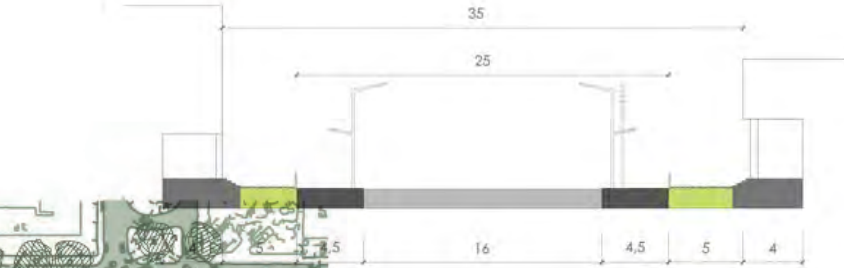
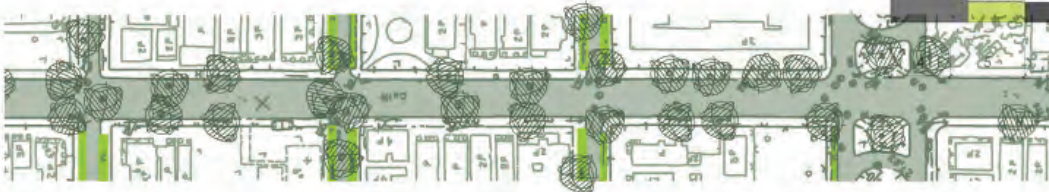
CRUCE C-B



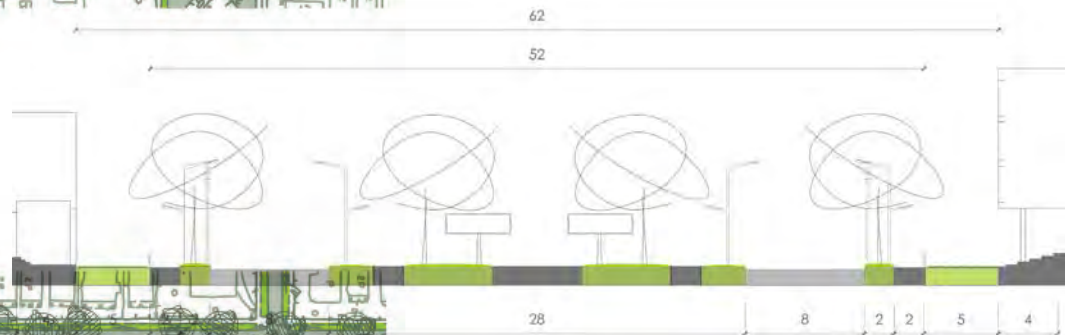
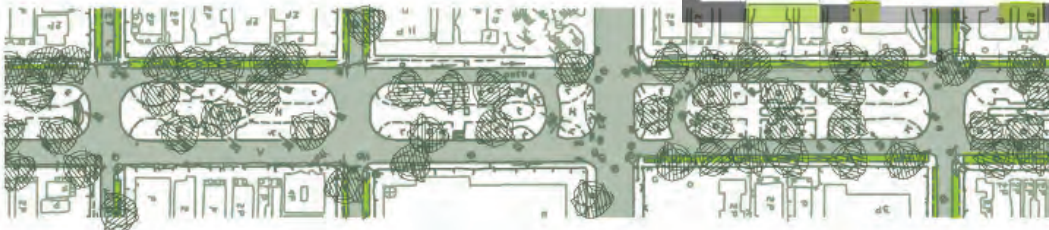
A CALLE TIPO - 16m
calle 13

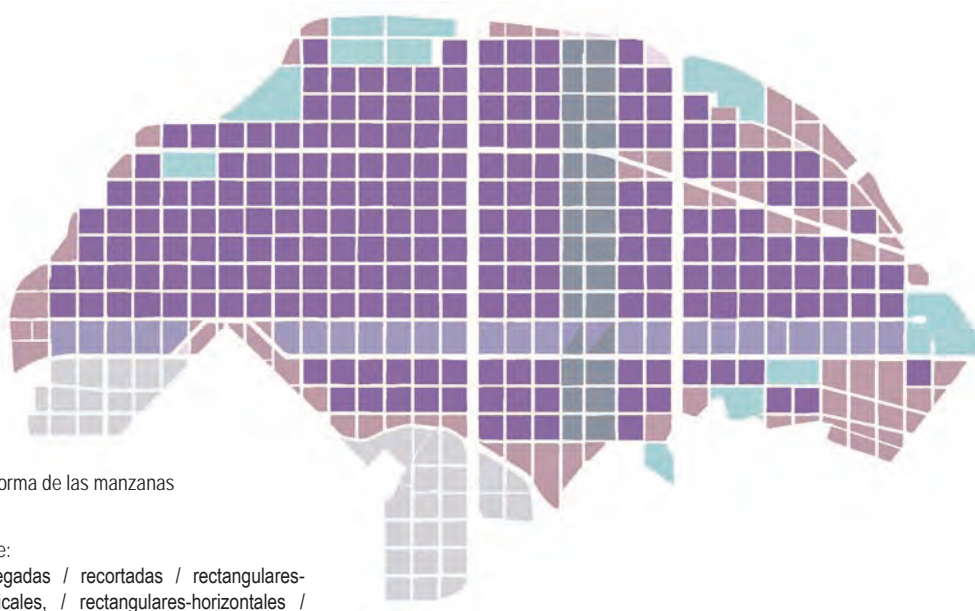
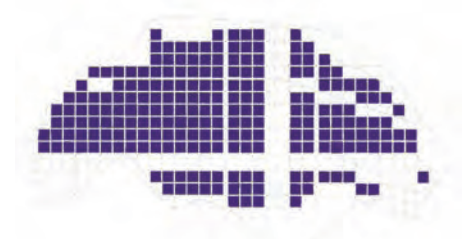
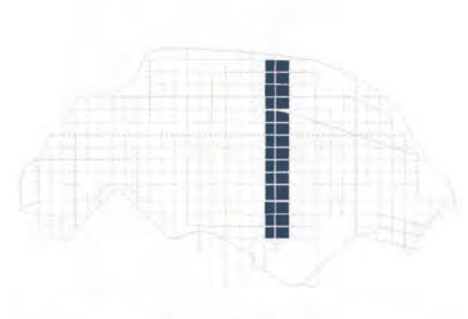
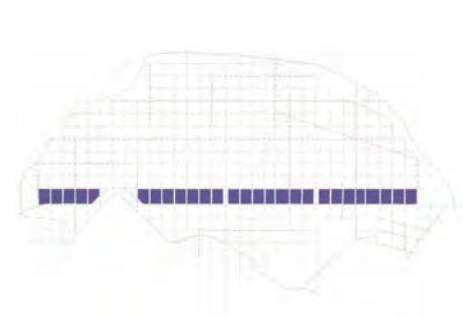


B ARTERIAS PRINCIPALES
calle 23



C GRANDES AVENIDAS
presidentes - calle G





La forma de las manzanas

serie:
agregadas / recortadas / rectangulares-
verticales, / rectangulares-horizontales /
regulares

fragmentos de las calles 25 y 27 son también oblicuos, además de la notable irregularidad de la importante calle 23 en su desvío obligado para adaptarse al perímetro del Cementerio de Colón, antes de cruzar el río Almendares.

Podríamos resumir de esta manera, que la extensión de la trama se materializa casi a la perfección siguiendo la pauta de un **interese constante** de 116 m, repetido tanto en el sentido paralelo como perpendicular al mar. Esta geometría isótropa y perfecta halla sus excepciones en respuesta a aspectos variables: a/ el contacto con sus límites; b/ el ancho excepcional de algunas de sus manzanas, que modifican una de sus dimensiones; c/ la jerarquización de algunas de las vías que, con un ancho superior a los 16 m, modifican el interese común.

a/ la irregularidad de los límites

La retícula engloba en sus bordes los principales puntos de irregularidad, fruto de la lógica adaptación geométrica a los elementos de su perímetro: grandes piezas, trazados viarios previos o la propia geografía del litoral y de la orilla del río. Su respuesta es diferente en cada caso: en ocasiones geométrica, en otras, con modificaciones más sustanciales.

b/ manzanas rectangulares

En el sentido longitudinal, la hilera de manzanas definida por las calles 23 y 21 tiene un lado superior, de unos 132 m. En el sentido perpendicular, se produce también una excepción entre las calles verticales C, D y E. Las dos columnas de manzanas separadas por D, varían su ancho habitual: entre C y D de 80 m, mientras que entre D y E, de 120 m. Sin embargo en este caso, y a diferencia del anterior, el desplazamiento de

la calle D no afecta la posición de C y E, por lo que la sucesión de las dos columnas mantiene el interese común.

Ambas irregularidades tienen origen en el mantenimiento de algunas construcciones, emplazadas aquí en los orígenes de la urbanización. El mayor ancho de manzanas entre 21 y 23 podría ser debido a la localización del Hospital María de las Mercedes entre L y M (construido a partir de 1887). El hospital, junto a otros asentamientos menores se situaron entorno a la calle 23 y configuraron un polo de urbanización discontinuo respecto al crecimiento inicial del barrio. También la posición de la calle D se debería a la presencia de unas naves de una fábrica de ladrillos emplazada entre las calles D y E, entre la calle 3 y la 5 (ver II y III parte).

c/ jerarquía de los trazados

El último grupo de excepciones tiene que ver con los principales elementos de la estructura general del tejido. Se trata de las variaciones que produce la introducción de 4 vías: en el sentido longitudinal Línea y calle 23; en el sentido transversal, las Avenidas Paseo y Presidentes. Es esta una cuestión a la que nos referimos a continuación (apartado III. jerarquía del trazado).

la manzana isotropa. Parcelario y Edificación

La forma de las manzanas es uno de los rasgos más característicos de las tramas. Como un orden preestablecido, la geometría de la división del suelo es un factor determinante en la imagen general del tejido, compuesto por manzanas compactas, ordenaciones abiertas, edificaciones aisladas, etc. La longitud de sus lados, tanto como la proporción entre costados, son determinantes en el encaje de los diferentes modelos volumétricos, en función del perímetro y la superficie de las manzanas.

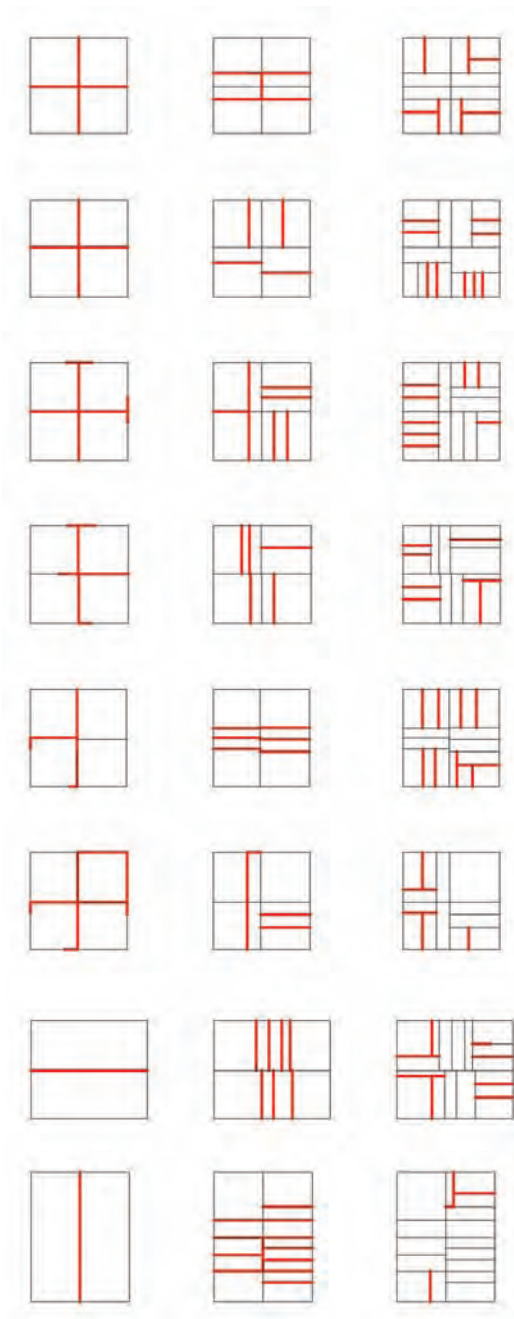
Para el caso de las **tramas homogéneas**, la forma de la manzana condensa de alguna manera la imagen que tenemos de la retícula: es así como asociamos Manhattan con la forma de un rectángulo alargado, el Eixample de Barcelona con un curioso cuadrado achaflanado, y Buenos Aires o Puebla (México) con cuadrados perfectos. En la misma línea de tantas ciudades de fundación, El Vedado se caracteriza también por su manzana cuadrada, que tiene además unas dimensiones canónicas: 100 x 100 metros de lado.

La isotropía geométrica del cuadrado es reforzada por las características de su **parcelación** actual, cuando no se prima con claridad ninguna de las dos direcciones de la trama. En su origen (ver II parte) se previó un modelo en esvástica, completamente isótropo, dividiendo las manzanas en 12 solares, dispuestos en 4 cuadrantes de 3 parcelas cada uno, orientados sobre las cuatro calles perimetrales. A pesar que en el parcelario actual sea excepcional la presencia literal de este patrón, la idea de isotropía se mantiene en la variada casuística actual.

A pesar de la gran diversidad de parcelas que muestra el plano catastral, el análisis del parcelario nos muestra algunas constantes que caracterizan la forma de la división del suelo. En primer lugar cabe destacar la alternancia entre las **parcelas centrales y parcelas en esquina**, factor común que no explica únicamente la posición, sino también la forma de estas parcelas: las centrales más alargadas, las esquineras tendiendo a cuadradas.

Efectivamente, la condición isótropa del parcelario no permanece más en el orden de la esvástica del parcelario original, sino que adopta en la actualidad órdenes alternativos. La alternancia entre el lado largo de la parcela (medio costado) y los tres frentes (otro medio) aparece solo de forma insólita. En cambio, habitualmente cada uno de los costados es parcelado con un ritmo singular, con parcelas más profundas y estrechas en su ámbito central, y manteniendo dos parcelas sensiblemente cuadradas en la esquina. La repetición de este ritmo de esquinas y frentes en cada uno de los lados permite mantener una proporción similar de parcelas orientadas sobre ambas direcciones de la malla, de lo que **no se deduce una priorización** de calles verticales o horizontales.

En cuanto a las dimensiones de los solares, interesa igualmente ver la relación entre parcelas actuales y las previstas en el modelo original (de alrededor 700 y 1.100m²). En el conjunto de El Vedado existe una gran variedad: desde el caso excepcional de una parcela única por manzana (10.000 m²) hasta las resultantes de la reiterada segregación de las parcelas. En el caso de la división de la parcela en esquina original (1.100m²)



se cuentan solares cuyas dimensiones oscilan entre los 200 y 500 m² aproximadamente.

La variedad dimensional de las parcelas, pero también su irregular distribución, hacen difícil establecer algunas medias dimensionales de referencia. El estudio específico de un fragmento de una cuarentena de manzanas nos daría una superficie de parcela promedio entorno a los 600-650 m², de lo que derivaría una asignación de 15-16 parcelas/manzana. Esta media se mantiene como tal en el global del sector, a excepción de algunas zonas - por encima de la 23 – donde se supera claramente la media de 20 parcelas/manzana. Estos datos tienen únicamente valor promedio, por lo que es habitual que muchas manzanas superen la veintena de parcelas, como también lo es, y sobretodo en el ámbito más central y litoral, que no lleguen a la docena.

Como sucede con las superficies, también el modelo de parcelario original nos da algunas claves de referencia para interpretar los fondos y anchos de las parcelas. Aquí resulta lógico diferenciar entre parcelas centrales y parcelas de esquina. En las centrales, es habitual el fondo de 50 metros (media manzana), y un ancho que con ciertas oscilaciones se sitúa entre los 12 y 14 metros (modelo original fijado en 13.6 m). Mayor diversidad en el ancho y el fondo, caracteriza las parcelas en esquina, en las que se repite con frecuencia el intervalo 22-24 m (frente original en 22.6 m) y en donde se confunden ambas magnitudes por su geometría de tendencia cuadrada.

La **edificación** es aislada y tiene formas, alturas y dimensiones diferentes. Cada una de las manzanas viene a ser la combinatoria de un número variable de volúmenes, de características diversas. Si bien en cada caso se dan relaciones relativamente diferenciadas, se podría establecer una imagen tipo de la manzana en la que se refuerza la condición isótropa de la manzana.

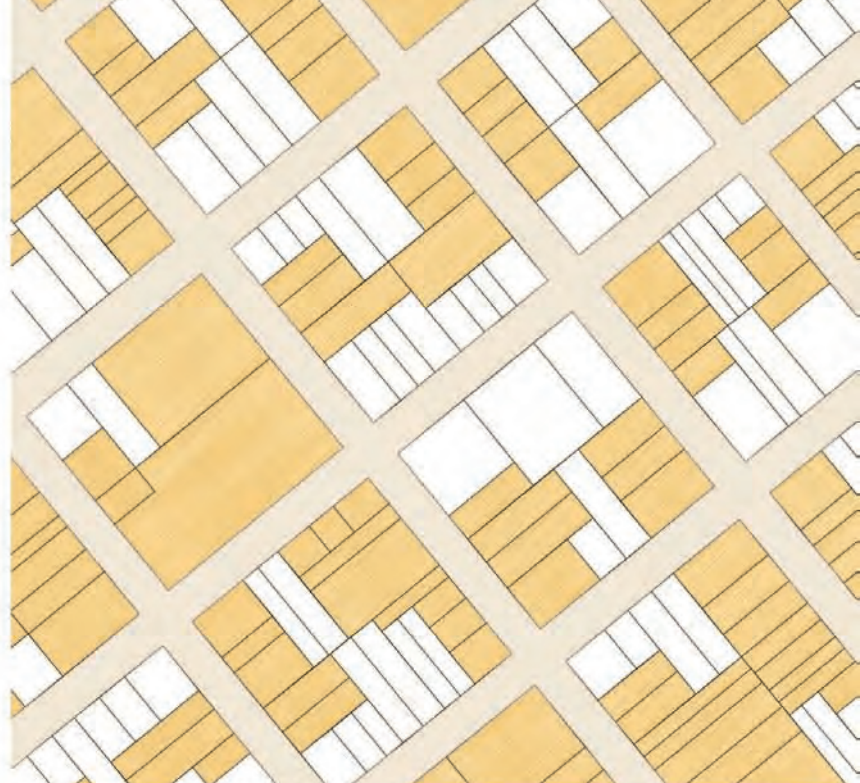
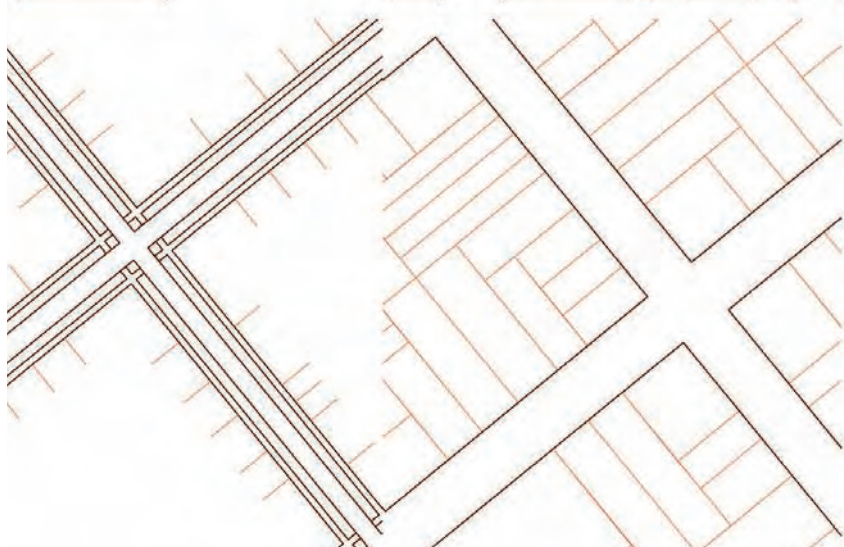
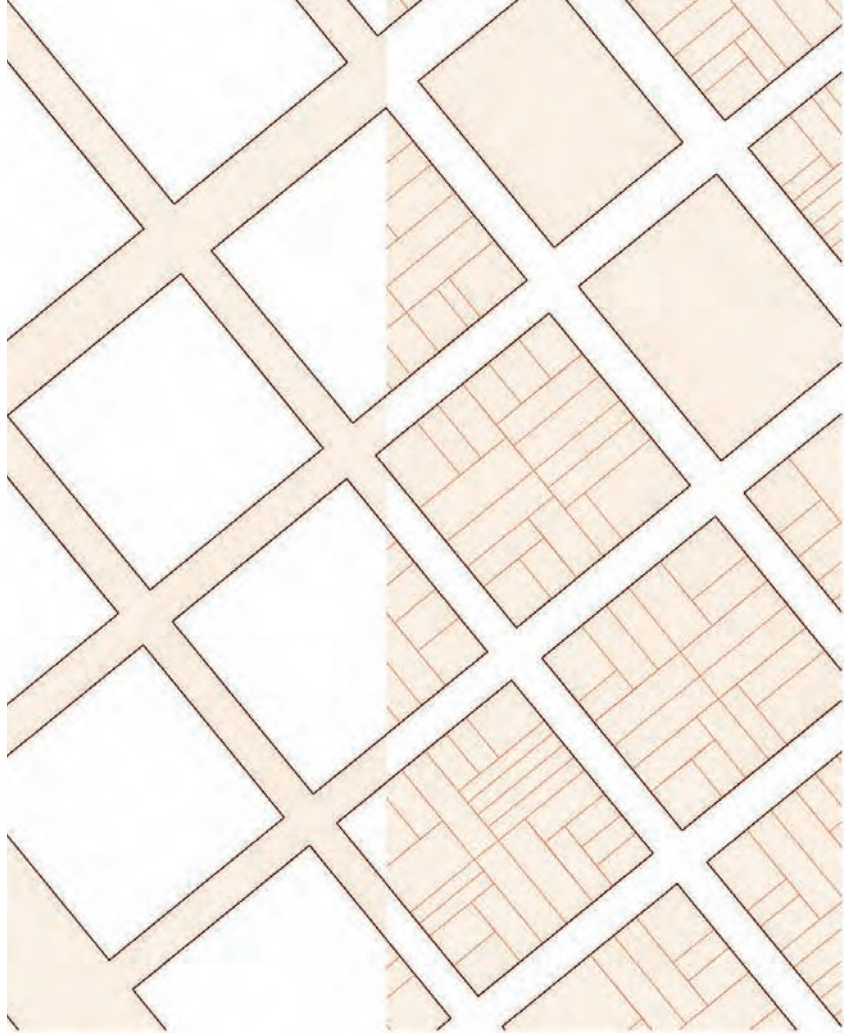
En la tercera parte del trabajo se definen con mayor precisión el origen y características de las distintas tipologías, que vienen aquí solo enunciadas. A grandes rasgos, se pueden determinar unas familias de edificios y sus respectivas alturas dominantes: a/ un primer grupo representativo lo constituyen las residencias unifamiliares aisladas, de PB y PB+1, de dimensiones, relevancia y arquitectura muy variada, englobando un gran abanico de tipos que van desde las grandes villas hasta las casas más modestas; b/ una segunda familia, algo más homogénea, la constituyen los bloques de apartamentos plurifamiliares, englobando edificios aislados con alturas de PB+3- PB+4 y de PB+6-PB+7. c/ un último grupo, el más excepcional y singular, y el numéricamente menos representativo, lo forman los edificios en altura –torres y pantallas, con una altura variable que llega a alcanzar las 30 plantas.

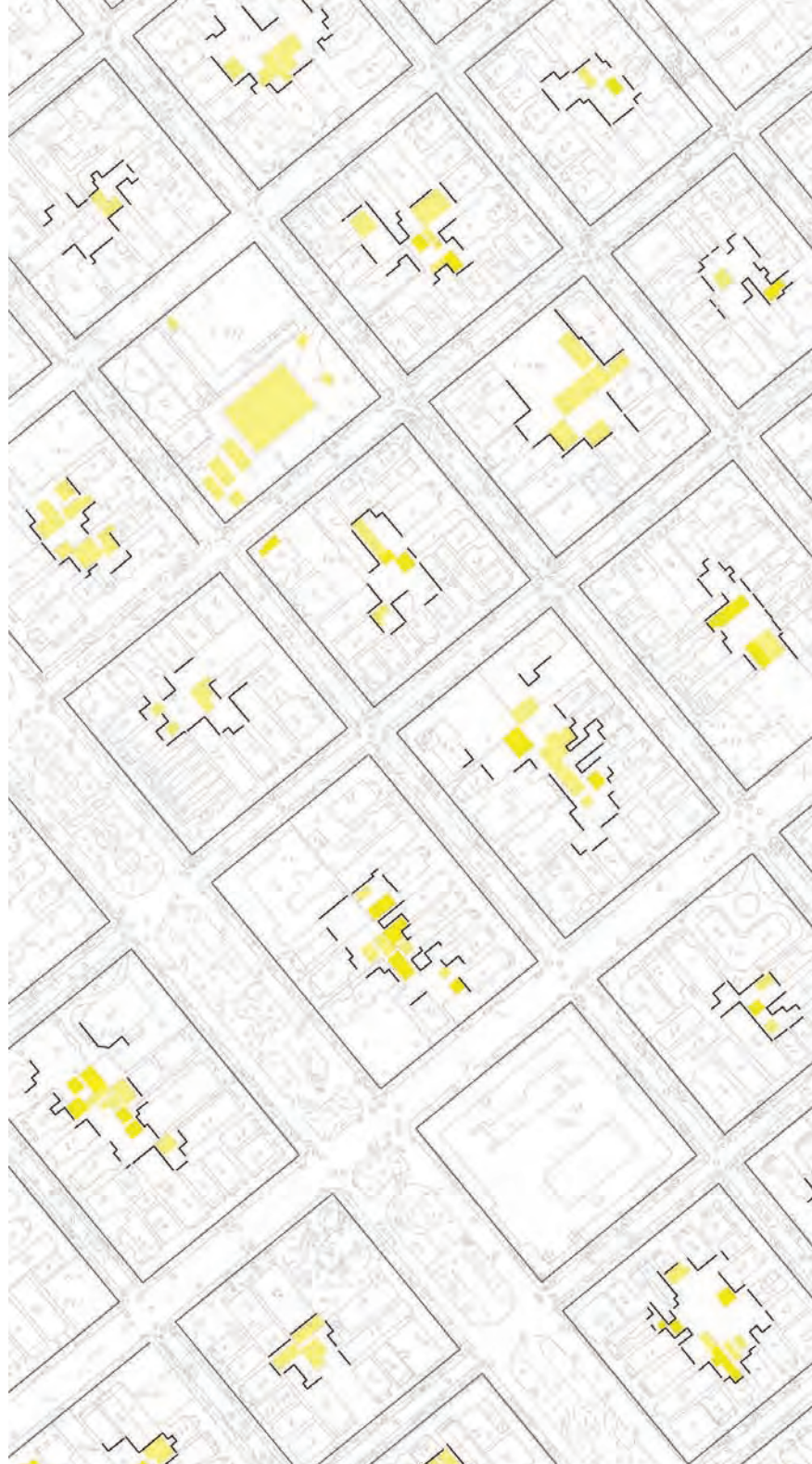
Algunas de las cuestiones relacionadas con la edificación en general sí merecen una especial atención y sobre ello insistiremos más adelante. Solo a modo de enunciado, destacamos el interés de la combinatoria entre tipos distintos en una misma manzana y el excepcional valor de muchas de las arquitecturas que han convertido El Vedado en un ámbito de protección patrimonial.

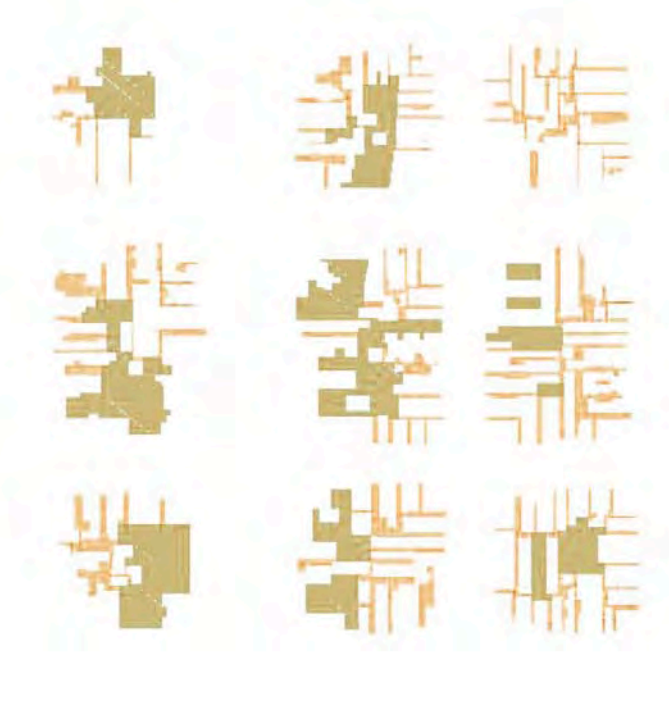
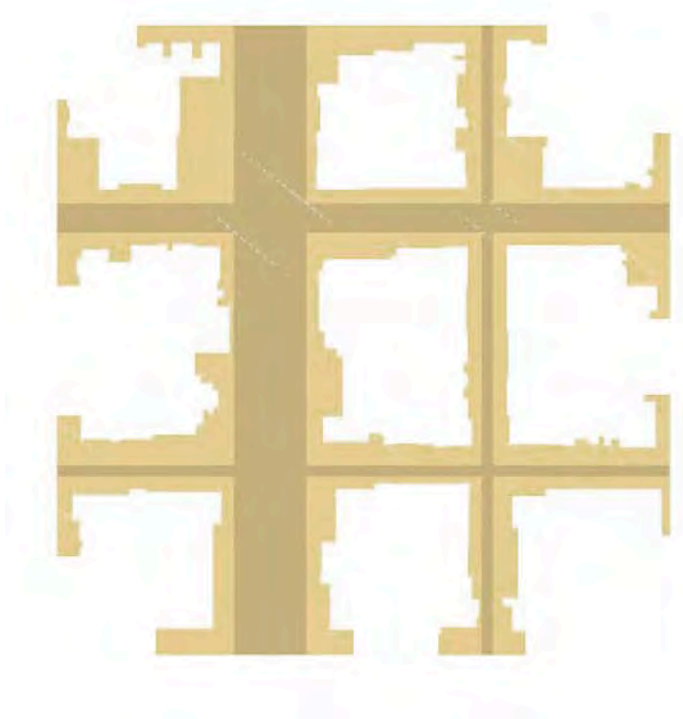
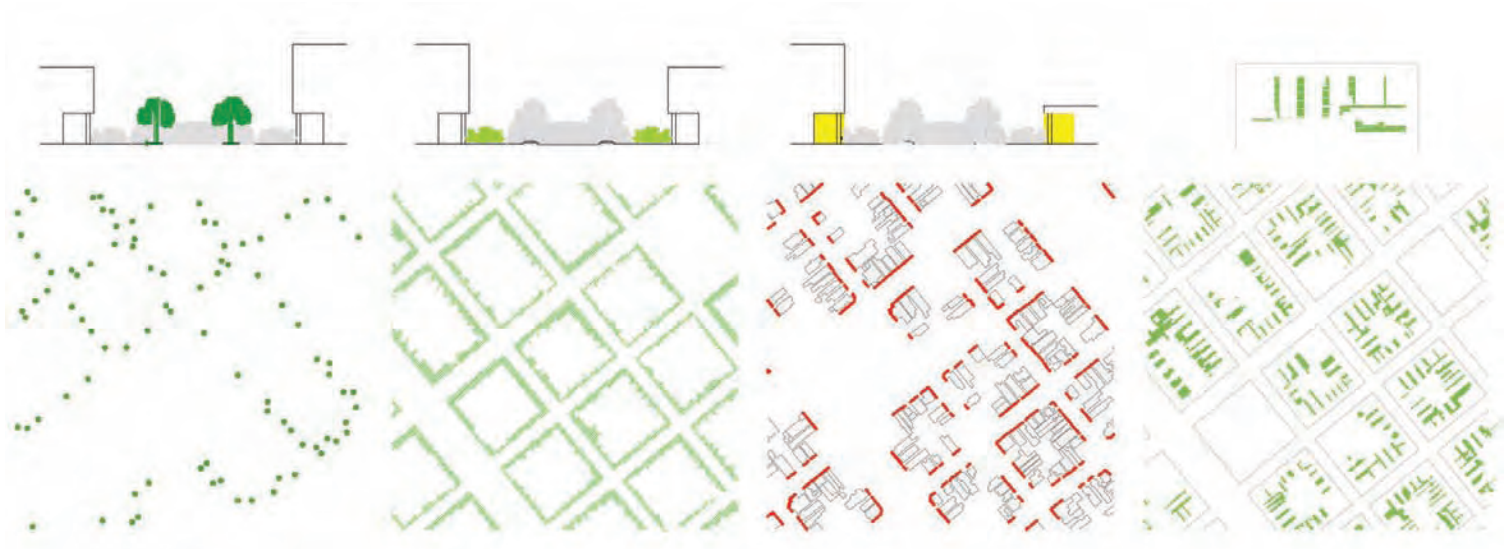
<<evolución del parcelario. Geometría y segregación de las parcelas.
manzanas cuadradas-división en cuartos
manzanas rectangulares-división en bandas

pp.sigüentes
morfología de la división del suelo y la edificación

1. vías-intervías
2. direccionalidad de parcelas
3. alturas de la edificación
4. espacios interiores manzana







En relación a parcelas y edificaciones cabe mencionar la singularidad de la forma de los espacios no ocupados de la manzana. Se repiten algunos rasgos comunes en la relación entre espacios construidos (edificios) y espacios libres (jardines e intersticios) que configuran la imagen de ciudad jardín característica:

- a. En primer lugar la repetición de un espacio de retirada de la edificación respecto la calle, que ocupa una profundidad de unos 5 m (normativos) desde el límite de la calle. Denominado como “**carmen**”, es un espacio en forma de jardín convertido en antesala de la casa. Habitualmente definido por una verja, que en los mejores casos consigue ser parcialmente transparente.
- b. En los casos arquetípicos, el espacio de jardín no da acceso directamente a las casas, sino que se complementa con un espacio de **porche**, de una profundidad inferior, fijada canónicamente sobre los 4 m. Con una configuración variable de columnas y barandillas, el porche se acostumbra a situar a una cota algo elevada respecto el nivel de la calle, para resguardarse del agua, pero también para conseguir una posición visual dominante. Carmen y porche se han mantenido con éxito desigual en muchas de las construcciones, sea por modificaciones posteriores (formación de galerías, ocupación precaria del espacio de jardín, etc.) o por no estar ya previstas de entrada en algunas edificaciones, principalmente plurifamiliares.
- c. La condición aislada de las edificaciones comporta la presencia de los singulares **pasillos laterales**, establecidos en función de distancias mínimas al límite de la parcela vecina, eliminando la presencia de medianeras. Su calidad es desigual, aunque habitualmente son escasos en exceso. Los mejores ejemplos se dan en algunas edificaciones situadas en parcelas muy generosas (grandes villas); también en aquéllas que, siendo más modestas, utilizan los pasillos laterales como acceso a un garaje situado al fondo de parcela; y también en los mejores ejemplos de aquellos bloques de apartamentos que se separan suficientemente de la divisoria: sea buscando un acceso lateral o las vistas retranqueadas sobre la calle. En cualquier caso, los pasillos laterales cumplen una importante función de permeabilidad entre el interior y exterior de la manzana, y permiten una mejor circulación del aire y de las brisas.
- d. Finalmente, en el interior de la manzana se crea un cierto espacio irregular, sin forma ni dimensión común, producto aleatorio de los fondos de parcela no ocupados. La naturaleza aislada de la edificación no consigue definir un perímetro construido interior, tipo patio interior de manzana, pero si un espacio irregular de detras, mal ocupados por construcciones en planta baja y cubiertos, que está conectado con el exterior a través de pasillos laterales.

<< árbol, carmen, portal y espacios laterales, carácter y trasiación entre espacios públicos y privados

<< el espacio no ocupado manzanas entre 5a y calle 11 / calle A hasta calle 4.



<< estructura general
vías principales (gris)
equipamientos (azules-verdes)
espacios libres (verdes-marrones)

III. jerarquía/ estructura general

La jerarquización del viario

Sobre un trazado casi perfectamente isótropo unas pocas líneas son resaltadas para establecer los elementos de la estructura general del sector. Como es habitual en tantas mallas, la repetición de una misma sección de vía encuentra sus excepciones sobre algunos canales de mayor importancia. Es así como de las 32 vías transversales y las 15 vías longitudinales, se singularizan algunas calles que adoptan un ancho mayor. La disposición de estas líneas de mayor grueso establece una determinada jerarquía de tráfico y a la vez, marca un cierto ritmo y facilita la orientación dentro de una malla perfectamente regular.

Previstas ya en el proyecto inicial, algunas manzanas reservadas para equipamientos, jardines y plazas públicas, desarrollan un papel importante en la construcción de una estructura general para el conjunto. Aunque veremos que la dotación de espacios colectivos responde en El Vedado a una red de espacios mucho más reducidos, la presencia de algunas grandes piezas destinadas a parque o a grandes equipamientos merece una explicación análoga a las grandes vías.

La jerarquía de calles marca un cierto ritmo y la intersección de los principales ejes longitudinales y transversales determina subsectores o “supercuadrantes”. En realidad la definición de estas áreas no es determinante ni reconocida, ni en términos funcionales ni siquiera administrativos. Como es habitual, es simple producto de la posición de las trazas principales y no resultado de la definición de unas áreas (ritmo de las calles y no suma de manzanas).

///ejes longitudinales

En el sentido longitudinal son tres las vías principales: Malecón, la Línea y calle 23. Curiosamente, su posición en la malla explica la singularidad de sus trazados, que no llegan en ningún

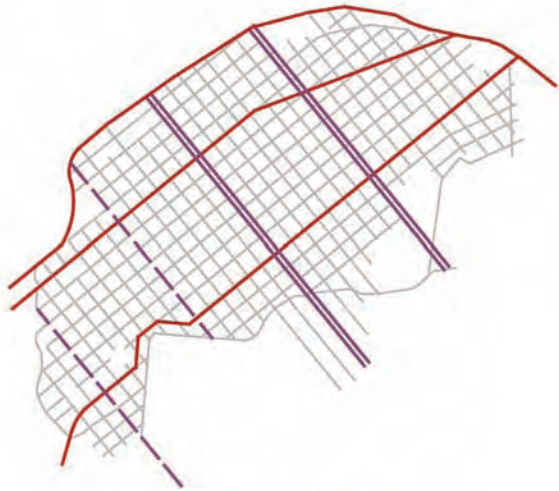
caso a ser completamente rectilíneos, con distintos grados de irregularidad. El **Malecón** es de entre todas, la más singular. En su condición de vía costera, tiene un trazado completamente curvilíneo y una extensión de más de 7 km. Recorre la costa desde la boca de la Bahía (en los límites entre La Habana Vieja y Centro Habana) hasta la desembocadura de la Chorrera, donde conecta con la 5ª Avenida en el barrio de Miramar. Un trazado de gran continuidad y de escala metropolitana. En el específico ámbito de El Vedado, el Malecón tiene una sección generosa, entorno a los 30 m, alcanzando en ocasiones los 50 m. Su sección es constante en el contacto con el mar, con el famoso banco de trazado serpenteante convertido en uno de los mayores espacios públicos de la ciudad. La calzada central, de hasta tres carriles en ambas direcciones, se convierte en una barrera infranqueable que impide una mayor permeabilidad entre tejido urbano y espacio libre de límite.

A pesar de su déficit actual en los términos comentados, el Malecón es una de las vías-espacio público con mayor potencial, sobretodo teniendo en cuenta la versatilidad y variedad de su sección, que en el ámbito de El Vedado es claramente aleatoria respecto a la fachada litoral. Esta condición le otorga un gran potencial de transformación, atendiendo al tenue desarrollo de su fachada.

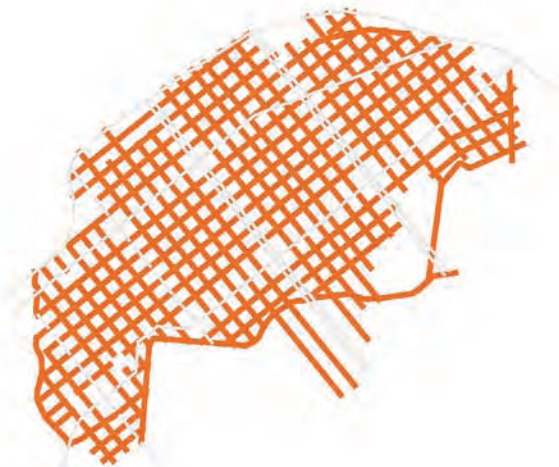
La Línea, o calle 9, tiene un ancho de 25 m y es también el antiguo camino del ferrocarril. Su trazado resulta de la combinación de dos directrices, coincidentes con los antiguos caminos de hierro. Desaparecidos los tranvías en la década de los 50', su preexistencia se evidencia en la mediana central de separación. El incremento del ancho habitual (16 m) se destina al tráfico rodado, aumentando la sección tipo con 2 carriles destinados mayoritariamente a la circulación. Las aceras en cambio, no mantienen el parterre vegetal, y la presencia del arbolado es solo intermitente. Su ancho es variable y se sitúa entre los 2 y los 3m.



Su carácter general se fundamenta en la conexión, en sus dos extremos, con el sistema general de circulación de la ciudad. En su extremo oriental, la Línea empalma directamente con el Malecón, en la convergencia de sus trazas en el litoral, a la altura del promontorio del Hotel Nacional. En el sector occidental, la Línea cruza el Almendares a través de un túnel, para conectar con la Avenida 5B-31 en Playa.



La singularidad de la diagonal establece además un amplio sector de manzanas divididas, de geometría triangular y trapezoidal. Sus efectos sobre el trazado regular son interesantes, tanto por la aparición de una alternancia de pequeños espacios libres en las geometrías más residuales, como en las variaciones sobre la forma de la edificación.



Finalmente la **calle 23** es de la tríada, el eje longitudinal más regular, completamente rectilíneo si exceptuamos la obligada inflexión de su trazado para esquivar el recinto del Cementerio de Colón. Su ancho es también de 25 metros, y su sección tiene matices diferentes respecto la Línea: no tiene andén central y uno de los carriles de circulación es utilizado como cinta de aparcamiento en algunos tramos. Esta circunstancia apacigua algo más la relación entre peatón y automóvil respecto lo que sucede en la Línea, aunque tampoco aquí la presencia del árbol es continua. El ancho de las aceras es también variable, situado comúnmente entre los 3 y 3,5m, llegando a ser superior en algunos tramos. Destaca en su perfil plano, el sector de unas 7 manzanas entre la calle L y Malecón, en donde la calle se convierte en una “rampa” que desciende hacia el mar. Siendo este tramo el último en urbanizarse, conserva unas características claramente diferenciadas respecto el resto de la calle, de un total de más de 4 km. En el extremo de la Rampa, la calle tiene continuidad con el Malecón (en un punto de triple encuentro con la Calzada de la Infanta). En el extremo opuesto cruza el Almendares con un puente (Puente Asbert) para enlazar con la Avenida 47.

Una última vía longitudinal merece ser mencionada. La **Calzada de Zapata** es un eje también curvilíneo situado en el extremo más meridional de El Vedado, que define precisamente sus límites. Traza preexistente como camino, mantiene una disposición claramente topográfica y relaciona El Vedado con la estructura general de la ciudad, principalmente hacia el centro, a través de la Avenida de Salvador Allende que atraviesa Centro Habana hasta el Paseo del Prado. Su relación es totalmente perimetral.

///ejes transversales

En el sentido ortogonal a la costa destacan dos vías principales, de una dimensión y forma análoga: **Avenida Paseo** o **calle O** marca el límite del antiguo barrio del Carmelo, mientras que **Avenida Presidentes** o **calle G** se dispone, paralela, a 7 cuadras de distancia. Ambas vías tienen un ancho común, situado alrededor de los 52 m, con una sección análoga con aceras laterales que oscilan entre los 3 y 5 m, dos carriles de circulación que suman unos 8-9 m y una gran mediana central que supera los 25 m, configurando un espacio de jardín central. Aunque en ambos casos se mantiene un cuidado expreso de los elementos de urbanización, principalmente en la geometría de parterres, de peldaños, pequeñas glorietas, arbustos, etc., Presidentes y Paseo se diferencian claramente por una mayor presencia del arbolado en la segunda (en su tramo central).

Factor común de ambas avenidas es su calidad espacial: por los elementos de su urbanización, por la configuración arquitectónica de sus fachadas (también bastante diferentes entre sí) y por su disposición topográfica de bandas que se deslizan hacia el mar, ofreciendo una excelente relación visual mar-tierra, difícilmente apreciable en el resto de trazados más estrechos. Además de su papel como jardines lineales de más de 1,5 Km. de longitud, ambas vías tienen un papel significativo en la distribución de los tráficos, por conectar el Malecón con el límite sur de El

Vedado, intersecando en su recorrido la Línea y calle 23. La conexión y encaje topográfico de ambas es más que destacable en esta inflexión. Por un lado, la Avenida Presidentes se inserta tangente al promontorio del Castillo del Príncipe, separando la fortaleza del inmenso hospital universitario Calixto García, para encontrarse con Zapata y la Avenida Salvador Allende y conectar con el centro de la ciudad. Por el otro, la Avenida Paseo, más allá del cruce con Calzada, mantiene su rasante a la misma cota, y atravesando uno de los espacios de mayor potencial de la ciudad metropolitana, conecta de manera franca con el gran centro de la Plaza de la Revolución: espacio simbólico y a la vez nodo infraestructural de la gran ciudad.

El resto de vías en sentido transversal, mantienen el mismo ancho de 16 m. No obstante, existe una cierta jerarquía complementaria en términos de tráfico. Es así como la calle 12 y la 26 modifican su sección, ampliando la calzada central en detrimento del espacio de parterre y acera. Se crea un cierto ritmo regular de vías de mayor "grosor", en intervalos constantes de 6-7 travesías: Presidentes – Paseo (+7) – calle 12 (+6) – calle 26 (+7). La calle 12 tiene un punto de referencia en la esquina con la 23, pero su continuidad al sur se ve frustrada por la posición del Cementerio de Colón. La calle 26, en cambio, sí tiene una continuidad más allá de los límites de El Vedado: tanto es así que en el cruce con la 23, amplía su sección hasta los 25 m y se convierte en una Avenida que atraviesa Puentes Grandes.



<< estructura general del verde

>> conjunto de parques-manzana

Carmelo, Menocal-Lennon, Víctor Hugo,
Mariana Grajales y Villalón

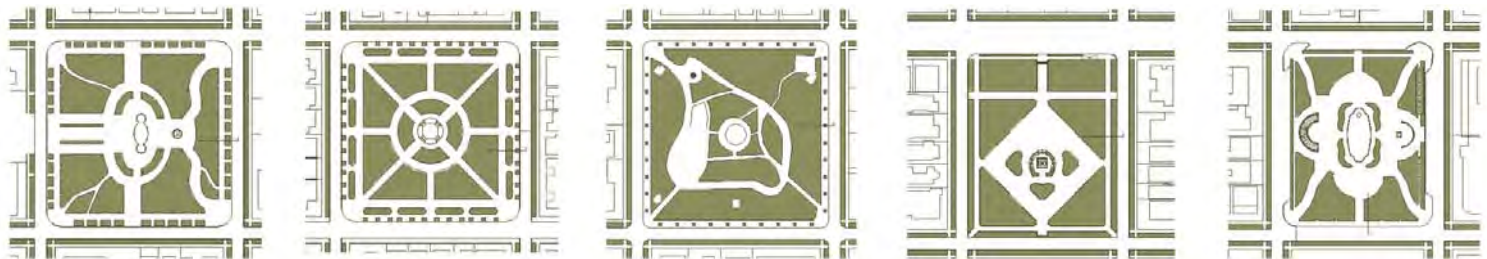
Dotaciones: forma y lugar de equipamientos y espacios libres

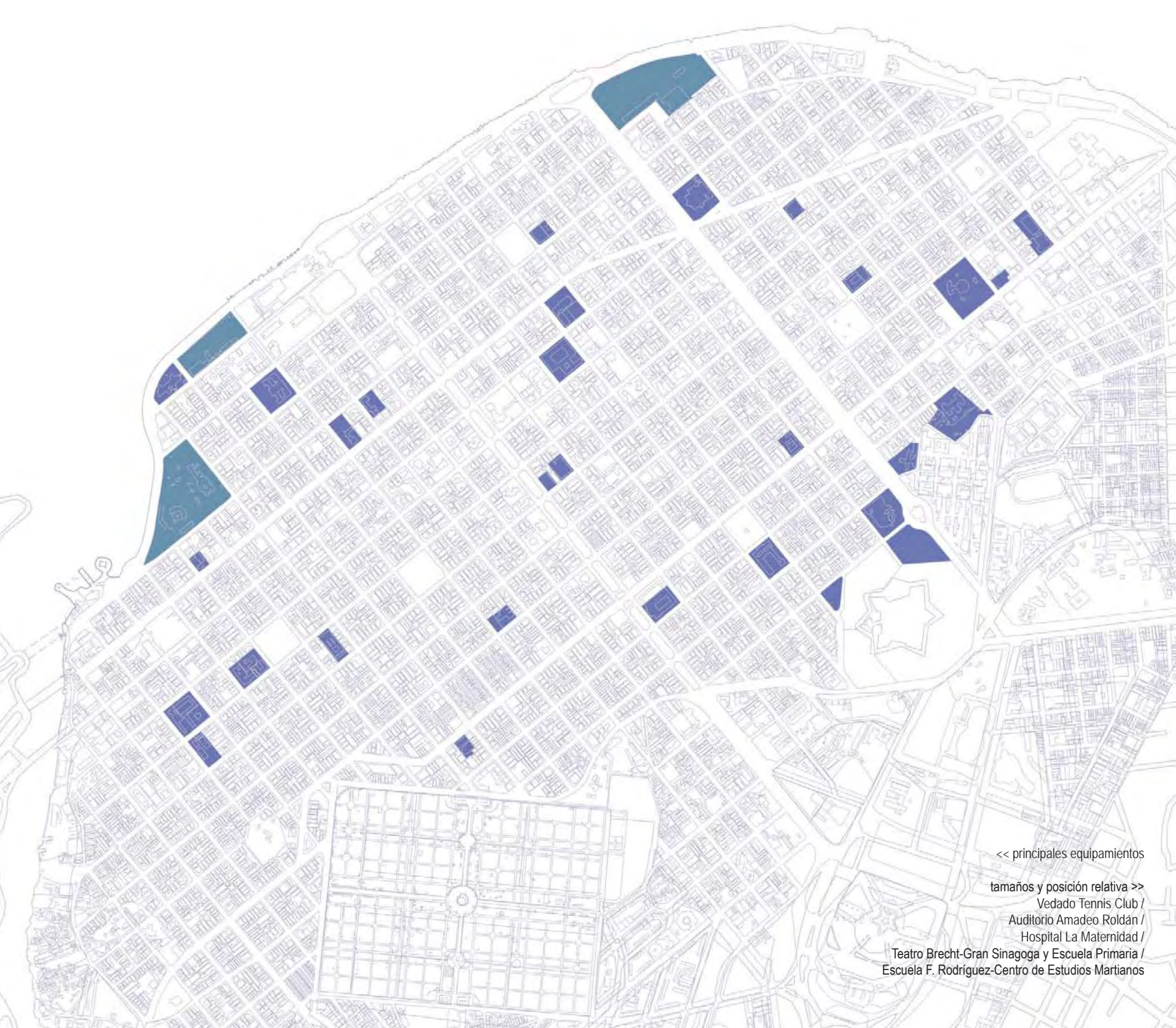
Si la posición y caracterización de algunas vías crea una cierta jerarquización espacial entorno a sus ejes. La disposición de los principales parques y equipamientos ejerce también un efecto de singularización de algunos espacios. Los parques más representativos se sitúan en medio de la cuadrícula, ocupando una manzana entera, como lo hacen también algunos de los principales equipamientos. Nos hemos referido anteriormente, en relación a los límites del barrio, a las muchas dotaciones de gran escala que circundan El Vedado. Lo son el parque del Almendares, el gran Hospital Universitario Calixto García, el Cementerio de Colón, o el mismo Castillo del Príncipe. Aún así, nos fijamos en este caso en aquellos elementos de una escala menor, que guardan una relación más intrínseca con el tejido.

Cinco son los llamados **Parques Republicanos** de El Vedado, bastante equidistribuidos en el conjunto del área: el Parque Victor Hugo (Leonor Pérez), en 19-21, H-I; el Parque Mariana Grajales, en 23-25 y C-D; el Parque de Menocal-John Lennon, en 15-17 y C-D; el Parque de El Carmelo, en 13-15 y 14-16; y el Parque Villalón (Gonzalo de Quesada), en C-D y 5-7. De un diseño diferente en cada caso, mantienen en común su carácter de espacios verdes, donde parterres, árboles y elementos urbanos dibujan recorridos, zonas de descanso, de juego y de recreo. En su perímetro, casas y apartamentos disfrutan del privilegio de su presencia.

A parte de estas cinco manzanas, conviene destacar también algunos parques de cierta entidad situados en **zonas más perimetrales**, a menudo resultantes de la propia geometría del trazado de las calles. En el extremo occidental, el Parque de los Mártires, en 30 entre 23 y 25. En el frente del Malecón el parque de la Fuente de la Juventud (Paseo), el Parque Calixto García (Presidentes) y el Parque del Maine (Línea). Y por su generosa amplitud, las propias avenidas Paseo y Presidentes como grandes jardines lineales.

La distribución y tipo de equipamientos responde a una casuística más diversa. Son numerosas las piezas dotacionales de pequeña dimensión insertas en el tejido, ocupando edificios originalmente residenciales. En su conjunto éstas juegan un papel destacado a un nivel más local, generando un sistema de servicios y pequeñas centralidades que se analiza más adelante.





<< principales equipamientos

tamaños y posición relativa >>

Vedado Tennis Club /

Auditorio Amadeo Roldán /

Hospital La Maternidad /

Teatro Brecht-Gran Sinagoga y Escuela Primaria /

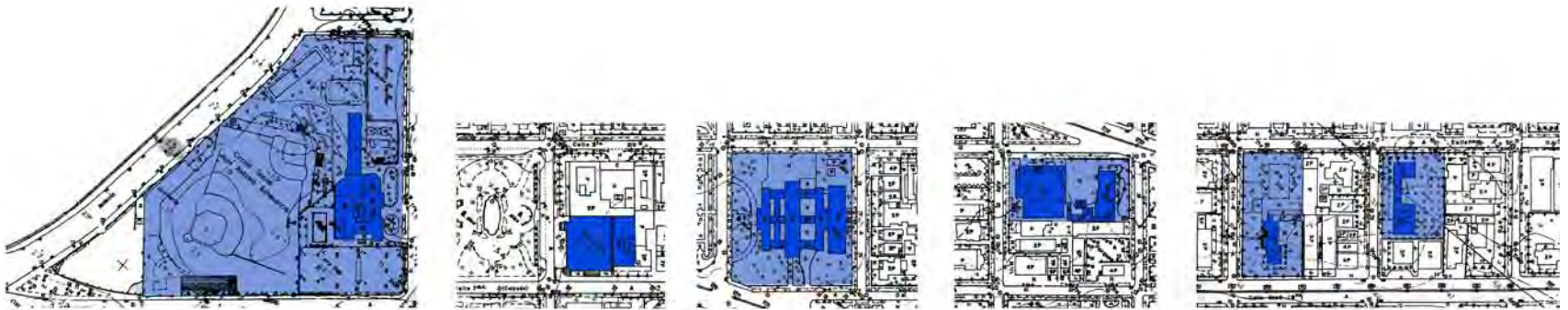
Escuela F. Rodríguez-Centro de Estudios Martianos

Nos fijamos aquí en aquellas piezas de mayor entidad, elementos importantes en el sistema general de equipamientos del barrio. Un buen número ocupan hasta una manzana entera (algunas dotaciones deportivas incluso más) mientras otras entre la mitad y un cuarto. En este caso, su distribución general no sigue tanto un esquema equidistributivo, sino de cierta relación con los ejes horizontales: calle 23, Línea y Malecón. Puede advertirse también una concentración relativa en tres ámbitos concretos: en el extremo norte de calle G-Presidentes (sanitarios), en el frente oriental del Malecón (deportivo-recreativo) y entre el Parque de El Carmelo y la calle 22 (varios).

Algunas manzanas enteras están ocupadas por edificios únicos. Son los hospitales: Infantil Pedro Borrás, Ortopédico Fructuoso Rodríguez (ambos entorno a G y 29) y la Maternidad, (G y Línea) y también algunos equipamientos docentes: Escuelas Primarias Raúl Delgado (25-27 y C-D) y Manuel Valdés Rodríguez (3ª-5ª y 6-8), la Escuela Técnica Automotriz José Ramón Rodríguez (11-13 y B-C). Escuelas y equipamientos sanitarios tienen una presencia importante en otras muchas manzanas, donde se combinan con otros equipamientos o residencias.

Interesante es el caso de la combinación de equipamientos con función diferente en una misma manzana (o en parte de la misma). Por ejemplo en Línea-11, C y D, donde se congrega la Iglesia del Sagrado Corazón la Escuela Juan de economía y planificación y un área deportiva; otra iglesia y su parroquia, la del Carmelo, con el Policlínico de Urgencias (calle 15, entre 16 y 18); o el Teatro "Bertolt Brecht" y la Sinagoga Beth Shalom, en Línea entre J-I.

Un último grupo de equipamientos importantes son los de tipo recreativo, que tienen un carácter mixto entre equipamiento y espacio libre. De entre todos, destaca la famosa Heladería Coppelia, que ocupa una manzana entera (23 y L), como también en el frente del Malecón algunas instalaciones deportivas como El Vedado Tennis Club, las instalaciones deportivas del Centro Camilo Cienfuegos o el Parque José Martí.





o1.2 variables de proximidad

La fuerza del trazado reticular y ciertas constantes morfológicas construyen una imagen general unitaria de El Vedado en base a la regularidad de viario y manzana y las variaciones de parcelación y edificación. Si hemos destacado el valor del trazado, por sus excepcionales dimensiones y extensión, mérito equivalente atribuimos a la combinatoria de elementos que constituyen la diversidad y riqueza del tejido. Al orden de la forma general (lugar universal) se superpone un orden menudo más complejo (lugares múltiples), de cuya combinatoria resulta la verdadera identidad de El Vedado

La imagen de orden general se ha dibujado desde la visión estructural y la aproximación morfológica. Menos inmediato resulta en cambio, hallar el lenguaje específico para destacar los valores de la condición variable del tejido. Útiles en esta reflexión resultan algunas aportaciones teóricas, centradas en resaltar la importancia de los valores de lo próximo en la imagen de lo urbano, huyendo de los paradigmas de lo estructural, de simples imágenes de conjunto o de sistematizaciones generales. Se trata de miradas intensas al tejido, desde su caracterización en términos morfológicos, pero desde una aproximación a *“calidades y cantidades ambientales”*.

En las *“Grunsfeld Variations”*, N.J.Habraken expresaba en los 80', la importancia del concepto de tejido urbano como espacio de discusión y de proyecto fundamental: *“What is referred to here as the urban tissue level is the scale of interrelations that is smaller than the urban structure and larger the single building (...) The tissue level is that scale where a large number of discrete architectural interventions come together into a larger whole and are integrated with streets and public spaces to fill the blank spots in the urban structure”*³.

Más recientemente, el mismo autor remarca en la *“estructura de lo ordinario”*⁴, la misma atención sobre los valores de lo común. Una aportación sugerente por su aproximación al hecho urbano desde una mirada transversal, desde lo más doméstico (estancias del hogar) hasta lo más territorial. El denominado *“built environment”* (entorno construido) es el espacio de revelación de tres órdenes fundamentales: el orden físico (forma), el orden territorial (espacio) y el orden cultural (*“understanding”*).

También Panerai y su equipo de la Universidad de París han reclamado una especial atención a la *“cuestión del tejido”*. Un concepto de gran versatilidad en la composición de la ciudad, que según el autor evoca a la vez la idea de imbricación –de solidaridad entre las partes- y de capacidad de adaptación. Sería aquéllo opuesto a la obra acabada, en términos urbanísticos y arquitectónicos.

“ Il s'agit d'une vision locale qui «oublie» momentanément l'organisation de l'ensemble, l'armature, le squelette, pour s'intéresser au remplissage, à la substance. Il s'agit d'une organisation qui présente à la fois une forte solidarité entre les éléments et une capacité à s'adapter, à se modifier, à se transformer. Appliqué à la

3 HABRAKEN, N.J. *The Grunsfeld Variations. A report on the thematic development of an urban tissue*, MIT, Boston, 1981, p.2 .

4 HABRAKEN, N.J. *The Structure of the ordinary: form and control in the built environment*, Cambridge, The MIT Press, 1998.

ville, le terme de tissu évoque la continuité et le renouvellement, la permanence et la variation. (...) Il suppose une attention au banal comme à l'exceptionnel, aux rues ordinaires et aux constructions courantes comme aux ordonnances et aux monuments »⁵

Más recientemente, el profesor Solá-Morales ha aportado nuevos argumentos en su referencia a la “*urbanidad material*”. Una aproximación más inductiva de lo urbano, que va desde lo concreto a lo general, no partiendo de la simplificación (o síntesis, en el mejor de los casos) urbana sino de la complejidad, fijándose precisamente en lo que el autor denomina “*la piel de las ciudades*”:

“(...) en la materia urbana, en la superficie de la ciudad experimentada en su materialidad concreta, en sus sensaciones físicas y en sus sugerencias, están el origen y la forma de cualquier urbanidad. Es la materia urbana la que nos transmite, tanto en sus puntos más sensibles como en sus zonas más neutrales, la energía cualitativa que acumula el carácter colectivo sobre ciertos espacios, cargándolos de significación compleja y de referencias culturales, y haciendo de ellos materia semántica, construcción de memoria intersubjetiva, social. Es la materia de la epidermis urbana la que nos enseña sus características y sus diferencias, su peso, su forma, textura y formato. Su morfología y su tectónica.”⁶

Árboles frondosos, modestas ciudadelas, voladizos de formas orgánicas, porches elevados, elegantes mansiones, cercas vegetales, agromercados, torres en altura, fachadas eclécticas, vestíbulos permeables, espléndidas terrazas, bloques de apartamentos, comercios en esquina... se repiten en las calles de El Vedado formando una miscelánea infinita. Tres pueden ser las pautas de tal combinación: el orden complejo, el equilibrio disonante y la composición flexible.

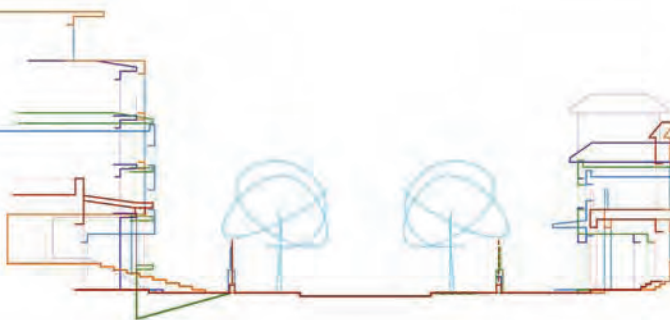
El orden complejo

La construcción de una imagen homogénea de El Vedado no puede confundirse con la idea de simple repetición monótona. Cierto es que la homogeneidad es uno de los procedimientos más comunes para conseguir la cohesión formal⁷, tanto en el urbanismo como en la arquitectura. Sin embargo, esta calidad no es únicamente resultado de repetir lo idéntico, sino que puede serlo también de repetir lo diferente. Y es este el objetivo de tantos proyectos urbanísticos: cuando pretendemos introducir en la unidad (entidad del proyecto), elementos de variación suficientes para superar la monotonía.

5 PANERAI, P ET AL. (1999) *Analyse Urbaine*. Éditions Parenthèses, Marseille, 2005.

6 SOLÁ-MORALES, MANUEL; *De cosas urbanas*. Gustavo Gili, Barcelona, 2008. p.24.

7 ESPAÑOL, JOAQUIN. *El orden frágil de la arquitectura*, Fundación Caja de Arquitectos, Barcelona, 2001.

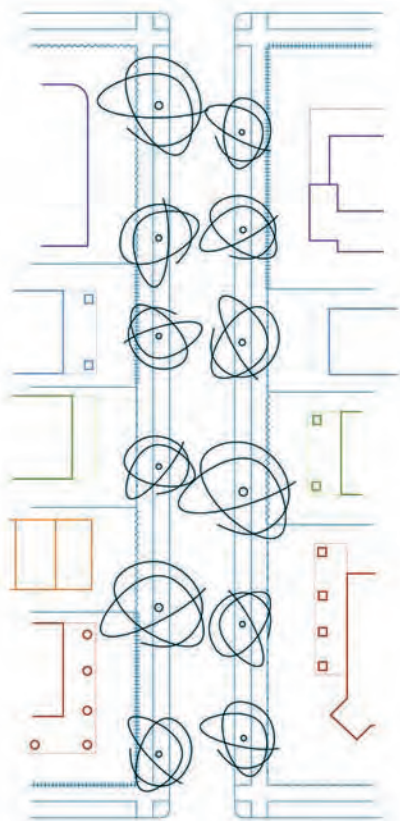


Complejidad e irregularidad son características de los tejidos urbanos construidos en tiempos dilatados y no preformalizados en su conjunto. Aunque estos no sean rasgos distintivos ni de los barrios residenciales proyectados, ni de los barrios de baja densidad de promoción individual pero simultánea, sí lo son de los tejidos urbanos de raíz tradicional. Es así como El Vedado pertenece a este universo urbanístico, siendo específico de su caso la introducción de la complejidad en el orden apriorístico de la retícula. Un buen ejemplo que consigue combinar la diferencia, como atributo de la complejidad, con la repetición. Conviene citar aquí a Rudolph Arnheim para recordar también en este caso, que el “*enemigo de la complejidad*” no es la simplicidad, sino el desorden⁸, esto es, la incapacidad de establecer relaciones entre los elementos.

En El Vedado, la mirada fija sobre sus fragmentos es explícita de lo heterogéneo (combinatoria de elementos diferentes), y no obstante, la imagen del conjunto resulta ser homogénea y define la identidad del caso.

La mezcla de tipologías distintas, junto a la diversidad de las funciones (principalmente en las plantas bajas), introduce factores de complejidad en las variables de densidad e intensidad. La pluralidad de volumetrías determina relaciones espaciales diversas, en la definición del espacio de la calle y de la manzana. La variedad de tamaños de parcelas configura también unos ritmos diferentes.

Rapoport se ha referido a un “*tipo de dominios urbanos (...) conllevan una pluralidad de panoramas en el interior de una misma morfología. Para que exista complejidad, cierto orden morfológico es completamente necesario. Estamos siempre dentro de una variación gracias a un orden*”⁹.



El equilibrio disonante

En la música, la armonía es el arte de combinación equilibrada de distintos sonidos. La sucesión de acordes, resultado del sonido simultáneo de tres o más notas, constituye un grado de complejidad superior a la melodía entendida como simple sucesión de notas en el tiempo.

La sincronía de lo armónico y la asincronía de lo melódico, pueden resultar metáforas útiles para la valoración de los tejidos urbanos. Tejidos armónicos que combinan elementos diferentes en cada una de sus secuencias, y tejidos melódicos, de una constitución morfológica y funcional mucho más simple. Resulta inmediata aquí la relación entre la armonía y la intensidad urbana. Tejidos de alta densidad en los que muchas notas suenan a la vez: usos superpuestos, circulaciones de orden distintos, arquitecturas macladas.... Y por contra, los

⁸ ARNHEIM, R. (1977) *La forma visual de la arquitectura*. Gustavo Gili, Barcelona, 2001; citado en “El orden Frágil de la arquitectura”, J.ESPAÑOL, p.181.

⁹ RAPOPORT, AMOS; *Aspectos humanos de la forma urbana*, Gustavo Gili, Barcelona, 1978, pp.219.

paisajes urbanos más pacíficos como ejemplo de aquella melodía más previsible, hasta llegar al extremo de la absoluta monotonía urbana: el silencio musical.

En El Vedado, los ritmos melódicos de la ciudad jardín, fueron convirtiéndose en compases armónicos en su proceso de transformación durante años. A pesar de su densidad media y de un uso predominantemente residencial, por sus volumetrías, más que por sus usos, su composición urbana se corresponde hoy más a una armonía disonante, fruto de las tensiones, que a una armonía consonante, fruto del sosiego.

Existe no obstante un cierto equilibrio entre las partes, que consigue amortiguar las tensiones desde el conjunto. La importante extensión del tejido (500 manzanas) y la repetición, sin necesaria contigüidad, de unos elementos similares (casas aisladas, bloques compactos, torres en altura), son los dos factores que posibilitan que habite la tensión (en los fragmentos) sin que se rompa el equilibrio (del todo). Es esta una situación diferencial de este modelo de ciudad que se diferencia claramente de otros: de los más monótonos (por ejemplo, la ciudad jardín del “sprawl” norteamericano), de los heterogéneos pero de armonía consonante (los centros coloniales o centros históricos europeos conservados), y también de los conjuntos urbanos más fragmentados (desde la paradigmática dualidad sprawl-downtown, hasta algunas estériles colisiones entre tejidos conservados y nuevas inserciones).

El ya clásico tratado de Robert Venturi *Complejidad y contradicción en la arquitectura* nos ofrece un marco de discusión interesante en su elucubración, desde la composición arquitectónica, de las “*contradicciones yuxtapuestas*” y de las “*supercontigüidades*”, entendidas como “*superposiciones de varios elementos*”. Considera que “*La supercontigüidad es inclusiva en lugar de exclusiva. Puede relacionar elementos contrastantes y por otra parte irreconciliables; puede incluir antagonismos dentro de un todo; puede integrar la ilógica válida; puede permitir una gran cantidad de niveles de significado (...). La supercontigüidad se puede considerar como una variación de la idea de simultaneidad (...)*”¹⁰. La reivindicación de la colisión, como forma generadora, se apoya sobre una idea de orden determinada: “*un orden válido se adapta a las contradicciones circunstanciales de una realidad compleja*”¹¹.

10 VENTURI, ROBERT (1966) *Complejidad y contradicción en la arquitectura*, Gustavo Gili, Barcelona, 2ª edición, 2006 , pp. 94-97.

11 Idem anterior, p.63

La composición flexible

Estrechamente relacionada con las anteriores, La flexibilidad es otra de las características diferenciales de la malla, de interés especial en la relación que se establece entre cada elemento y el conjunto. No se trata en este caso de referirse solamente a la flexibilidad genérica de la retícula cuadrada, sino a como la coexistencia y superposición de referencias distintas en un mismo tejido, comporta una combinatoria no traumática de usos y formas variadas.

La no especialización territorial (zonificación), permite un primer grado de flexibilidad. A excepción de algunas áreas concretas de mayor intensidad (La Rampa, 23 y 12, o Línea y G) u otras de marcado carácter patrimonial (fragmentos de Paseo, calles 13 y 17), la mayor parte de las trazas y manzanas adquieren un valor sustancialmente análogo. Esta circunstancia, fruto también de la condición isótropa que caracteriza el damero, beneficia al conjunto, por el potencial intrínseco de cada uno de sus puntos.

Un segundo grado de flexibilidad se da por la coexistencia y superposición de órdenes de construcciones distintas. La relativa “concentración territorial” de las grandes residencias unifamiliares o de los vistosos edificios en altura, confiere una notable variedad en cada manzana, o por lo menos, en cada conjunto de manzanas. Este hecho asegura un grado mínimo de variedad morfológica, cuando no, funcional y social. Implica además, una gran ductilidad del tejido para transformar algunos de sus elementos, en un interesante proceso de **sustitución adicional**, más que zonal, que ha caracterizado las mutaciones del tejido.

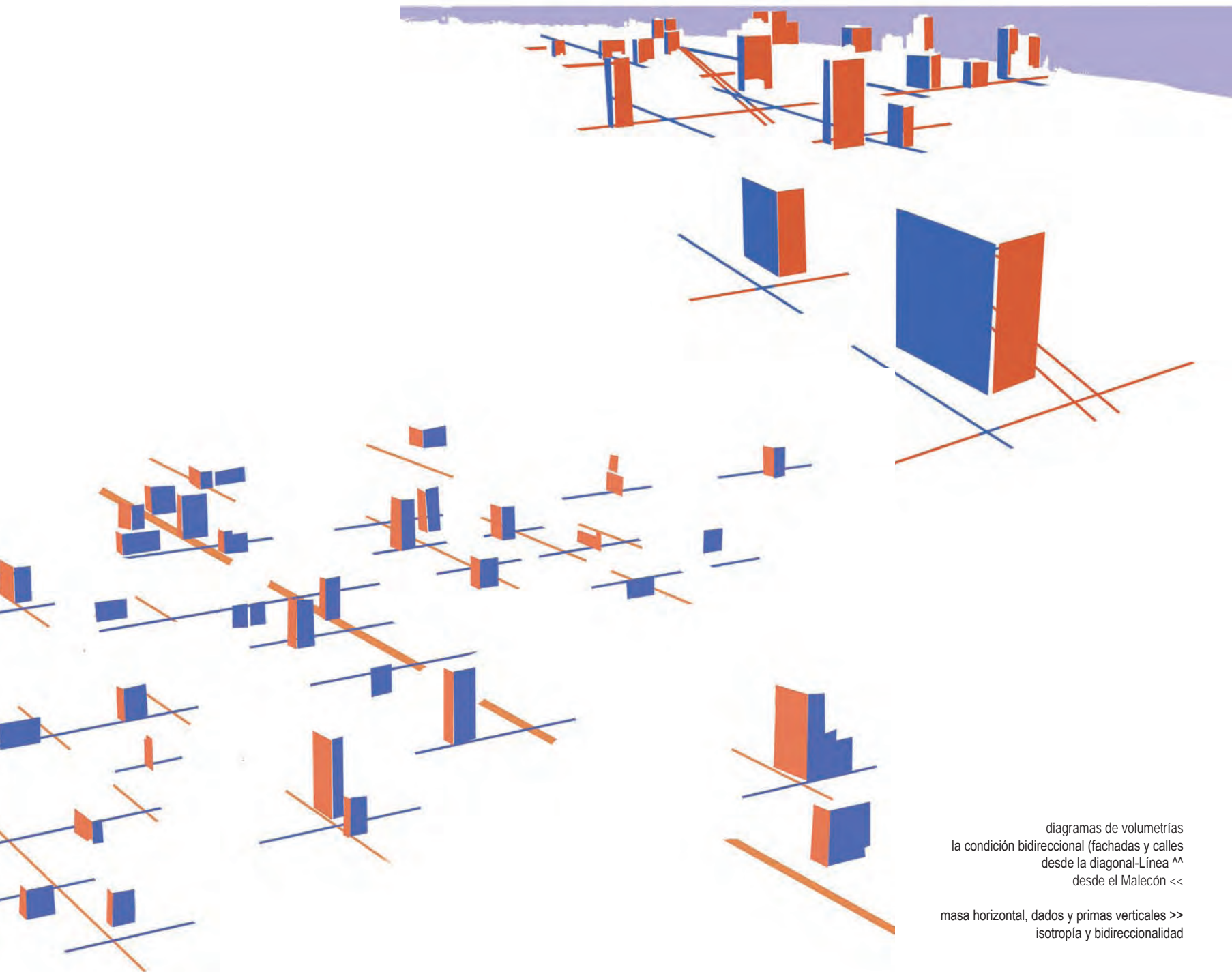
La idea de equilibrio no homogéneo ha sido también objeto de consideración general en autores como Rem Koolhaas, quien ha comentado que *“la disciplina bidimensional de la retícula crea también una libertad inesperada para la anarquía tridimensional. La retícula define un nuevo equilibrio entre el control y el descontrol, según el cual la ciudad puede ser al mismo tiempo ordenada y fluida (...)”*¹²

Una condición que en términos más genéricos ha sido tratada también por el grupo de Panerai, cuando se han referido a la condición variable del tejido, fundamentada en la relación calles-parcela: *“La relation dialectique rues/parcelles construites fonde l’existence du tissu, et c’est dans la permanence de cette relation en tant qu’elle permet la modification, l’extension et la substitution du bâtiments que réside la capacité de la ville à s’adapter aux changements démographiques, économiques et culturels qui jalonnent son évolution”*¹³.

Describimos a continuación como la composición de las volumetrías, la permeabilidad de las manzanas, la significación de esquinas y cruces, la densidad e intensidad de los sectores, la localización de los usos y los niveles de centralidad y la acumulación de tan valiosas arquitecturas son los factores que construyen la **imagen variable de la regularidad** del actual tejido.

12 KOOLHAAS, REM (1978) *Delirio de Nueva York*, Gustavo Gili, Barcelona, 2004.

13 PANERAI, P.; CASTEX, J.; DEPAULE, J.C. (1990) *Formes Urbaines. De l’îlot à la barre*. Éditions Parenthèses, Marseille, 1997 (2a ed.) p.184.



diagramas de volumetrías
la condición bidireccional (fachadas y calles
desde la diagonal-Línea ^^
desde el Malecón <<

masa horizontal, dados y primas verticales >>
isotropía y bidireccionalidad

a. volumetrías y alturas / ritmos y relaciones

La variedad volumétrica de El Vedado es producto de la combinatoria de tres familias de elementos: una masa horizontal, discontinua y extensiva, de edificios de PB+1 (también de PB y PB+2); unos dados macizos, paralelepípedos compactos, correspondientes a los bloques de apartamentos de PB+3 y PB+4; y unas prismas verticales, grupo reducido de edificios más esbeltos.

En un tejido en el que las casas de dos plantas son mayoritarias, los edificios que superan las siete (+7) pueden considerarse edificios “altos”. Siendo una mayoría de los edificios plurifamiliares de 4 y 5 plantas, podemos considerar que en los 20 m de altura (+6) se produce una inflexión entre las alturas medias y las altas. Una altura que, pese a ser habitual en muchos tejidos, significa un salto importante en la ciudad jardín.

La localización de los edificios más altos dibuja también una composición no homogénea del tejido. Un Vedado dual, en el que la mitad oriental concentra la práctica totalidad de las volumetrías más esbeltas, casi inexistentes en la mitad occidental. Esta concentración se explica por el proceso de construcción y transformación del tejido (interpretado en la tercera parte de la investigación).

Igualmente interesante resulta comparar dos diagramas de alturas, según se consideren los edificios de altura igual o superior a la PB+6 (unos 20 m) y los de altura superior a PB+10 (unos 35 m). En este último caso, la disposición de los edificios reconoce claramente los trazados de mayor jerarquía: calle 23, Línea y Malecón, además de las Avenidas Paseo y Presidentes. Sin que se lleguen a formar fachadas continuas, la presencia discontinua de las mayores alturas viene a subrayar la estructura general del viario.

Más compleja resulta en cambio, la imagen del punteado correspondiente a los edificios de más de 20m. Su distribución





plano general de alturas ^^
relación de edificios en altura v^v

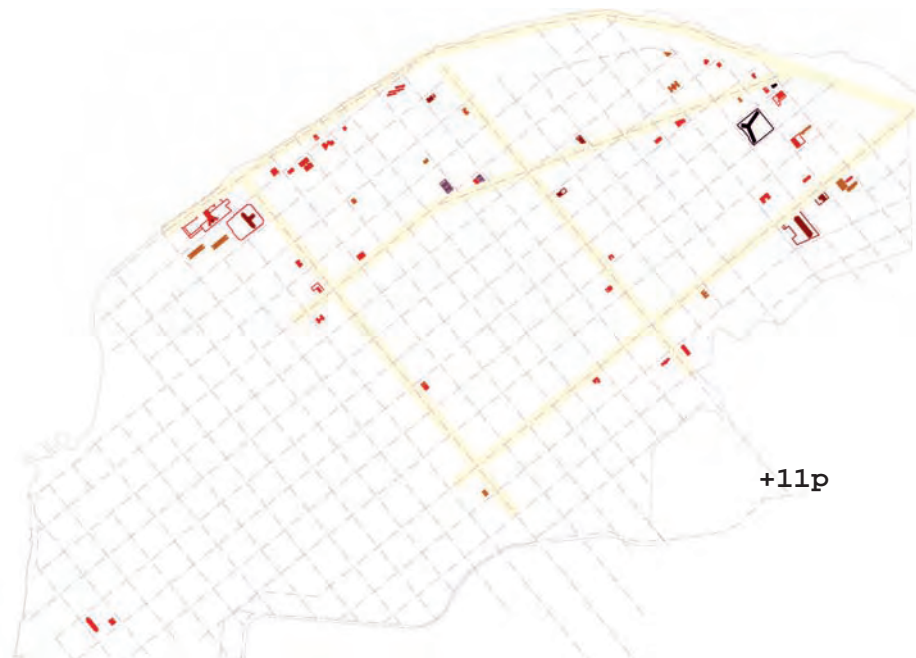
esquemas de interpretación
edificios de más de PB+10 plantas ^>
edificios de más de PB+6 plantas v>



general responde a criterios menos evidentes y sugiere el sentido isótropo de la retícula. Si bien los vértices de las manzanas funcionan como atractores para los muchos edificios en esquina, su extensión provoca que acabe siendo extraña la concentración de volumetrías sobre un mismo cruce, siendo común la ocupación de una única esquina en cada intersección. La elección de un mismo costado de la intersección (lados norte, sur, este o oeste), tampoco es una constante, sino que impera lo heterogéneo. Es así como la relación de cuerpos en altura y volúmenes en planta baja no sigue otro patrón que el de localizar las edificaciones singulares en los vértices. Pero ni la geometría de los esbeltos elementos ni la relación entre ellos y la cuadrícula sigue otra lógica que la de la oportunidad.

Bloques y pequeñas torres, toman la referencia del trazado para definir una geometría habitualmente simple, resultado de la extrusión de piezas rectangulares, cuando no cuadradas. Aunque podría parecer que las suaves pendientes, las vistas al mar, o las brisas del océano pudieran condicionar la direccionalidad de las volumetrías, la proporción de fachadas perpendiculares y paralelas al mar resulta bastante equilibrada. La geometría de las parcelas en esquina (cuadradas), y la misma concavidad de la línea litoral (que multiplica los privilegios de las mejores vistas en más de una dirección), explican que, a la escala de los propios edificios, se refleje el orden bidireccional que genera la isotropía.

Si la disposición de torres de mayor altura responde a un determinado estereotipo (frente marítimo, calles principales), la distribución de edificios de altura media a lo largo y ancho de la cuadrícula aporta un interesante contraste y tiene una repercusión positiva en las variaciones de densidad e intensidad en el grueso de las manzanas.





b. permeabilidad / secuencias e intersticios

Permeabilidad, intersticios y verde confieren un alto grado de calidad ambiental a El Vedado, y en sus combinatorias múltiples, diversifican considerablemente el tejido. La forma aislada de las edificaciones y la presencia del verde son dos de sus aspectos más característicos, que identifican un prototipo de manzana no compacta, de perímetro edificado discontinuo. Por su condición híbrida se sitúa en un espacio intermedio entre la manzana abierta compuesta de bloques aislados y la manzana de corona cerrada por la edificación perimetral.

La reserva de espacios de separación entre edificaciones, comporta la no continuidad de la masa edificada, compuesta por distintas tipologías arquitectónicas. Los denominados “pasillos laterales” tienen muy a menudo una dimensión bastante crítica, sobretodo en el caso de las edificaciones de cierta altura. Aún así, muchas arquitecturas han utilizado este espacio de ventilación perimetral para evitar la presencia de los patios interiores, tan propios de las manzanas compactas con una profundidad notable. Este grado de relación entre estancias (interior) y pasillo (exterior) confiere un primer grado de permeabilidad y de porosidad entre edificio y espacio exterior en el contacto entre parcelas.

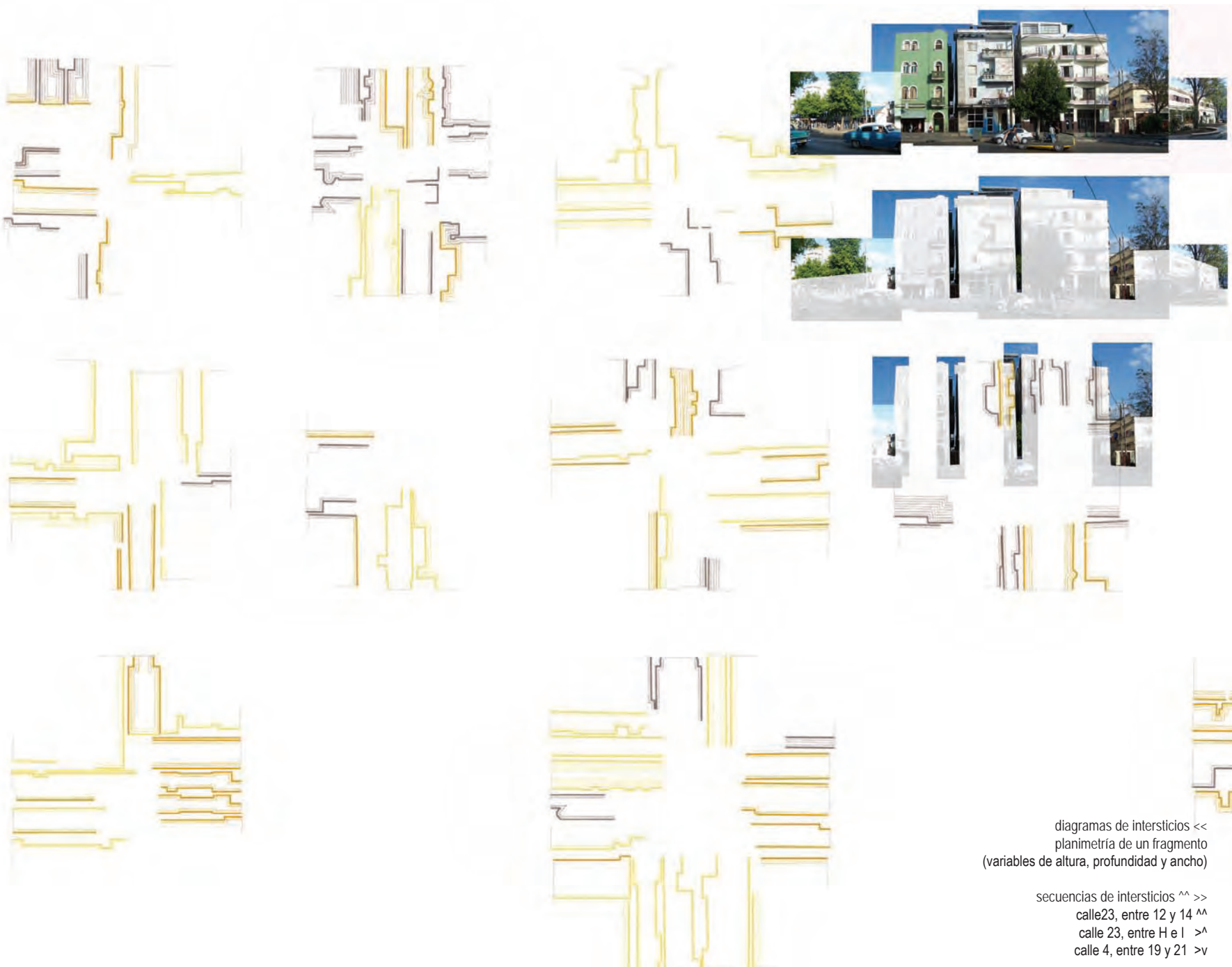
Un segundo grado de permeabilidad, de repercusión más urbana, deriva del sumatorio de espacios entre edificios en relación a la propia calle. Desde el punto de vista de la manzana, los espacios entre edificios permiten la fluidez del aire hacia el interior, y genera corrientes cruzadas entre los costados opuestos. Es esta una cuestión importantísima atendiendo a las características del clima local, cuando la penetración de las brisas, marinas o terrales, mejora considerablemente las condiciones ambientales. Aún así, conviene señalar que no se trata de

una permeabilidad entre un patio interior y un perímetro construido, sino de la definición de espacios de geometría más fragmentada. La profundidad de los edificios respecto al fondo de parcela dificulta la conformación de un espacio de patio interior, reducido a un dibujo más irregular pautado por los cortes transversales.

Desde el punto de vista de la calle, esta misma permeabilidad adquiere también un sentido transversal, conformando un ritmo de llenos y vacíos en el plano de la fachada. El análisis de algunos alzados (calle 4 entre 19 y 21, calle 12 entre 19 y 23, calle 23 entre 14 y 12 o calle 25 entre G y H) muestra la secuencia y particularidad de estos espacios, configurados desde el negativo de dos edificios, de fachadas laterales de altura, profundidad o regularidad iguales o diferentes. La forma y ritmo de su presencia acaba por definir importantes variaciones entre manzanas distintas. Si excepcionalmente, en el caso de las villas, los espacios laterales se mantienen sustancialmente verdes, su escaso ancho y su uso como acceso lateral dificulta habitualmente la presencia vegetal en estos intersticios.

Pero las relaciones entre lo verde y lo permeable no se producen solo siguiendo esta pauta. Un plano de localización de los árboles de las calles de El Vedado, muestra que tampoco aquí estamos ante una geografía ni isotropa, ni homogénea. En el ámbito más central de El Vedado, donde la presencia de los árboles es preeminente, las especies vegetales configuran calles-túnel en las que la permeabilidad toma otro significado. La edificación se distribuye aquí siguiendo un modelo más esponjado, con casas unifamiliares rodeadas de jardines en los que también se extienden los árboles. En los casos más extremos, llegaríamos a interpretar las edificaciones como auténticas islas construidas en un

<^ contraste entre áreas de vegetación formosa (área central) y con poca presencia vegetal (área litoral)
<v presencia irregular del arbolado en la retícula



diagramas de intersticios <<
 planimetría de un fragmento
 (variables de altura, profundidad y ancho)

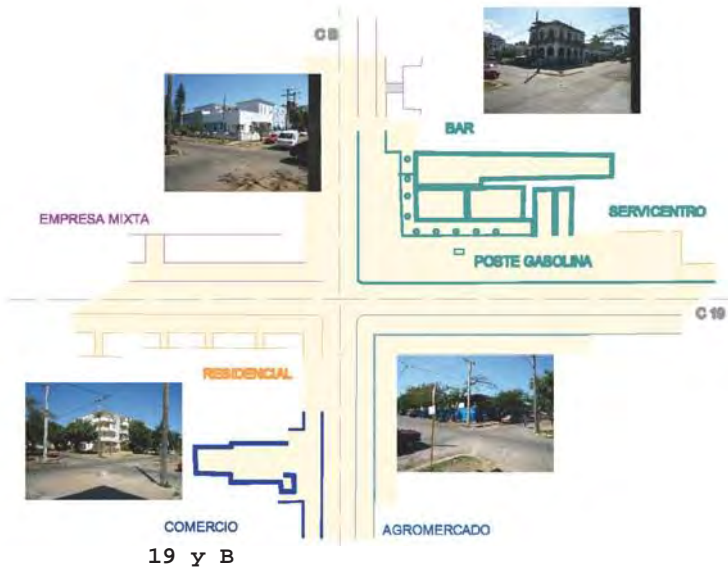
secuencias de intersticios ^^ >>
 calle 23, entre 12 y 14 ^^
 calle 23, entre H e I >^
 calle 4, entre 19 y 21 >v

fluido continuo de verde. Aunque las cercas (imponentes, en muchas ocasiones) no permitan la continuidad entre el vacío de la calle y el espacio libre de parcela, estamos ante una situación de elevado potencial de permeabilidad entre parcela y calle.

La visión cualitativa de los espacios internos de la manzana no edificadas se complementa también con una aproximación cuantitativa. En casos excepcionales podemos hallar manzanas de gran compacidad, aquéllas en las que las fachadas del perímetro son más compactas, y la transversalidad se reduce a simples hilos de aire. Son las situadas en la zona más baja de El Vedado, precisamente donde desaparece también la vegetación de las calles, por las periódicas inundaciones y los efectos del salitre del mar. En el otro extremo estarían las manzanas del ámbito más central y más verde de El Vedado, con una ocupación que llega a ser menor del 30%. Las propias Ordenanzas de Higiene establecieron a partir de 1914, la obligatoriedad de liberar, al menos, 1/3 de la parcela, con lo que la medida del 66% es una referencia para cuantificar el grado de permeabilidad. En cualquier caso, el cálculo paramétrico sobre una cincuentena de manzanas muestra que el porcentaje de ocupación oscila mayoritariamente entre el 40 y el 60%, con una superficie media libre por manzana de 4.900 m², lo que sitúa la media en el 51%. Curiosamente, a la vista de la realidad este porcentaje se intuye mayor, cuando se supone que la suma de lo ocupado sería notablemente mayor a los intersticios y patios libres. Ello se explica por el intenso grado de fragmentación del espacio no ocupado, que no toma una forma unitaria (por ejemplo de patio interior), sino que es producto del sumatorio de las franjas estrechas de jardín delantero, pasillos laterales y fondo de parcela.



LA RETÍCULA DE ESQUINAS MULTIFORMES
diagrama de un fragmento comprendido entre 7 y 21, entre 2 y 6



C. esquinas y cruces / espacios diferenciales

La **dualidad entre frentes y esquinas** es también una interesante particularidad de El Vedado. La separación entre edificaciones aisladas y la propia variedad de tipos arquitectónicos confiere un ritmo marcado en los frentes de manzana. Su isotropía confiere además una especial relevancia al punto de esquina, cuando sus vértices se convierten en espacios de cierta autonomía. En términos generales, no existe una primacía de unas trazas sobre otras (longitudinales o transversales) que permitan entender las esquinas como espacios de continuidad en una u otra dirección. Es en este sentido como entendemos El Vedado como retícula de nodos¹⁴, cuando la esquina no es tanto el vértice de la manzana, sino cada uno de los vértices de la intersección. Es más, a menudo el espacio de los frentes acaba reduciéndose al poder expansivo del “efecto esquina” hasta tal punto que podríamos presentar la discusión sobre los canales de la retícula desde el enunciado: **cruces, inter-cruces**.

Las esquinas son multiformes, sobretodo desde el punto de vista de su potencial. La singular geometría de la parcela en esquina original (de ancho y dimensión mayor) sumada al valor equivalente de las calles que aquí confluyen, acaba por cristalizar en una verdadera miscelánea de situaciones urbanísticas distintas: combinatoria de usos, volumetrías, arquitecturas y dimensiones diversas.

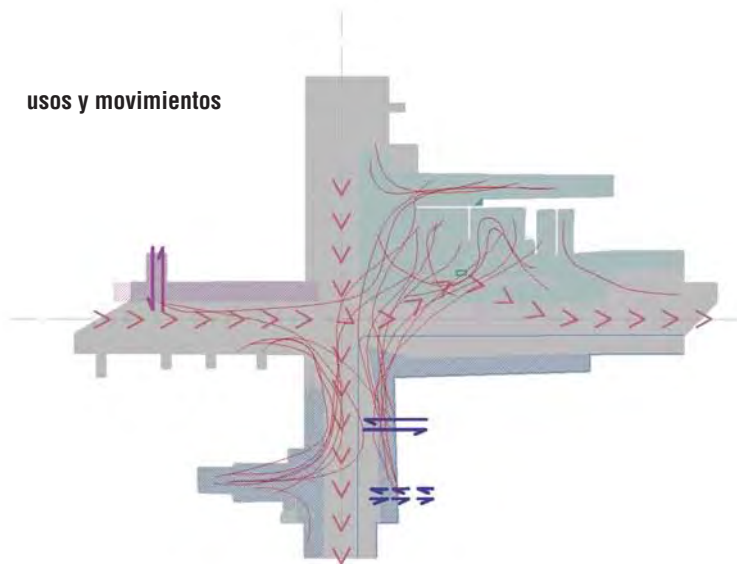
Un primer estrato de lo multiforme de las intersecciones se da en el grado de **permeabilidad** que tiene cada uno de sus vértices. Principal contraste se da entre los ángulos remarcados por las cercas perimetrales de algunas construcciones y los espacios más fluidos que ofrecen las plantas bajas, sea por su condición exterior o por la continuidad entre usos colectivos. El **control** de los accesos (único, múltiple, abierto) genera un tipo de movimientos diferente según los casos: accesos muy abiertos pero de poca profundidad (por ejemplo, soportales con mostradores) o accesos muy controlados sobre espacios de mayor dimensión y profundidad (por ejemplo, algunos agromercados). Resultante de ello son **movimientos** más dinámicos y erráticos, u otros más concentrados y definidos en puntos concretos.

Otro rasgo diferencial se produce en la **invasión** de las diferentes **funciones** sobre el espacio público. Las residencias unifamiliares por ejemplo, acostumbran a utilizar el espacio de portal como extensión de la casa y en algunas ocasiones, lamentablemente, invaden incluso el espacio de carmen. Sea conservando su uso residencial inicial o albergando empresas mixtas o sedes

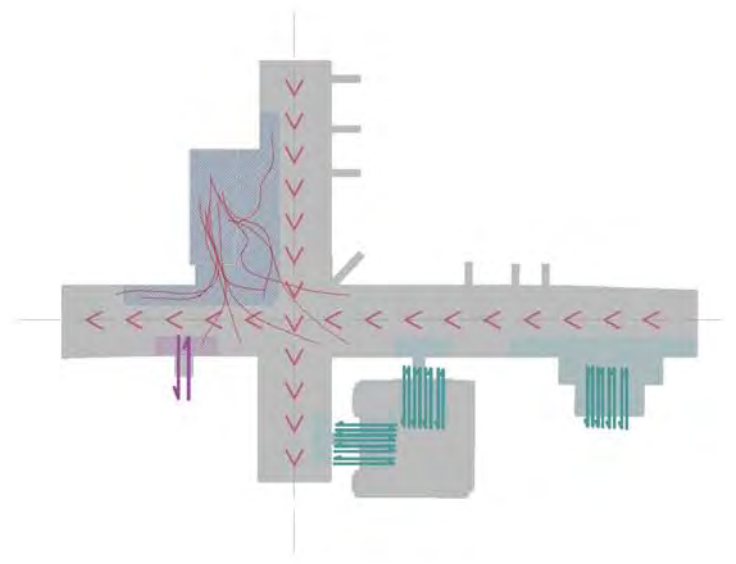
¹⁴ Utilizaremos la idea de retícula, aquí y en adelante, como suma de nodos, según la explicación que realiza el Profesor Manuel de Solà-Morales en *Las formas de Crecimiento urbano*, 1993, en la que se diferencian conceptualmente cuadrículas (definidas por la forma de la edificación), las mallas (definidas por los canales) y las retículas (definidas por las intersecciones).



usos y movimientos

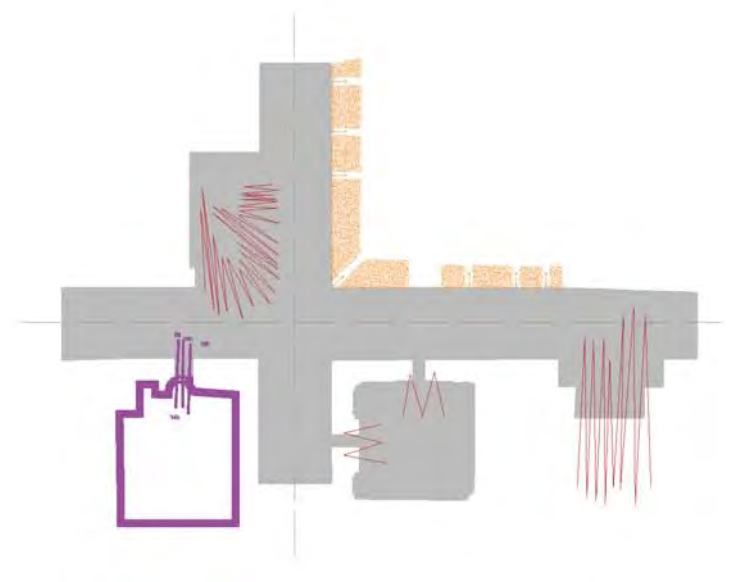
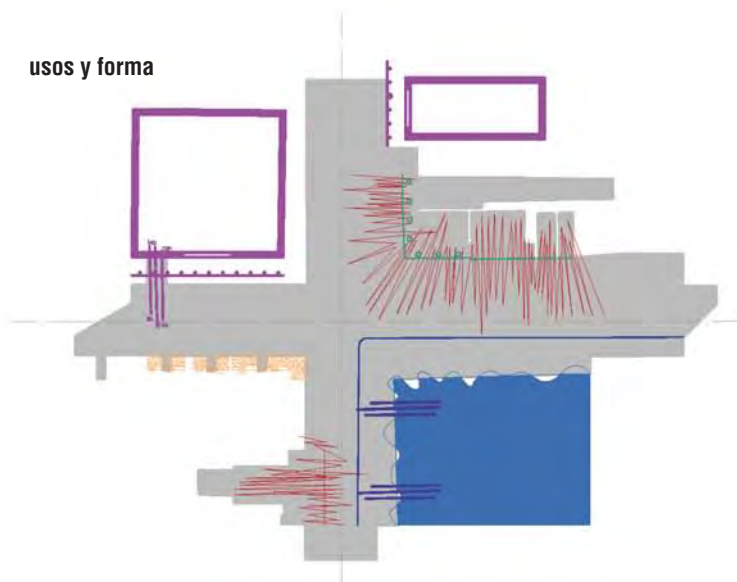


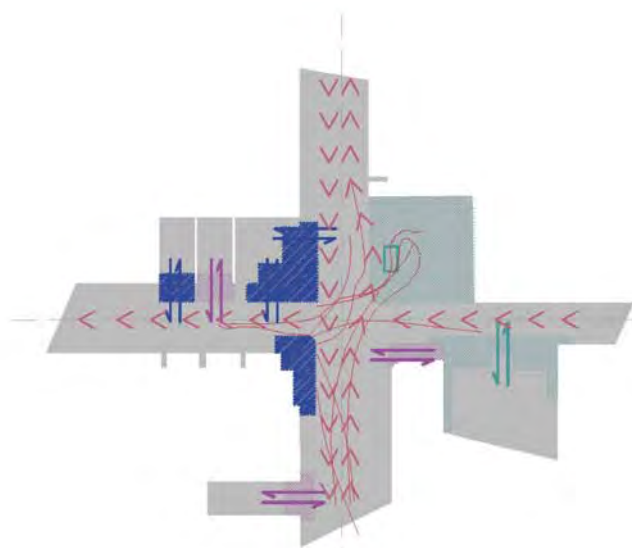
19 y B



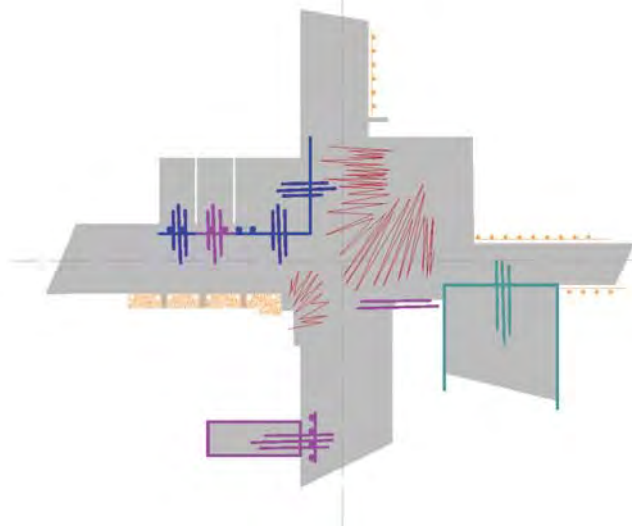
19 y 8

usos y forma





17 y 12



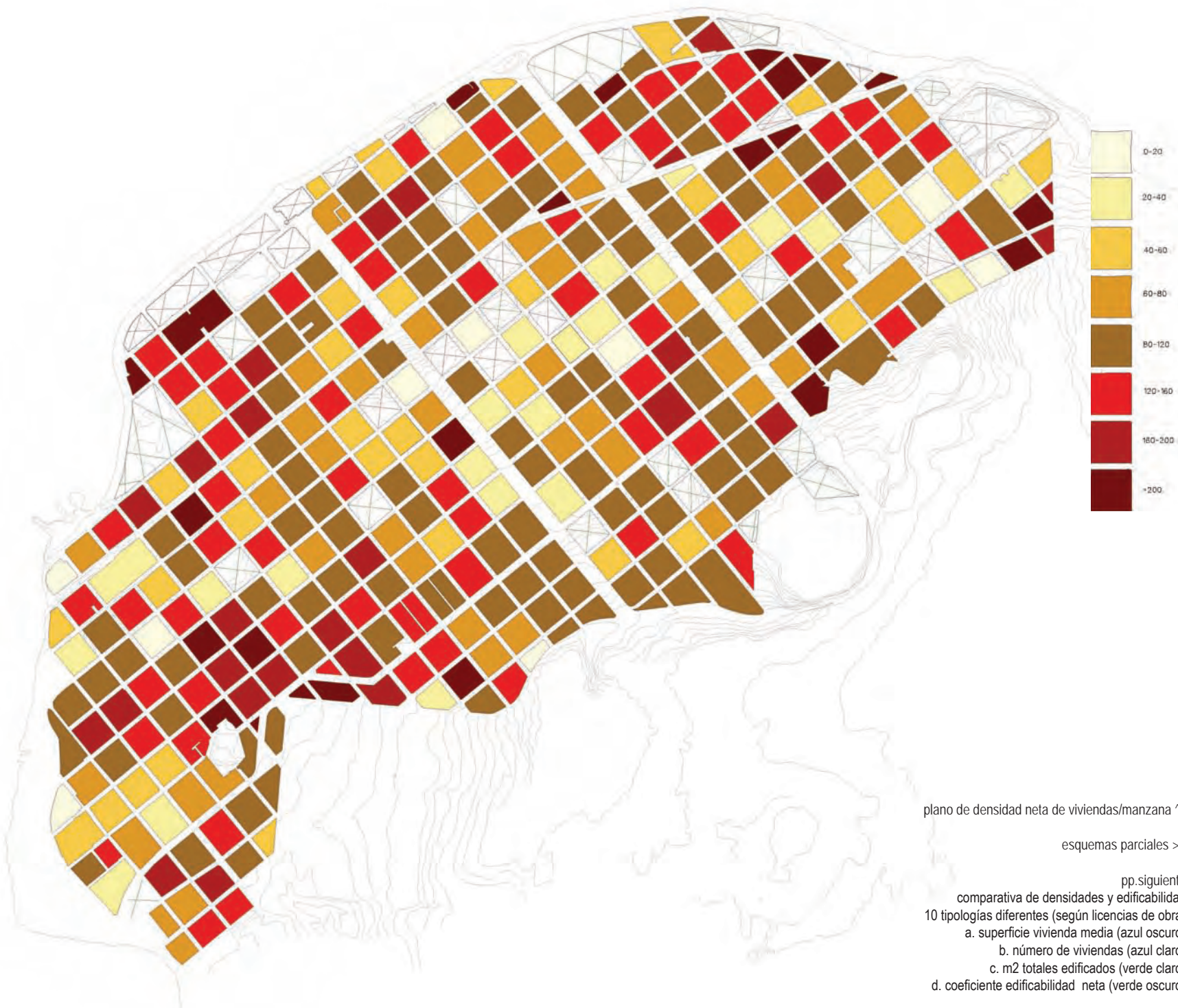
institucionales, la valla sigue marcando una canónica relación con la calle. En algunas residencias plurifamiliares, este espacio pasa a tener un uso comercial o de servicios. En otras, es ocupado por una vivienda en planta baja, sin portal, lo que anula la transición entre tipos de espacio distintos.

Radical es el caso de invasión contraria, cuando la calle “entra” en el teórico ámbito de la parcela, e incluso penetra en su planta baja. En algunas esquinas el espacio privado de retirada de la edificación se convierte en extensión de talleres-gasolinera, de bodegas u otras tiendas, arropadas en los típicos edificios con soportales, ensanchando y enriqueciendo la sección de la calle.

La **arquitectura** juega también aquí un papel fundamental, e introduce la variable de su propia presencia física. Arquitecturas discretas que son importantes focos de atracción (comercios y servicios en general), frente a algunas arquitecturas monumentales que ejercen un papel de pequeñas fortalezas (centros institucionales en general). La sección de la valla perimetral – más o menos opaca – y la presencia de la vegetación en el interior de los solares – más o menos frondosa – acaba por determinar la propia visibilidad de la arquitectura.

El análisis de tres cruces representativos, pretende interpretar y subrayar algunos de sus valores. Se trata de tres intersecciones del ámbito más central: 19 con B, 19 con 8 y 17 con 12. Un primer esquema define la forma de las cuatro esquinas y se señalan las distintas funciones: naranja/residencial, verde/equipamientos y servicios básicos (centro sanitario, escuela), azul/comercial y terciario y morado/otras actividades. La segunda franja (superior) relaciona los usos con los movimientos asociados a las plantas bajas, relacionados tanto con las actividades (mayor o menor frecuencia) como con los accesos (puntual, errático). Un último esquema relaciona los usos con la presencia de las arquitecturas en la esquina, dependiendo de la presencia o no de las vallas, de la permeabilidad de las propias construcciones, de la solidez de sus materiales. En algunos casos se subraya su condición de recintos aislados con accesos privados puntuales (perímetros); en otros, su capacidad de disolución con el espacio público y sus accesos múltiples (superficies idéntica tonalidad); en otros, su carácter de ámbitos de uso colectivo aislados de su entorno (superficies tonalidad propio uso).

Los cruces concentran además buena parte de la **diversidad de funciones** de la trama. En el apartado e. usos y centralidad se analiza este tema de forma específica. El análisis de los tres cruces nos permite presentar las múltiples combinaciones que se dan comúnmente, donde residencias unifamiliares y plurifamiliares conviven con agromercados, pequeños comercios, empresas mixtas, postes de gasolina, restaurantes y pequeñas dotaciones escolares.

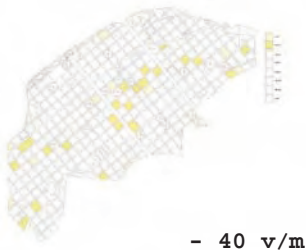
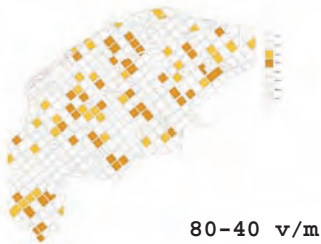
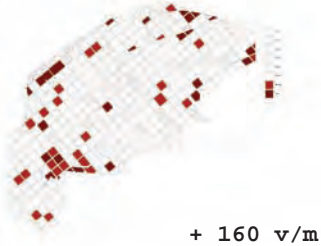


plano de densidad neta de viviendas/manzana ^^

esquemas parciales >>

- pp.siguiete
 comparativa de densidades y edificabilidad
 10 tipologías diferentes (según licencias de obra)
- a. superficie vivienda media (azul oscuro)
 - b. número de viviendas (azul claro)
 - c. m2 totales edificados (verde claro)
 - d. coeficiente edificabilidad neta (verde oscuro)

d. densidad vs intensidad / manzanas y edificios



La densidad residencial es una primera variable para interpretar cuál es la intensidad en los distintos puntos de la trama. Si bien la densidad es difícilmente parametrizable, si es posible construir una imagen de las variaciones de densidad residencial a nivel de cada una de las manzanas (unidad convencional de medida). Cabe matizar aquí que, a la vista de la importancia de los cruces, hubiera sido seguramente más interesante medir la densidad respecto a los mismos (cuartos de manzana), aunque ni el cálculo resultaría inmediato ni es posible extrapolarlo a partir de los datos obtenidos.

El Vedado tiene una densidad neta media de unas 100 viviendas/hectárea neta, referida al conjunto de las manzanas ocupadas¹⁵. Teniendo en cuenta el total de la superficie del sector, la densidad bruta (contando sistema de calles, parques y demás) se sitúa entorno a las 62 viv/ha, lo que, en términos generales, podría considerarse como una densidad media. Estimando la población total en 130.000 hab., resulta una densidad de población de unas 235 personas/ha.

El carácter mixto de El Vedado es otra variable a considerar: la misma estadística fija que un 25% de los edificios no tienen uso residencial. Este dato tiene un valor simplemente orientativo, cuando se basa en unidades (edificios) y no en m² de techo construido, lo que establecería con precisión cuál es la proporción real entre los mismos.

Superficie total	550 ha
Superficie manzanas	324 ha
nº edificios	6.682 u.
nº edificios residenciales	5.064 u.(75%)
nº viviendas	33.981 u.
estimación población	(3.8 hab/viv) 130.000 hab aprox.

Los datos del censo de viviendas y edificios dibujan el mapa de densidades del área a nivel de cada manzana, mostrando además, las variaciones numéricas y conformando un mapa de su distribución.

Calculamos que 1/3 de los casos (manzanas o fragmentos) tienen una densidad en el intervalo 80-120 viv/ha (108 casos), mientras que el resto se distribuyen equilibradamente en tramos de densidad inferior y superior. El segundo grupo mayoritario se sitúa en las 40-80 viv/manzana (más de 80 casos) y el tercero en el intervalo 120-160 (más de 60 casos). Solo unas 60 unidades superan las 160 viv/manzana. Podríamos concluir con todo ello, que la mayoría se sitúan en el intervalo medio, y que en segundo término predominan

¹⁵ Elaboración propia a partir de los datos facilitados por la DIRECCIÓN MUNICIPAL DE PLANIFICACIÓN FÍSICA DE CIUDAD DE LA HABANA AGTO ROBERTO MORO). Según encuesta reciente, se asigna a cada UBIT (Unidad Básica de Información Territorial) un número de edificios total, de los destinados a uso residencial y el número de viviendas. En el caso de manzanas fragmentadas por la geometría del viario o preexistencias, se asigna una UBIT a cada uno de los fragmentos. Aunque en la mayoría de los casos el parámetro viviendas/manzana es equivalente a las viviendas/hectárea (manzana de 100 x 100 m), el conjunto de los datos se ha convertido a viviendas/hectárea neta de suelo ocupado.

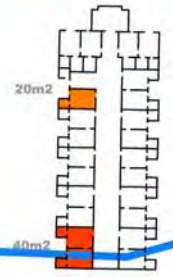
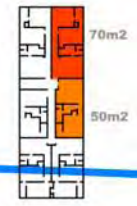
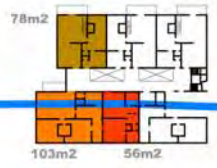
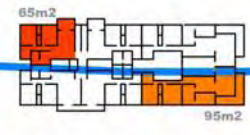
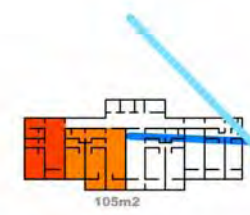
90 m² viv media

75 m² viv media

83 m² viv media

63,3 m² viv media

38,2 m² viv media



pb+18
4 viv/pl

pb+4
6 viv/pl

pb+4
6 viv/pl

pb+3
6 viv/pl

pb+1
12 viv/pl

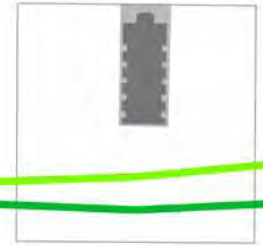
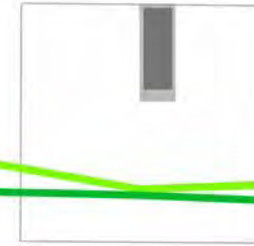
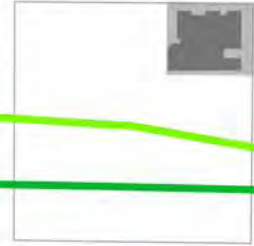
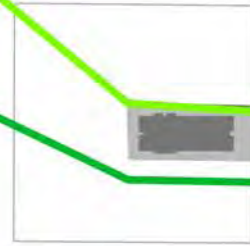
72

24

15

18

24



8,892

2,750

2,420

1,110

1,364

950 m² parcela

1.188 m² parcela

1.056 m² parcela

563 m² parcela

1.011 m² parcela

9,36 m²/m²s(edif)

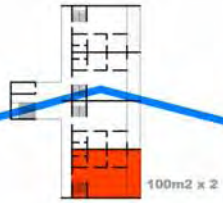
2,31 m²/m²s(edif)

2,29 m²/m²s(edif)

1,97 m²/m²s(edif)

1,35 m²/m²s(edif)

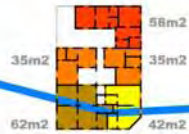
200 m² viv media



pb+6
4 viv/pl

12

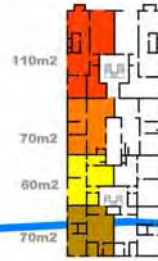
46,4 m² viv media



pb+1
5 viv/pl

5

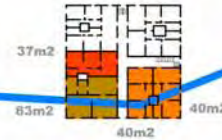
77,5 m² viv media



pb+3
8 viv/pl

24

42,5 m² viv media



pb+4
8 viv/pl

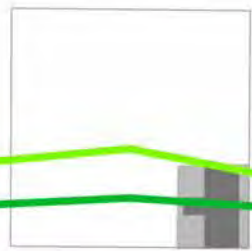
21

280 m² viv media



pb+1
1 viv/pl

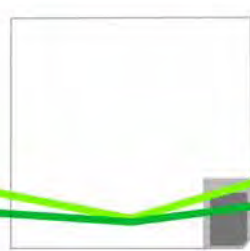
1



2.060

1.008 m² parcela

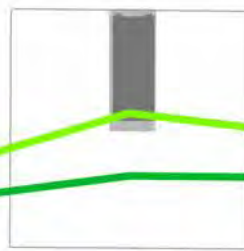
2,04 m²/m²s(edif)



618

559 m² parcela

1,10 m²/m²s(edif)



2.820

934 m² parcela

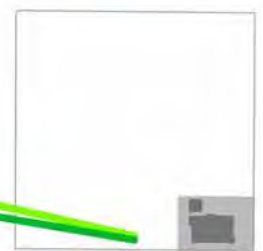
3,02 m²/m²s(edif)



1.950

672 m² parcela

2,90 m²/m²s(edif)

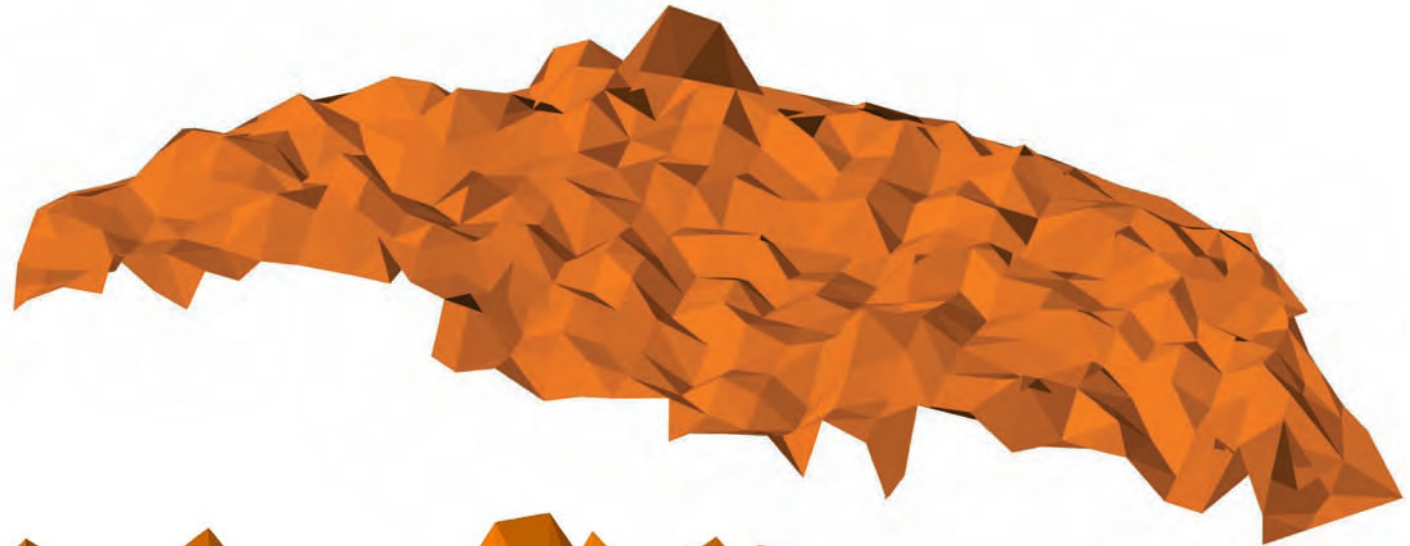


280

693 m² parcela

0,40 m²/m²s(edif)

infanta



almendares



malecón

cementerio colón

relación de viviendas por manzana. distribución
 diagrama axonométrico viviendas/ manzana ^^
 diagrama-alzado NO (frente marítimo) y SO (frente fluvial) ^^

secuencia de diagramas sección >>



las densidades bajas por encima de las altas. En cualquier caso, se considera que la densidad media global sí es representativa.

El mapa general de densidades establece la relación entre los valores (altos, bajos, medios) y su distribución en la trama. Este, junto los esquemas parciales (intervalos +160, 160-80, 80-40, -40) y los propios diagramas axonométricos de densidades explican que:

1. la aleatoriedad, más que la concentración zonal, es el criterio dominante en la distribución de densidades de viviendas. Cabe destacar el sentido azaroso de la distribución, considerando cualquier concentración como excepción (sea de densidades bajas o altas). A destacar como excepciones: la ausencia de densidades bajas en la hileras de manzanas de la parte del llano (entre Línea y Malecón) y una cierta concentración en las manzanas en torno a 15 y 17, entre O y G, así como una sorprendente concentración en las manzanas de 18, entre 15 y 23 (en lugar del más central 23 y 12).
2. la confrontación del mapa de densidades con la propia volumetría del tejido explica su carácter no monofuncional, cuando las mayores concentraciones volumétricas no se corresponden siempre con las mayores densidades residenciales.
3. la jerarquía viaria no se evidencia tampoco en el mapa. No existe por lo tanto, a nivel general, una formación de bandas entorno a las principales vías (pese a la lógica de localización de los edificios en altura).

Esta visión paramétrica sitúa las diferencias entre manzanas y relativiza cualquier apriorismo sobre posibles concentraciones zonales. Existe sin embargo, un grado de variación sustancial a una escala menor: la que resulta de la combinación de tipos arquitectónicos. Es así como las manzanas no dejan de ofrecer unos resultados medios (combinación de tipos-densidades

variadas) que de alguna manera difuminan tales variaciones.

La comparativa de una selección de 10 tipos de edificios representativos explica hasta qué punto pueden variar las densidades en función de los edificios que se combinan en cada manzana. No se trata de edificios singulares, sino que se repiten por lo general en toda la malla. Se emplazan en parcelas relativamente parecidas, de unas dimensiones que solo varían entre los 500 y 1.000 m². Pese la relativa similitud de solares, el número de viviendas oscila en cambio entre 1 y 72 unidades. También la edificabilidad neta de la parcela da muestra de tal variación, con coeficientes que van desde 0,40 hasta superar los 9,00 m² techo/m² de suelo, para el caso de la torre pantalla (Pb+17). La superficie media de vivienda en cada unidad es otra variable significativa: entre los 40 y los 200 m² (para el caso de los plurifamiliares).

Salvando casos muy singulares, la variedad de tipos edificatorios que se reúnen en una manzana acaba produciendo que los valores de edificabilidad y ocupación no ofrezcan para nada una oscilación comparable, sino que existan ciertas leyes de compensación. Sobre un muestreo de unas 30 manzanas se han obtenido valores de edificabilidad entre 0,5 y 1,5 m²/m², con una media alrededor de 1,10 m²/m².

La evaluación de la intensidad resultaría de sumar el resto de actividades no residenciales en relación a lo que se ha descrito hasta aquí. Exceptuando las zonas más especializadas, veremos como la distribución de usos no residenciales tiene sus lógicas determinadas, pero en su conjunto, acaba por dispersarse con cierta homogeneidad. No obstante, tanto las actividades concentradas en la zona de la Rampa (hoteles, ocio, comercio y oficinas) como en puntos determinados del frente costero (hoteles, comercio) sí merecerían una consideración especial, alterando sustancialmente los diagramas de densidades que aquí se han presentado.



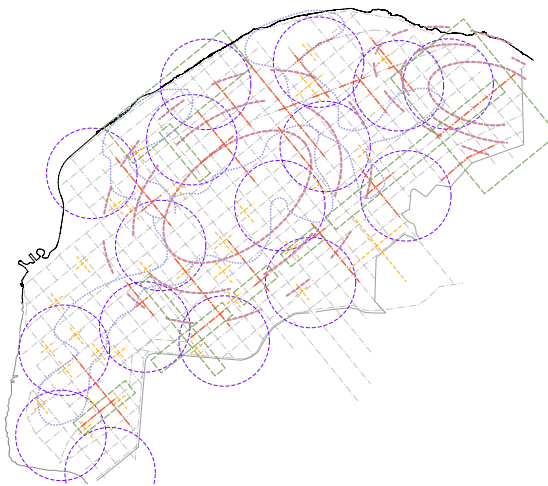
e. usos y centralidad / diagramas de mixtidad

Analizamos aquí la variable centralidad asociada a la localización concreta de los usos comunitarios (especialmente equipamientos, servicios y comercios) y en menor medida a la densidad poblacional de cada punto. La particular situación del país respecto a la libre economía de mercado determina y singulariza la proporción entre dotaciones públicas y servicios privados, específica del caso. En este sentido, se analizan a continuación el conjunto de los usos no residenciales, englobando tanto los que tienen un carácter más débil, más permanente o más variable. Si bien ciertas coyunturas socio-económicas pueden provocar cambios en la vigencia de determinadas actividades, su reconocimiento global muestra la potencial vitalidad del barrio.

Un grupo de actividades numéricamente representativas se sitúa habitualmente en algunas de las mejores residencias de El Vedado. Tienen carácter **institucional**: sedes de embajadas, de instituciones estatales (tales como ministerios), y de un nutrido grupo de asociaciones, entidades y colectivos. Algunas oficinas, así como muchas empresas mixtas se sitúan de forma análoga, ocupando el mismo parque residencial (habitualmente en arquitecturas menos excepcionales). Se extienden por todo El Vedado, pero toman mayor presencia en la parte más central, donde precisamente se conservan las antiguas residencias más destacadas. Las oficinas, configuran una variante aquí, acumuladas en algunos edificios exclusivos, parte de los cuales crea un foco entre la Rampa y Línea. A pesar de su carácter no residencial, generan en su conjunto, una centralidad relativa.

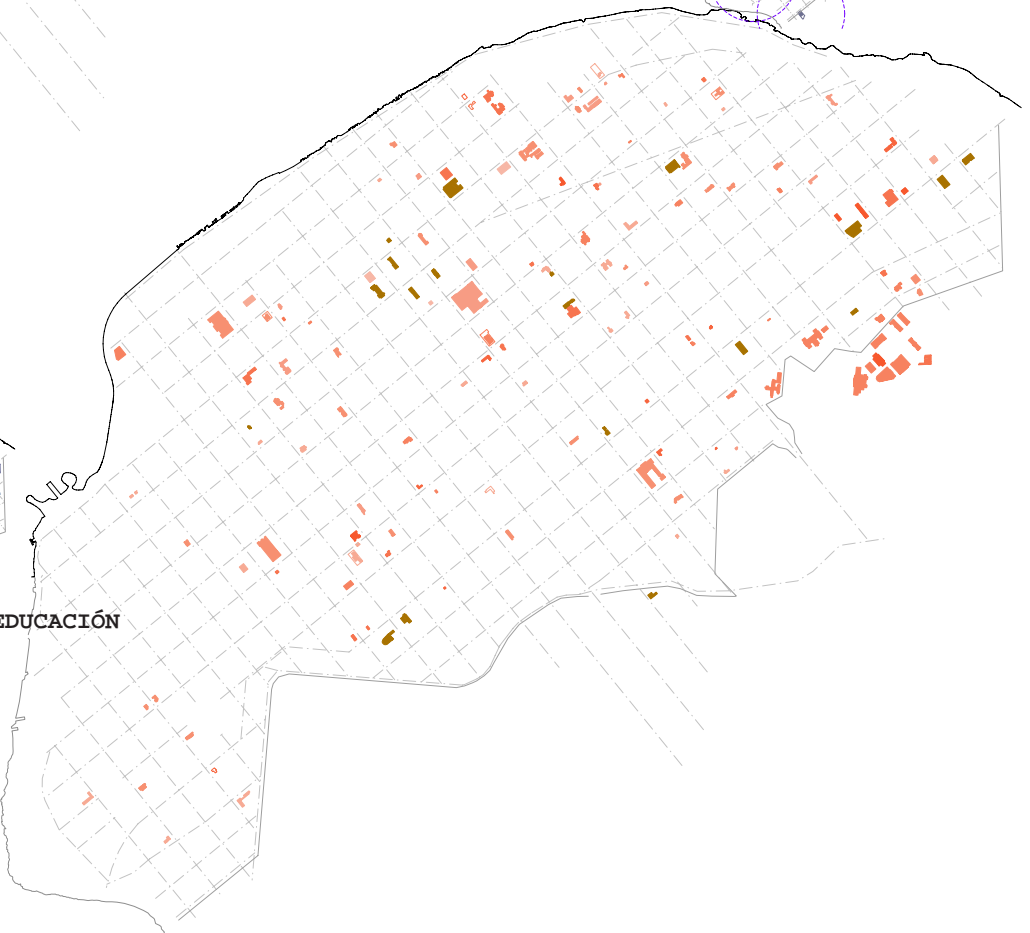
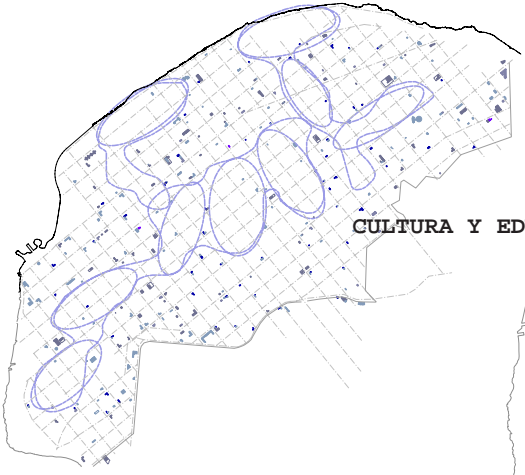
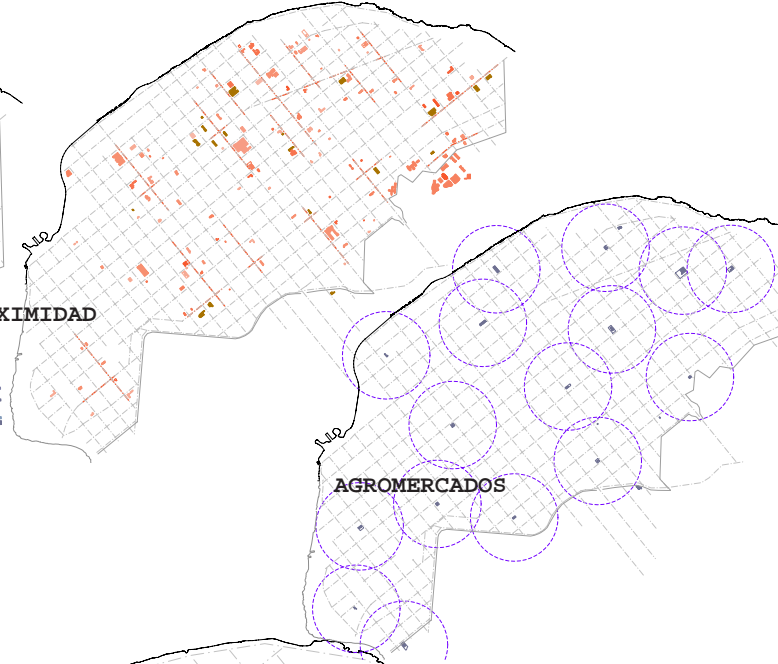
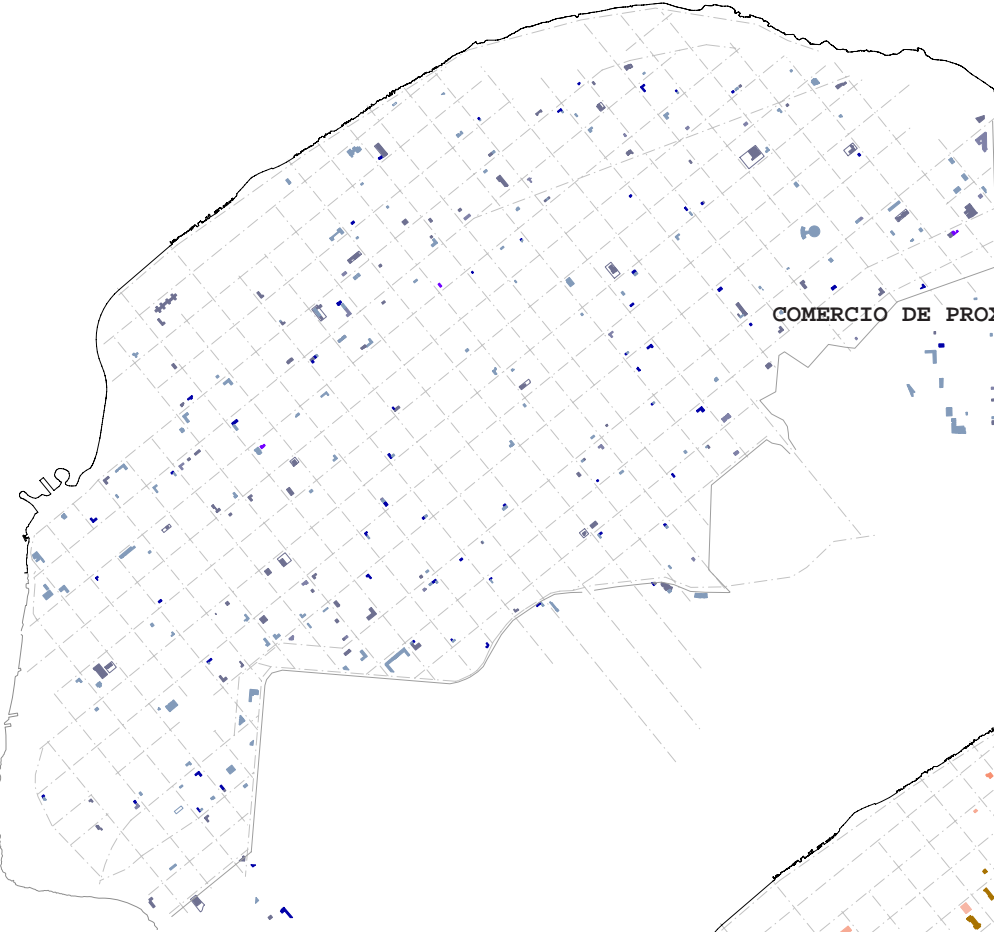
Bibliotecas, escuelas, guarderías, centros educativos varios, junto a teatros y cines, configuran la red de equipamientos **culturales y educacionales**, que generan unos movimientos más destacables dentro del barrio. Su distribución, aún siendo variada, sigue algunas constantes: sin ocupar una misma manzana, existe una cierta relación entre ellos, cuando se colocan pautadamente en relación a un mismo fragmento de calle. A modo de esquema, podríamos interpretar que su localización se produce en relación a fragmentos alternos de algunas calles verticales: en la parte más baja (perpendiculares a Línea) y la parte superior (perpendiculares y paralelas a 23).

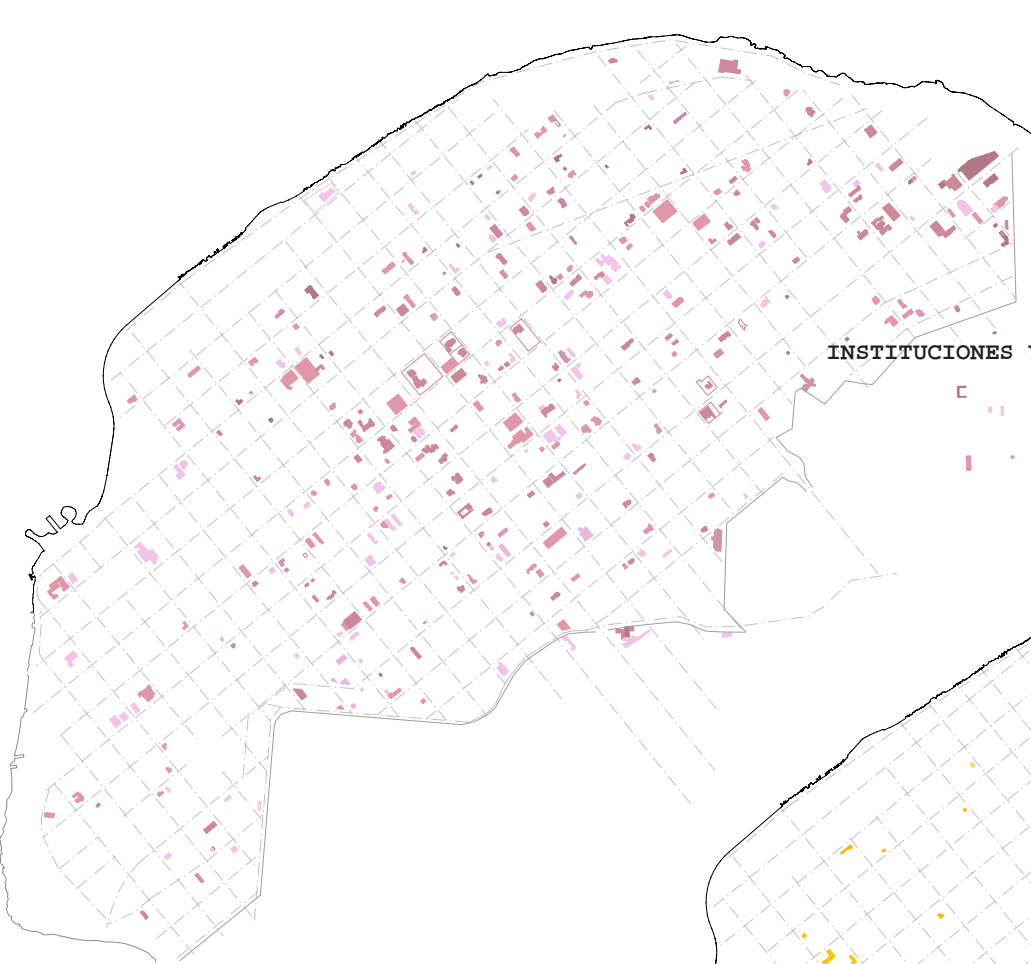
Mucho más elemental es el esquema relacionado con los **usos turísticos** “convencionales”. La concentración de hoteles, restaurantes y otras actividades relacionadas sigue desarrollándose mayoritariamente en La Rampa, y se extiende con menos fuerza a lo largo de la calle 23. Otro foco, de menor entidad, se identifica en el frente del Malecón, alrededor de los hoteles de Paseo, extendiéndose de forma algo tímida y asimétrica, hacia G. Algunos restaurantes, lugar común de turistas y ciudadanos, sí que consiguen cierta dispersión fuera de los focos y ejes más reconocidos. En cualquier caso, también en El Vedado se hace difícil intensificar y mejorar la urbanidad a través de este tipo de actividades y los movimientos que desencadenan. Una cartografía más compleja e interesante en este sentido, la construiría la red menos evidente de casas donde se alquilan habitaciones (versión “bed and breakfast” local) y sirven comidas en los pequeños espacios denominados “paladares” (inicialmente, una suerte de restaurante doméstico de comidas caseras).



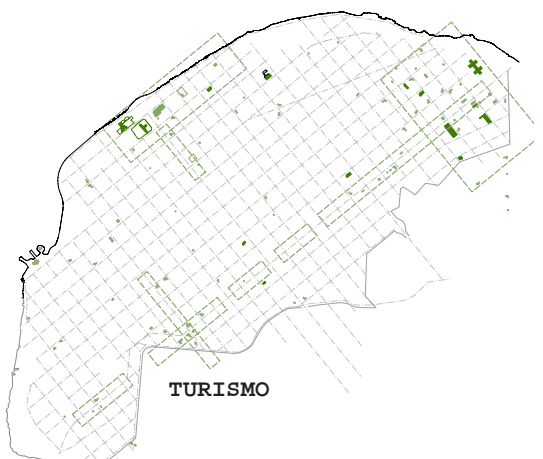
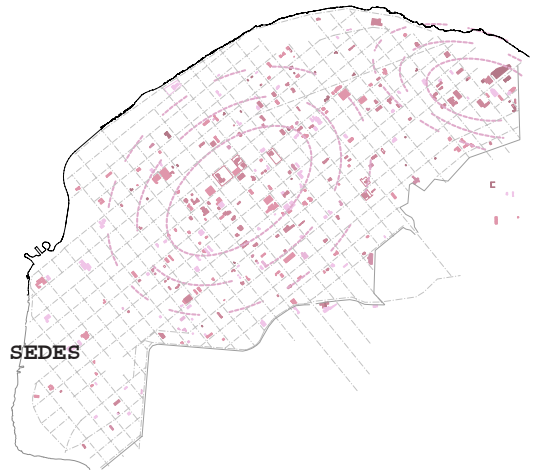
<< Usos no residenciales en El Vedado. Identificación de tamaños y localizaciones

^^ Esquema de interpretación de las lógicas de localización según usos (desarrollo en páginas siguientes)

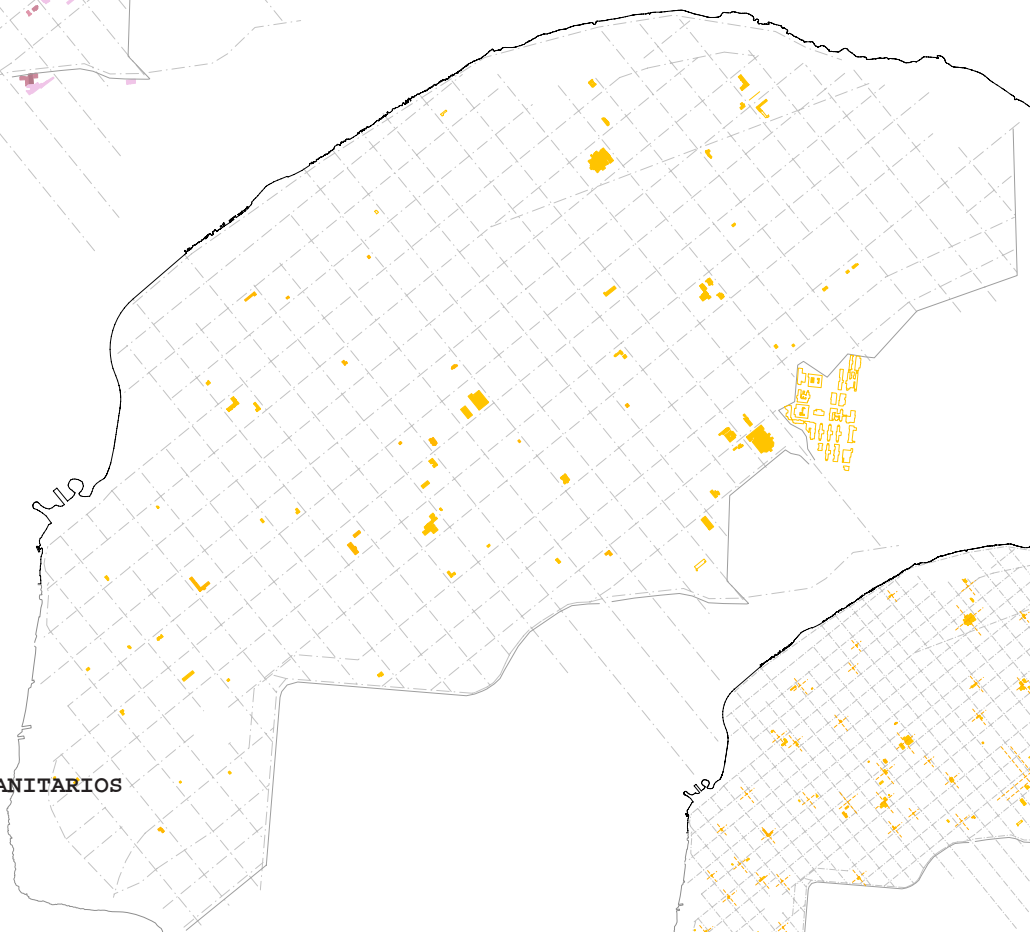




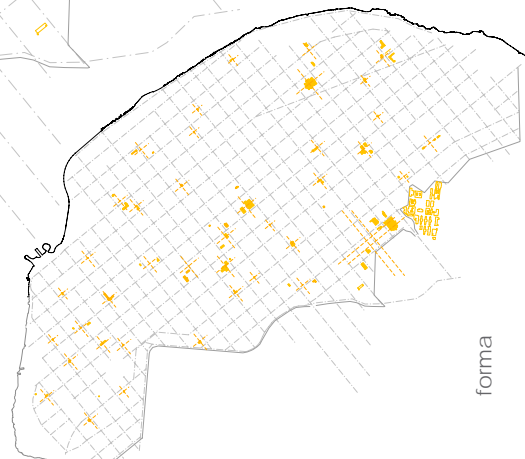
INSTITUCIONES Y SEDES



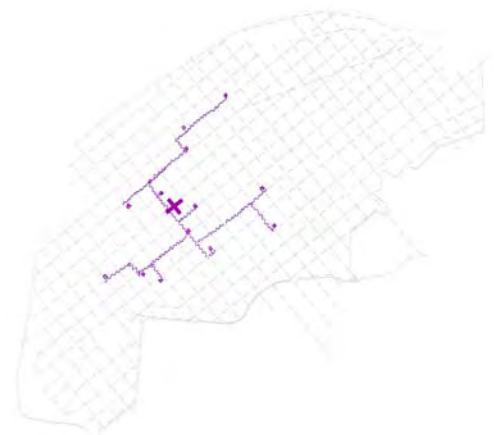
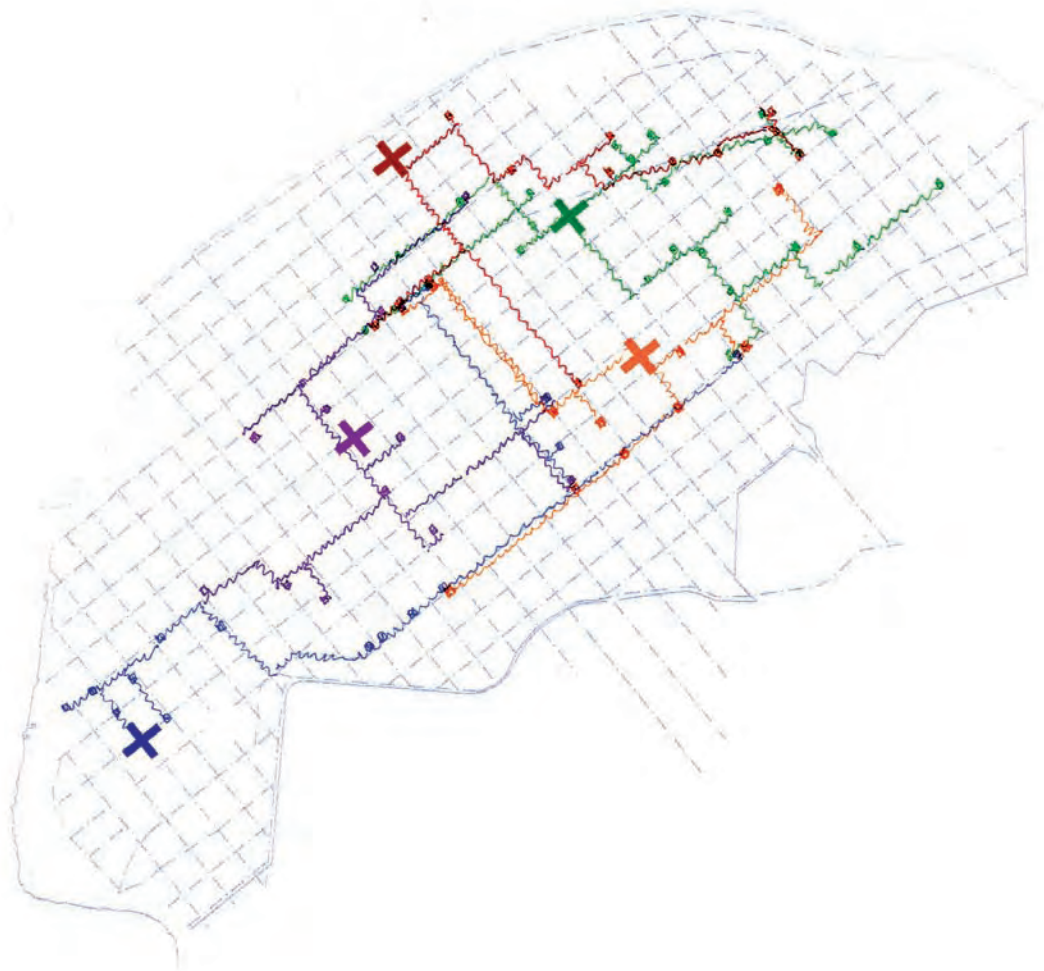
TURISMO



SANITARIOS



forma



El caso de los **equipamientos sanitarios** por ejemplo, constituye un ejemplo de la diversidad de tamaños en qué aparecen estas actividades. La importante concentración en la parte superior de la Avenida Presidentes, tiene réplicas de tamaño diferente en toda la retícula, a menudo agrupando establecimientos en manzanas consecutivas, creando algunos sistemas disgregados de dimensión considerable.

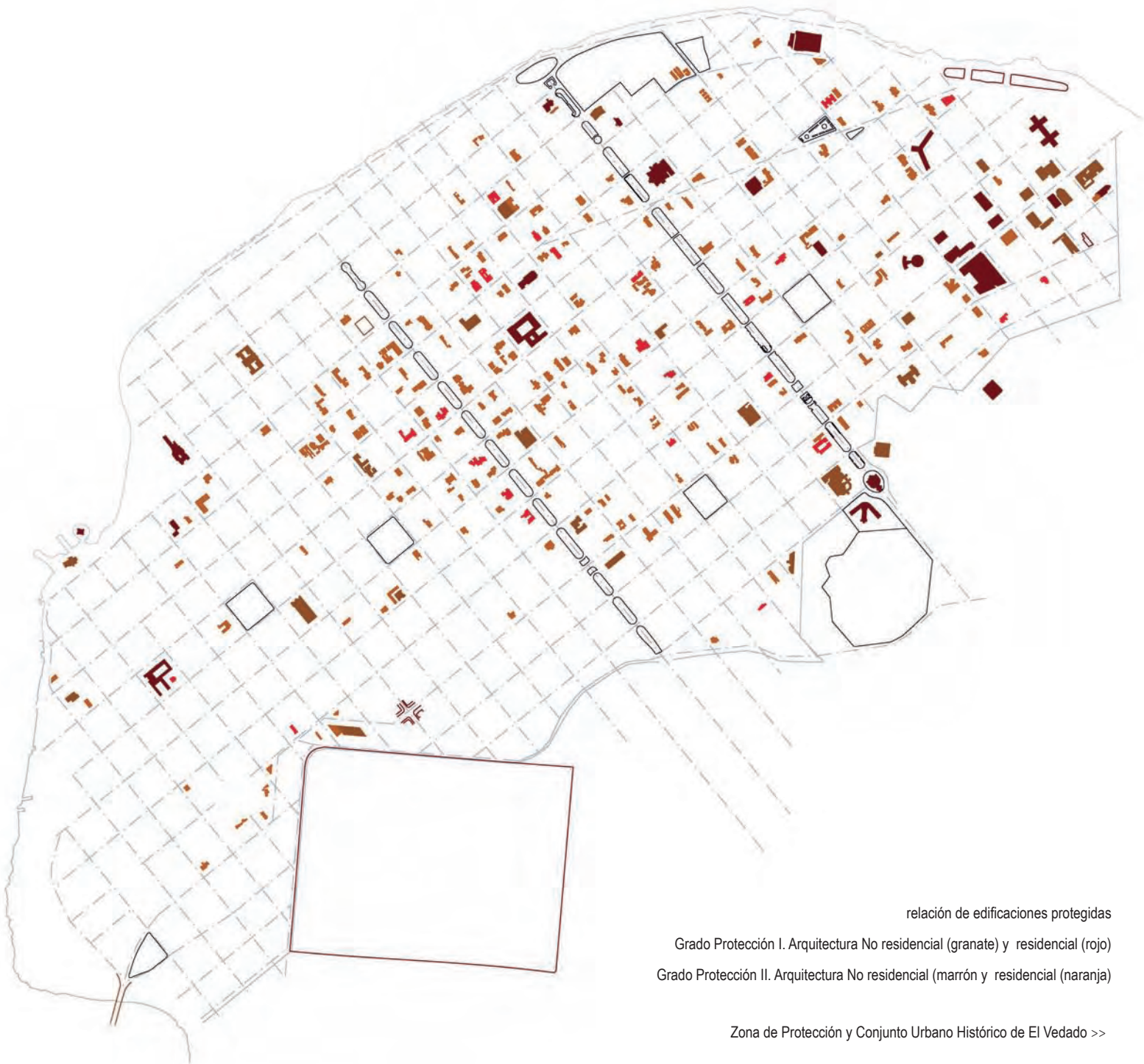
Existen sin embargo algunos usos que siguen una lógica de casi absoluta equidistancia, con independencia de la mayor caracterización de los distintos ámbitos internos. Un claro ejemplo son los denominados “**agromercados**”, instalados a partir de los años 90’, buscando dar cobertura a las necesidades de la población. La veintena de centros repartidos por El Vedado, cubren un radio similar de unos 300 m.

Panaderías, ópticas, lavanderías, lecherías, heladerías, ferreterías, farmacias, pescaderías, peleterías, licorerías, librerías, zapaterías, carnicerías, barberías, bodegas, bancos y mercados son algunos de los **servicios y comercios de proximidad** distribuidos por toda el área. Su grano es pequeño, su distribución se presenta a menudo agrupada en las plantas bajas de los edificios, y aunque las calles 23 y Línea funcionan como claros atractores, se consigue igualmente cierta expansión. Más que de algunas áreas de concentración sería más pertinente destacar su ausencia en determinados ámbitos, tanto en la zona más central como en el frente del Malecón.

La muestra exhaustiva de equipamientos y servicios para el conjunto del Vedado es contrastada finalmente desde una aproximación al uso particular de sus vecinos. El análisis de las **localizaciones de los usos y servicios habituales**¹⁶ (compras básicas, servicios de salud, de educación, de ocio...) muestra un uso sectorial del espacio, y como cada foco encuentra respuesta a sus demandas en radios variables. Siendo esta la casuística múltiple, se podrían determinar radios distintos en función de los usos, más habituales o específicos. Si la mayoría de localizaciones no distarían más de 4 o 5 manzanas, otros, como los relacionados con el ocio y la cultura (cine, teatro, clubs), obligan a extender los movimientos más allá de esta distancia.

Diagrama ilustrativo de localizaciones de servicios básicos según uso habitual respecto 5 focos distintos. Constantes de distribución general y radios de movimientos originados. Ejemplo de 3 recorridos según foco en calle F entre 11 y 13 / E entre 19 y 21 / 13 entre 4 y 6.

¹⁶ Solo a modo de ilustración (y no de muestra representativa) se han analizado 10 casos a partir de encuesta particular a personas con residencia en sectores diferentes de El Vedado. Para cada caso, se indica la localización específica de los sitios de compras (agromercados, mercados pequeños, panadería, otras compras), asistencia salud (médico asistencia básica, policlínico, farmacia), servicios escolares, ocio (cine, teatro, café, música) y servicios varios (banco-cadeca, correos, gasolinera...). El número de ubicaciones varía sustancialmente según cada particular.



relación de edificaciones protegidas

Grado Protección I. Arquitectura No residencial (granate) y residencial (rojo)

Grado Protección II. Arquitectura No residencial (marrón y residencial (naranja)

Zona de Protección y Conjunto Urbano Histórico de El Vedado >>

f. arquitectura y patrimonio / acumulación heterogénea

Sin lugar a dudas, una de las variables que más califica El Vedado es la arquitectura de sus edificios. Es esta una de sus principales características, reconocidas en numerosos textos críticos que han puesto de relieve esta cuestión¹⁷. La atención sobre la arquitectura de una de las ciudades coloniales más conservada del Nuevo Mundo se ha extendido mercedamente sobre el resto de patrimonio construido de la ciudad de La Habana. Destacan en el ámbito de El Vedado, las grandes villas de la burguesía, pero también las casas más comunes, los bloques de apartamentos, las bodegas de esquina y las torres en altura, como ejemplos de los tipos arquitectónicos¹⁸ más característicos. Al interés sobre la **diversidad tipológica** se suma además la reconocida **variedad estilística**: del colonial, moderno, déco, florentino italiano, secesión, modernismo... lenguajes que se combinan en las casas de sus calles como en una torre de Babel extendida.

La diversidad de arquitecturas responde por un lado a su construcción en tiempos distintos, pero también, a una normativa de ciudad jardín no tan preocupada por el orden compositivo de las fachadas, como por fijar unas reglas mínimas: establecer la posición dentro de su parcela y la relación con la calle. Sin embargo, la repetición del elemento carmen (jardín delantero), y del portal, han sido condicionantes suficientes para provocar la imagen de mezcla de **diferencia y repetición** como esencia de su identidad.

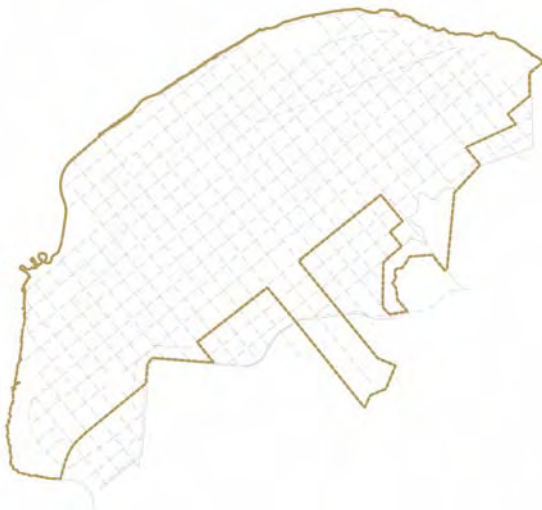
El diálogo entre lo construido y los **elementos vegetales** es especialmente significativo, cuando se construyen escenarios muy variados entre arquitectura y naturaleza. En ocasiones, la frondosidad vegetal se impone a las construcciones, quedando como secretamente envueltas en el verde. Cuanto menos, lo vegetal es una especie de zócalo constante de gran parte de las arquitecturas, por su presencia en las cercas de la calle, y también por los jardines que rodean las edificaciones aisladas. Incluso en los espacios urbanos menos verdes, se da una relación de diálogo más individual entre casa y árbol. En suma, arquitectura y vegetación no solo componen paisajes urbanos distintos (calles más o menos arboladas), sino también cuadros arquitectónicos singulares y característicos.

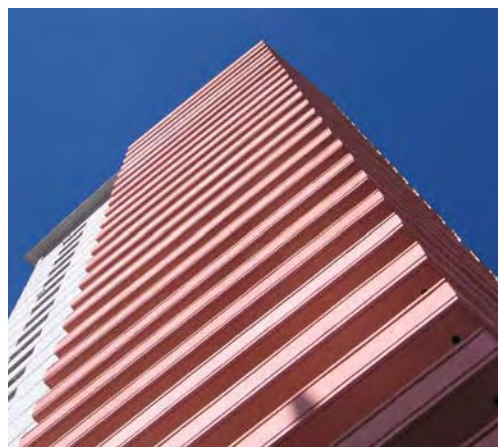
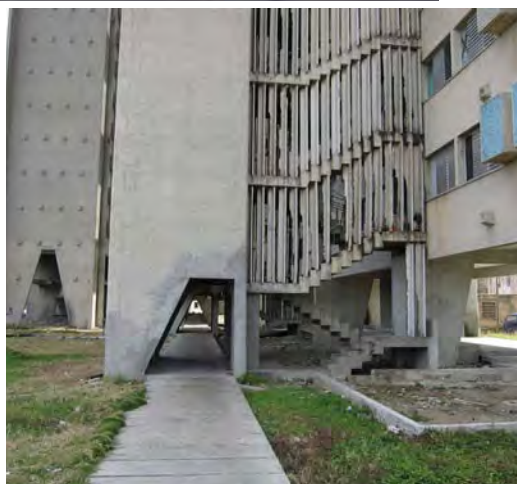
En 1999 se declaró la *Zona de Protección y Conjunto Urbano Histórico de El Vedado*¹⁹, para la salvaguarda

17 RODRÍGUEZ, EDUARDO L. *The Havana Guide modern architecture, 1925-1965*, Princenton Architectural Press, new York, 2000; RODRÍGUEZ, EDUARDO L. Y MARTÍN ZEQUERÍA, MARÍA ELENA. *La Habana. Guía de arquitectura*, Junta de Andalucía, La Habana-Sevilla, 1998; y *Arquitectura en la ciudad de La Habana: primera modernidad*, Electa, Madrid, 2000.

18 Nos referimos al concepto de tipo descrito por el Profesor MARTÍ ARÍS, como "concepto que describe una estructura formal" y que por lo tanto: tiene naturaleza conceptual y no objetual (engloba a familia de objetos sin corresponder particularmente a uno en concreto); es un enunciado lógico que se identifica con la forma general de los objetos; y se refiere a las cuestiones estructurales y no a aquellas más aparentes o epiteliales. El tipo "entendido como similitud estructural entre diversas obras de arquitectura, sitúa el problema de la forma en un nivel de máxima generalidad (más allá de épocas o estilos) es decir, en un nivel de abstracción (...) El tipo arquitectónico se define por la presencia de un invariante formal que se manifiesta en ejemplos diversos y se sitúa a nivel de la estructura profunda de la forma. MARTÍ ARÍS, CARLOS *Las variaciones de la identidad. Ensayo sobre el tipo en arquitectura*, Ediciones del Serbal, Colección Arquitectura / teoría -1, Barcelona, pp. 12-16.

19 *Resolución 154: Declaratoria de Zona de Protección de El Vedado, Zona de Valor Histórico – Cultural de El Vedado*, Ciudad de La Habana, a los 12 días del mes de marzo de mil novecientos noventa y nueve. "Año del 40 Aniversario del Triunfo de la Revolución". Comisión Provincial de Monumento de Ciudad de La Habana.





de sus valores: *“Se delimita como Zona Protegida las áreas correspondientes a los repartos de El Carmelo y El Vedado, así como las inmediatas de los reparto Rebollo y Medina, integran esta delimitación la estructura de La Rampa, las calles Línea y 23 en todo su desarrollo lo que permite la inclusión de los ejes transversales de alto valor como son las calles L, G (Avenida de los Presidentes), Paseo, la calle 12 y otras, permitiendo que el límite de esta declaratoria contacte con otras áreas declaradas Monumentos Nacionales como son: la Universidad de La Habana, el Castillo del Príncipe, el Cementerio Cristóbal Colón y otras. La delimitación de un área continua muestra ventajas de carácter práctico – operativo a los efectos de la protección.*

Por la diversidad del patrimonio cultural construido contenido en este sector territorial es imprescindible definir dentro del área delimitada, sectores urbanos de protección, diferenciados según sus características históricas y de morfología urbana y edificación y de uso, y establecer normas específicas, regulaciones y condicionales para la protección de su patrimonio, y que éstas sean elaboradas en el conocimiento de aquellas condicionales iniciales que dieron origen a El Vedado actual.”

Existe además un listado aprobado²⁰ de edificaciones y espacios urbanos reconocidos con grados de protección diferente. El Grado de Protección I se asigna a los *“bienes de alto valor que deberán conservarse íntegramente y en los que se autorizarán y recomendarán las actividades que fundamentalmente tiendan a su conservación y restauración”*²¹. El Grado de Protección II a los *“bienes cuya conservación está subordinada a previas alteraciones parciales o al carácter no excepcional de éstos y que por lo tanto podrán sufrir modificaciones o adaptaciones controladas”*. El Grado de Protección III a aquéllos *“cuya conservación se encuentra subordinada a previas alteraciones prácticamente irreversibles de una relativa significación local, o porque establecen, ambientalmente, relaciones armónicas con bienes de Primer y Segundo Grado de Protección. Podrán sufrir previa aprobación, modificaciones, adaptaciones o demoliciones parciales o totales”*. Un último grupo, con Grado de Protección IV, se asigna antagónicamente a un conjunto de elementos cuya conservación no es precisamente deseable, por sus *“relaciones inarmónicas con los comprendidos en el Primer y Segundo grados de Protección”*.

Más allá del exquisito valor de cada una de las arquitecturas, lo que es seguramente más representativo de El Vedado es el **efecto de su acumulación**. En el mismo compendio normativo se determinan los *“frentes de calle de alto valor”*, definidos, en principio, *“cuando por lo menos en una cuadra se reúnen edificios con grado de protección I y II y otros que, más que por su valor arquitectónico, adquieren significación por su carácter y*

²⁰ La aprobación del mismo se produce en ocasión de la publicación del libro sobre las *Regulaciones Urbanísticas de El Vedado* que parte de la base de la lista aprobada en 2004 por la Comisión Provincial de Monumentos (CPM) y la actualización posterior de octubre de 2006 y enero de 2007. Sin embargo se aclara que en estudios más exhaustivos de próximas etapas se podrían incluir otras obras.

²¹ *Regulaciones urbanísticas. Ciudad de La Habana. El Vedado. Municipio Plaza de la Revolución, Dirección Provincial de Planificación Física. Ciudad de La Habana. 2007. pp.110-111.*



valor urbano y ambiental. Se considerarán además bajo esta categoría los edificios en esquina que conformen una intersección de valor arquitectónico y urbanístico”. Sin embargo, es tan considerable la extensión y tan variada la casuística, que resulta enormemente difícil definir precisamente estos fragmentos urbanos (calles o intersecciones), y los intentos realizados hasta el momento no resultan suficientes²².

En el grupo de elementos de Grado de Protección I se engloban piezas de significación general para el conjunto de la ciudad, en los bordes de El Vedado, como el Castillo del Príncipe, el Cementerio de Colón o el Hospital Calixto García. También los grandes espacios públicos y dotaciones de El Vedado: el conjunto de todos los parques, las dos grandes avenidas y también los edificios más antiguos destinados originalmente a iglesias, hospitales o escuela, Monumentos y hoteles. Algunos de ellos tienen la consideración de Monumento Nacional.

Una selección más precisa delimita una veintena de arquitecturas destinadas a la residencia (1/3 del total de elementos), sea en su variante unifamiliar (4 de cada 5) o plurifamiliar: edificios icono como el Somellán o el mismo López Serrano, junto a las mejores villas de El Vedado. A este listado, atento a las arquitecturas y sus aportaciones y significación, se suman también una serie de edificios de menor relevancia desde el punto de vista del patrimonio construido, pero de mayor trascendencia por su valor inmaterial, tratándose de casas y lugares urbanos de referencia para la memoria histórica de la comunidad (relacionados con personajes ilustres, con eventos históricos, etc.).

La definición del grupo de bienes señalados con el Grado de Protección II, se produce en términos análogos, distinguiendo claramente entre aquellos que tienen un carácter de sitio histórico, conmemorativo, público-civil, industrial, militar o religioso y aquellos de tipo doméstico. Este último grupo es claramente mayoritario, englobando unos 200 bienes que combinan también un gran número de casas unifamiliares y algunos bloques de apartamentos.

La suma de las edificaciones con protección alta, aún siendo significativa, es irregular en su presencia sobre el conjunto de la retícula. Su intensidad es notable en el área más central y entorno a La Rampa, pero muy difusa en el resto de sectores. De hecho, los grados de protección I y II, aseguran la protección de unas 300 edificaciones, una proporción relativa si tenemos en cuenta los más de 5.000 edificios censados en El Vedado. En este sentido, la particular consideración respecto al grado de Protección III, que considera el valor de los edificios en su relación de proximidad los de grado I y II, además de la inclusión de algunos frentes enteros o parciales de manzana, sí conseguiría formar un conjunto protegido más numeroso.

22 Es el caso del presentado como “Plano de protección y preservación patrimonial” (apartado 8.3, p.145), en donde sí se han señalado los frentes de calles, pero no se corresponden a la propia definición (en tanto que en su mayoría no contienen elementos de grados de protección I ni II). *Regulaciones Urbanísticas. Ciudad de La Habana. El Vedado...* pp.110-111.

o2.1

- o2.1.1
- o2.1.2
- o2.1.3
- o2.1.4

PROYECTO FRAGMENTADO

- el plano de El Carmelo, génesis del Vedado
- autoría: promotores, ingeniero y artífices
- el lugar "vedado"
- fragmentos y proyecto global

o2.2

- o2.2.1
- o2.2.2
- o2.2.3
- o2.2.4

PROYECTO MODELO LAS BASES DE LA HABANA MODERNA

- marco local: La Habana decimonónica
- contexto general: Cuba, mediados del XIX
- nuevos instrumentos: los repartos y la ordenanza
- El Vedado, patrón de La Habana moderna: la Refundación capitalina

o2.3

- o2.3.1
- o2.3.2

PROYECTO NOTABLE REFERENCIA URBANISMO DECIMONÓNICO

- fuentes y referentes: el urbanismo decimonónico
- originalidad y universalidad del proyecto

ALFONSO
en el sécul de la más alta corona ... México

79	Plano de la Ciudad y de la	11
80	Plano de la	12
81	Plano de la	13
82	Plano de la	14
83	Plano de la	15
84	Plano de la	16
85	Plano de la	17
86	Plano de la	18
87	Plano de la	19
88	Plano de la	20
89	Plano de la	21
90	Plano de la	22
91	Plano de la	23
92	Plano de la	24
93	Plano de la	25
94	Plano de la	26
95	Plano de la	27
96	Plano de la	28
97	Plano de la	29
98	Plano de la	30
99	Plano de la	31
100	Plano de la	32

PARTE II

orígenes

idea y proyecto





La realidad urbanística actual de El Vedado 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. Es así como 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 de El Vedado (Carmelo) en el Archivo del Servicio Histórico Militar de Madrid en 1999, fue un momento muy importante en los prolegómenos de esta investigación¹, cuando el interés por la realidad urbanística de El 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.

En este capítulo nos centramos en construir una interpretación de la importancia y significado del proyecto de fundación de El Vedado, apoyados en las breves y sintéticas crónicas urbanas “oficiales”, divulgadas en la revista *Arquitectura* alrededor de los años 40'. Desde entonces, los relatos de José M. Bens Arrate (1939) y de Luis Bay Sevilla (1943) han sido referencia esencial y casi única en la bibliografía que se ha referido a los orígenes del barrio. La descripción de los promotores y del autor del proyecto, la conservación de la solicitud de parcelación y el conocimiento de algunos detalles del trámite y fecha de aprobación, han sido información suficiente para explicar el momento de su génesis, repetida durante más de medio siglo en reiteradas referencias².

A partir de estos datos básicos, el interés para construir una interpretación precisa, nos ha conducido a visitar archivos cubanos y españoles a la búsqueda de cualquier documentación desconocido. Sin poder contar con nuevos documentos que alumbren cuestiones inéditas hasta el momento, la revisión y relectura de los mismos originales (el plano y las crónicas publicadas a partir de 1860) ha permitido construir algunos argumentos sustanciales sobre los que se sustenta este capítulo.

Esta tesis doctoral sigue sosteniendo, diez años después de su hallazgo, la singularidad del plano original de El Carmelo. Por su valor como documento cartográfico en sí, pero sobretodo, como expresión formal de un proyecto urbanístico de una gran magnitud: el proyecto de El Vedado. Una propuesta relevante, no solo para la ciudad de La Habana, sino por destacar entre el conjunto de las experiencias urbanísticas decimonónicas. El acierto de esta propuesta, plasmado sobre la realidad actual, trasciende la modesta dimensión del plano original, y tiene que ser valorado desde sus valores implícitos y sus lecciones sobre la flexibilidad que le permitirán de repensarse a sí mismo.

1 Como se ha apuntado en la introducción, el director de esta investigación, el Profesor XABIER EIZAGUIRRE, dió con el magnífico ejemplar del “Plano de El 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 Sin que los autores anteriormente citados hagan referencia explícita de sus fuentes, se han podido encontrar algunas crónicas previas publicadas en la *Revista del Vedado* en las primeras décadas del siglo XX (la coincidencia literal de algunos fragmentos escritos, explícita claramente esta relación).

o2.1



PROYECTO FRAGMENTADO

o2.1.1 El plano de El Carmelo, génesis de El Vedado

El proyecto de El Vedado tiene la particular característica de su elaboración fragmentaria, en base a una concepción inicial – un plano fundacional de gran valor y singularidad- 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.

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. Esta propuesta se fundamentaba en las cualidades de su emplazamiento, considerando que ningún otro punto de la capital podía “igualarse en belleza y salubridad”³.

El plano viene firmado por el ingeniero civil Luis Iboleón Bosque, autor de un trazado curioso de calles y manzanas, determinantes de la nueva ordenación regulada a la vez, por unas mínimas “referencias” anotadas en el mismo documento gráfico.

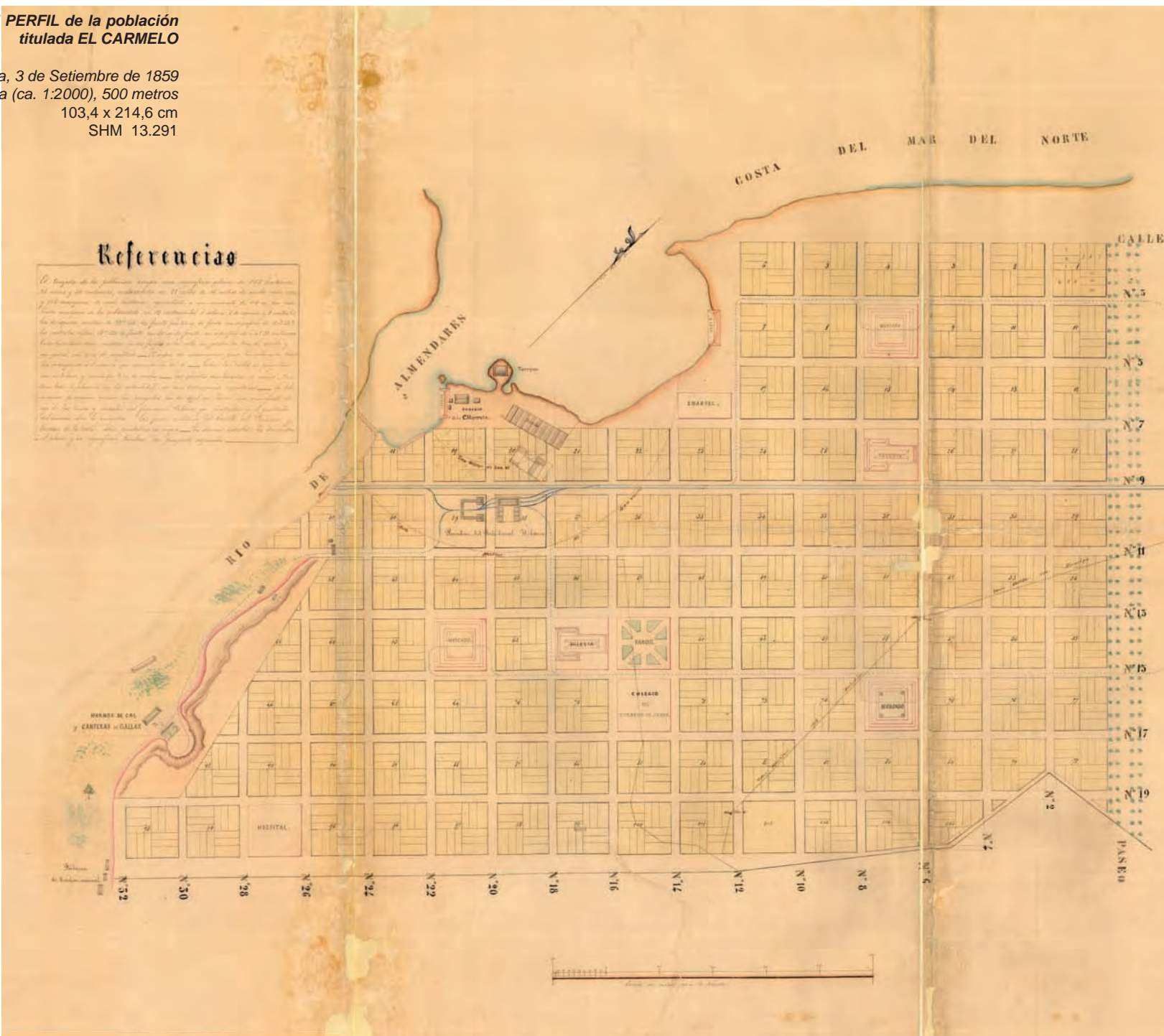
Sin lugar a dudas, el desconocimiento de la figura del Ingeniero Iboleón y la relativa importancia de los promotores de tal empresa – Domingo Trigo y Juan Espino – no han contribuido a esclarecer el valor real ni la ambición del proyecto en el momento de su génesis. El propio “*Plano i Perfil de la población titulada El Carmelo*”⁴ y sus escasas referencias anexas, añaden aún una mayor controversia.

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*” en BENS ARRATE, J.M., “Parcelamientos”, Arquitectura, n. 66/7, 01/1939.

4 *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 (...). Detalle páginas siguientes.*

PLANO I PERFIL de la población
titulada **EL CARMELO**

Habana, 3 de Setiembre de 1859
Escala (ca. 1:2000), 500 metros
103,4 x 214,6 cm
SHM 13.291



PLANO I PERFIL

EL CARMELO

Levantado por
D^o LUIS IBOLEON BOSQUE

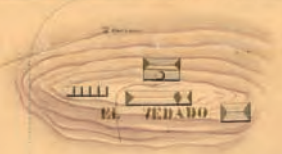
Ingeniero civil

1859



El Carmelo - 1859

Carril de S. Juan de los Rios



Este plano representa el terreno que se ha comprado para el ferrocarril de S. Juan de los Rios, y el terreno que se ha comprado para el ferrocarril de S. Juan de los Rios, y el terreno que se ha comprado para el ferrocarril de S. Juan de los Rios.

Compañía de S. Juan de los Rios
Habrán de ser comprados los terrenos que se indican en este plano para el ferrocarril de S. Juan de los Rios, y el terreno que se ha comprado para el ferrocarril de S. Juan de los Rios.

Compañía de S. Juan de los Rios
Habrán de ser comprados los terrenos que se indican en este plano para el ferrocarril de S. Juan de los Rios, y el terreno que se ha comprado para el ferrocarril de S. Juan de los Rios.

Luis Iboleón Bosque

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 à 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. Habana, 3 de Setiembre de 1859. Confrontado con el original que existe en el Ecsmo. Ayuntamiento, aprobado para el (...) del Carmelo resulta conforme. Habana, Setiembre 6 de 1859 - (firmado) Juan María de Orduña. Es copia del Original - Habana 3 de Setiembre de 1859 - (firmado) Luis Yboleón Bosque

El plano de El 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 a 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.

Observando a simple vista el plano y sus elementales referencias, podríamos entender que nos hallamos ante uno de tantos proyectos desarrollados en América durante el siglo XIX, en el que nuevas ciudades, “urbanizaciones”, “parcelaciones”, “repartos”, “colonias” o “fraccionamientos” surgen como simple negocio de promoción de suelo. Sin embargo, considerar únicamente el caso de El Carmelo-Vedado como empresa de venta de unos 1.260 solares resulta a bien seguro pragmático en exceso. Más adelante insistiremos sobre la constatada relación entre urbanismo y desarrollo económico, como denominador común de tantas iniciativas decimonónicas.

Así pues, objetivo de este apartado es mostrar como, detrás de este documento de apariencia simple y modesta, se esconde un proyecto de una magnitud muy destacada, no únicamente a la escala de la ciudad de La Habana (apartado o.2.2) sino también por su valor en el marco del urbanismo del siglo XIX (apartado o.2.3).

Como tantas otras ciudades hacinadas e insalubres, La Habana enmurallada, había saltado los límites de su perímetro fortificado para crecer sobre las nuevas extensiones de trazado cuadrículado, en lo que serían los barrios de Centro Habana. A su vez, la ciudad comenzaba a diseminar algunas residencias y actividades siguiendo los caminos de relación territorial (barrios del Cerro y Jesús del Monte). Justo en el momento en que la ciudad debatía su futuro en el importantísimo proyecto de derribo de las murallas y en la elaboración de unas nuevas Ordenanzas de edificación, surgía El Carmelo planteando una nueva forma urbana y descubriendo un nuevo territorio para la ciudad.

En una condición híbrida de crecimiento suburbano (como el Cerro, por ejemplo) pero también de “Nueva ciudad” (equipada y bien comunicada) El Carmelo introducía en 1859 algunos elementos de modernidad que se convertirían en paradigmáticos a partir de aquel momento: unas nuevas dimensiones de la trama (amplitud de manzanas y calles) y la traza estructural del ferrocarril urbano como condición de nueva ciudad. Es tanto por la forma en que se plasman los elementos de esta nueva modernidad, como por el cuidado expreso de su representación gráfica, que el plano de El Carmelo es un elemento muy singular en el panorama urbanístico del momento.

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. En el extremo derecho del plano, la rotulación del título se acompaña de una ilustración de la Chorrera, la imagen más popular y conocida del emplazamiento de la nueva población.



Una única perspectiva “*Vista general en perspectiva del Paradero del Ferro-Carril Urbano y de una calle de la proyectada población de El Carmelo según la planta*” le basta al autor del plano para explicar el ambiente urbano imaginado para la nueva población. En ella se refuerzan algunos elementos precisados tanto en la planta como en las referencias, pero se aporta además una cierta visión más libre de aquellos no precisados de forma vinculante, como es el caso de la propia edificación.

A través de la imagen 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, muestra de la importancia del transporte y la movilidad; la calidad ambiental del lugar y su entorno, expresada a través de la presencia de un territorio virgen, con unas suaves ondulaciones y el río como telón de fondo; la nueva condición ambiental de la propia urbanización, explicada a través del cuidado de aceras y jardines delanteros de las casas y sobretodo, del destacado papel del arbolado; y finalmente, una 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: tipo genérico colonial al que se añade portal y columnas como elementos característicos de la tradición local. Una imagen de la ciudad imaginada, en la que se confía la calidad del entorno al arbolado y al cuidado en la urbanización, en la definición de una triple alineación de la calle: la pequeña valla revestida de ornamento vegetal, la cornisa y la columnata y, al fondo, el porche de acceso a la vivienda.

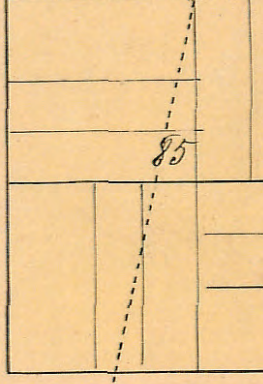
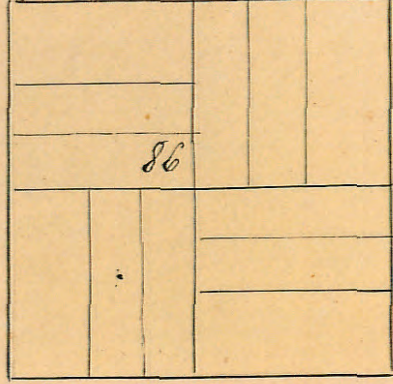
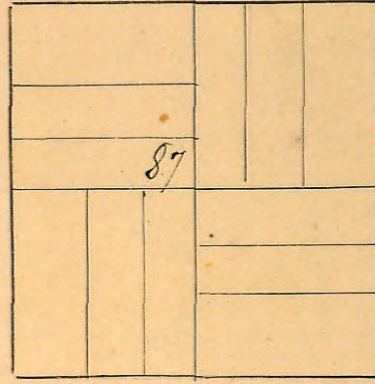
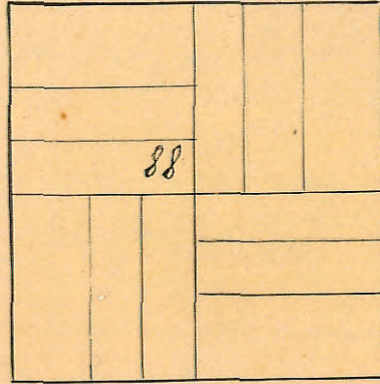
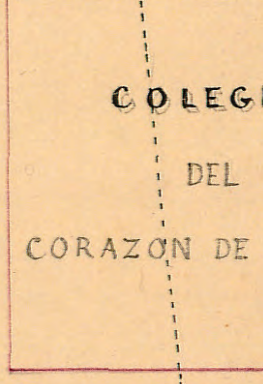
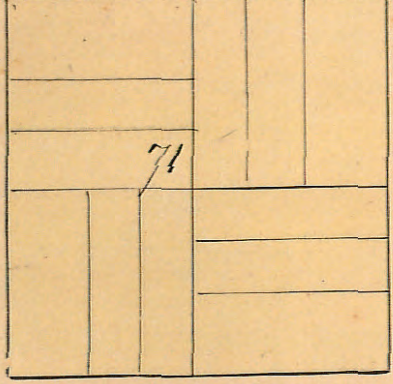
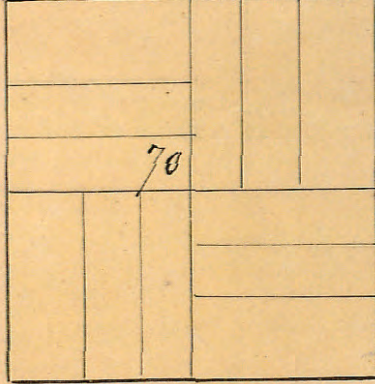
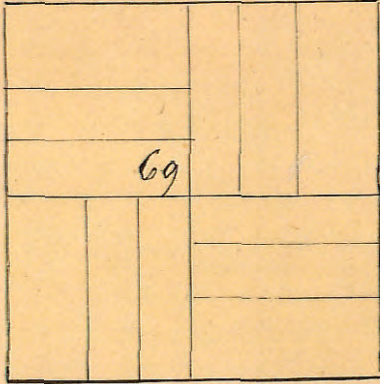
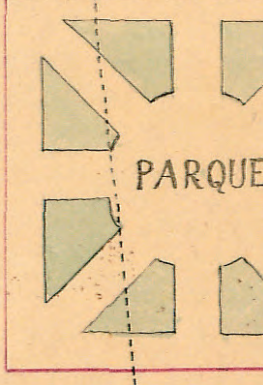
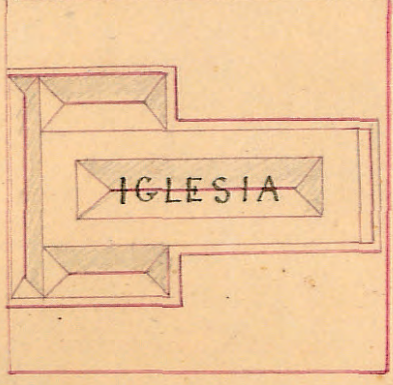
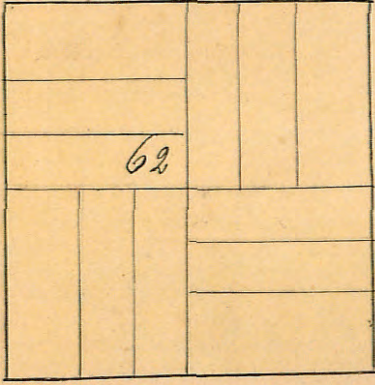
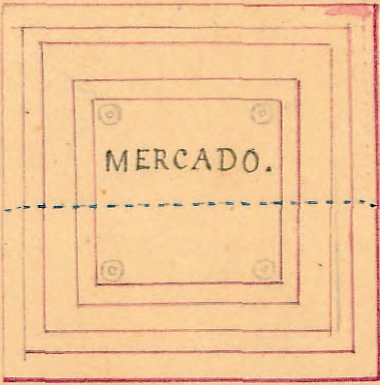
Las denominadas “referencias”, anotadas sobre el mismo plano, son una especie de normativa extremadamente básica, donde se establecen las condiciones mínimas que complementan las regulaciones de la planta de la nueva ciudad. Se trata de un texto brevísimo, que hace una sintética descripción del proyecto 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 delantero de

5 metros de fondo (carmen), además de un portal de 4 metros de amplitud. Estas disposiciones, como se explicará en adelante, serían decisivas para la construcción del barrio, regulada durante años por estas “referencias” y las “Ordenanzas de Construcción” de toda la ciudad, publicadas dos años después. Este es su texto completo:

El trazado de la población ocupa una superficie plana de 155 hectareas, 28 areas y 36 centiareas, subdividida en 28 calles de 16 m de ancho cada una y 105 manzanas de una hectarea, equivalente a un cuadrado de 100 metros por lado. Cada manzana se ha subdividido en 12 rectangulos ó solares, 4 de esquina y 8 centrales. Los de esquina constan de 22 m 666 de frente por 50 m de fondo con superficie de 11 a. y 33 ca. Los centrales miden 13 m. 333 de frente por 50 m de fondo con superficie de 6 a. y 23 centiarea5. Todos los solares deben construir en sus frentes a la calle un jardín de 5 m de ancho y un portal con 4 m. de amplitud---El orden de numeración para los solares de todas las manzanas, es el mismo que representa la nº1--- Todas las calles se proyectan con arbolado, y aceras de 2 m. de ancho--- Las plantas sombreadas de oscuro denotan todo lo fabricado en la actualidad, en sus situaciones respectivas---La delineación de carmín indica los proyectos y la de azul con línea viva manifiesta el eje de las líneas y ramales del ferrocarril urbano ya construidas, y el punteado del mismo color los proyectos. Las zonas militares del Castillo del Príncipe y Torreón de la costa, están punteadas en negro---Los demás detalles, los demuestra el plano y se especifican también en prospecto separado⁶.

5 Estos datos son seguramente erróneos puesto que de la suma de los frentes (13,333+13,333+22,666) no resulta los 50 m de medio lado de manzana. Dado que en las parcelas de esquina sí coinciden los metros de frente con la superficie de parcela, se ha optado por considerar 13,666 y no 13,333 para el frente de las parcelas centrales con una superficie de 6 a y 80 ca.

6 Este prospecto anunciado no se ha encontrado hasta la fecha; así, desconocemos otros posibles parámetros o detalles que el autor hubiera querido definir en el proyecto.



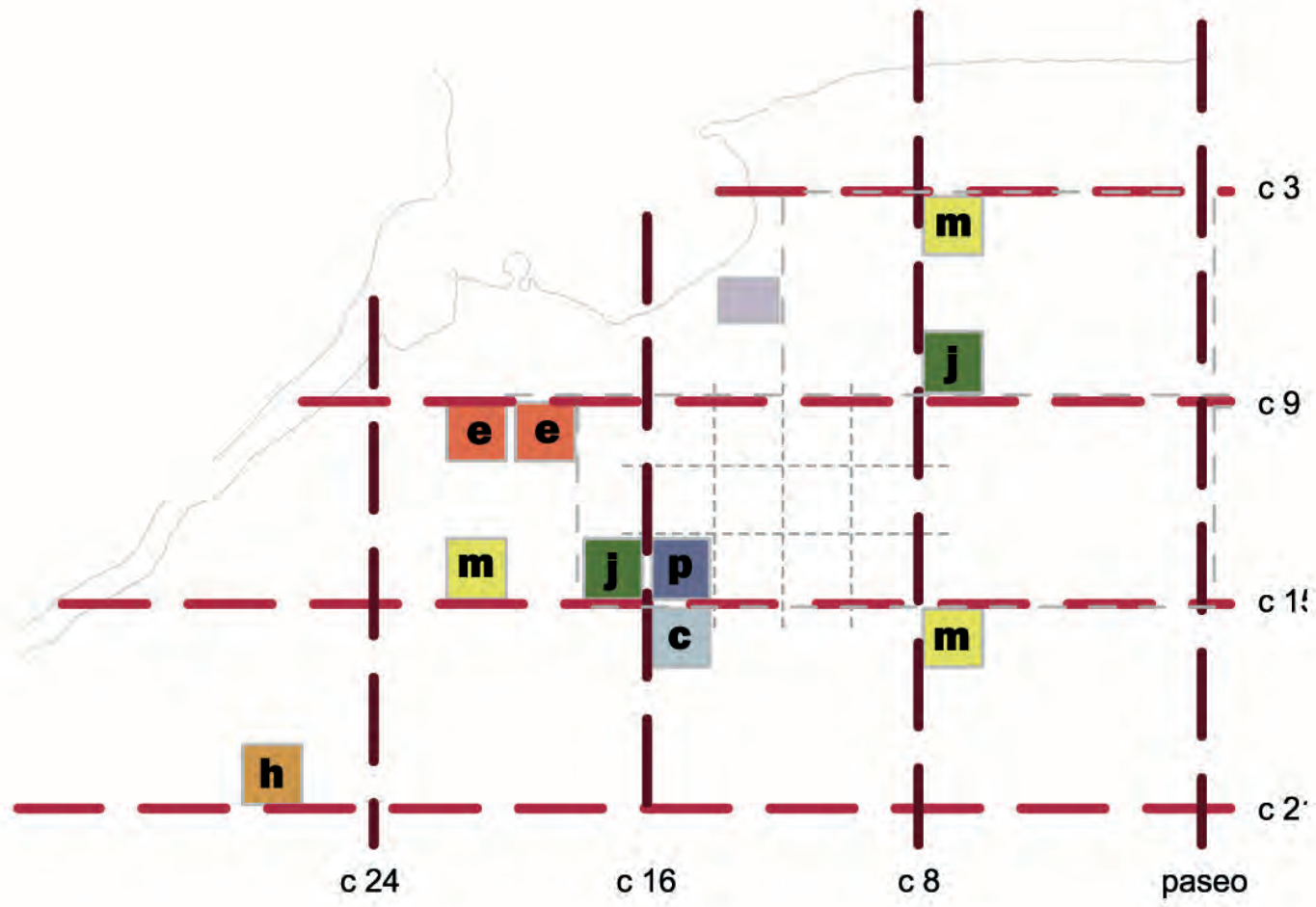
Finalmente, el elemento fundamental de la propuesta es el plano propiamente dicho, con su planta a escala 1/2.000, en el que se define una cuadrícula de calles de la que resultan hasta 116 manzanas de geometría absolutamente regular. Las calles tienen una dimensión constante de 16 metros, en ambas direcciones. 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 (del 2 al 32) en el caso de las verticales.

Las manzanas son regulares y de forma cuadrada, de 100 metros de lado, a excepción de algunas pocas irregulares situadas en los límites. Están numeradas de la 1 a la 105, sin contabilizar aquéllas que son reservadas para un uso público singular. Hasta un total de 11 manzanas enteras se destinan a equipamientos, servicios o espacios libres de jardines, de lo que resulta una proporción entorno a 1 es a 10. Se sitúan dos iglesias, tres mercados, unos cuarteles, un colegio, un hospital y la propia estación del ferrocarril (que ocupa dos manzanas enteras).

El trazado regular de calles se extiende por toda la finca (aunque en el plano sus límites solo vengan explicitados en la parte inferior) y sorprende el descuido en la resolución de los bordes con el río y el mar. Sin lugar a dudas, el aspecto más disonante del plano se localiza en la franja en que la cuadrícula alcanza el borde del río. Los límites parcelarios por un lado, y la preservación de algunas preexistencias de carácter productivo por el otro (hornos de cal y canteras) explican el corte geométrico quebradizo en la zona de contacto con la orilla derecha. El sorprendente desinterés e indiferencia que muestra el dibujo sobre este aspecto, no esconde la voluntad explícita de atravesar el río, no solo con el paso del ferrocarril, sino también con sus manzanas contiguas, como previendo el interés futuro de conectar ambas orillas.

La conciencia del ferrocarril, del “camino urbano de hierro”, es en cambio muy destacable, y merece una atención especial en el plano. Una doble línea principal enlaza La Habana con la nueva estación de El Carmelo, situada en el extremo más occidental de la calle nº9 (en la zona más alejada del centro histórico de la ciudad). Pero además, se traza una serie de líneas complementarias con el objetivo de abastecer los mercados y recorrer la práctica totalidad de su extensión. En la zona más próxima al mar, se define también un “bypass” respecto la línea principal, que va a buscar la calle nº3 hasta la nº12, para regresar después a la arteria principal. Casi de forma simétrica, el ramal sur circula por la nº15, hasta llegar al mercado entre la 20 i 22 y desde este punto, retroceder para ir a buscar la nº9 descendiendo por la nº18. En el extremo del río, una tercera línea se dirige, en un trayecto en cul-de-sac, hasta los mencionados hornos de cal y las canteras emplazadas sobre la misma orilla del río.

La firme creencia en las posibilidades de este nuevo medio de transporte es uno de los factores que muestra la capacidad visionaria al proyecto. Desde un principio, los promotores ya sabían perfectamente que El



h

m

e e

j

p

c

m

j

m

c 24

c 16

c 8

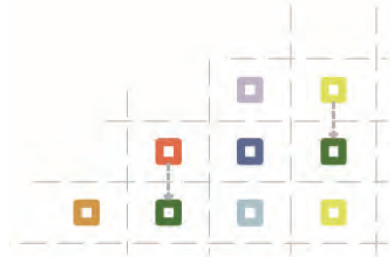
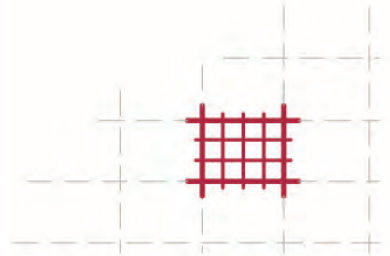
paseo

c 3

c 9

c 12

c 2



Carmelo (Vedado) sería un barrio de la capital y no una “nueva población” en su periferia⁷. Ello explica que en el plano, la línea ferroviaria no se detenga en la estación de El Carmelo, sino que como se ha indicado, continúe su trazado atravesando el río, como enunciando el gran potencial de la extensión de la ciudad hacia levante, intuyendo los que serían en el futuro los terrenos más codiciados de la ciudad. Años después, puentes y túneles harían realidad esta intuición en la construcción del nuevo barrio residencial de Miramar al este de El Vedado.

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 es esta propuesta, como símbolos del poder militar y religioso, toman mayor relevancia aquellos equipamientos de un carácter más social y “laico” (en el sentido de que su presencia no responde ni a un poder religioso ni militar): 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 una estructura oculta en la aparente isotropía del plano. A priori, parece que solo la calle del ferrocarril sea de jerarquía superior, y que en el límite oriental del plano se insinúe también una vía vertical arbolada de gran dimensión. El esquema de interpretación del plano plantea la relación entre algunas calles y la posición de equipamientos y parques. Efectivamente, las calles 3, 9, 15 y 21 son referencia en el sentido longitudinal (y son además recorridas parcial o totalmente por el ferrocarril). En el sentido transversal, destacan igualmente las calles 8 y 16, además de la 22. La superposición de estos ejes da un sistema de cuadrantes, a los que se asocian 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. De entre todos, destacamos el cuadrante de la estación, por tener una mayor vocación de centralidad, y en el mismo, el cruce entre las calles 15 y 16.

No podemos concluir esta lectura del plano sin comentar la definición de su límite oriental, donde se sitúa un doble eje arbolado (futura avenida Paseo). El proceso de fragmentación de las fincas del área da cuenta de ello, ya que se corresponde con la segregación de la finca primitiva en dos: Carmelo y Vedado (ver apartado 02.1.3). Pero hay en el plano un detalle revelador: es la posición de la casa de la finca del Vedado, emplazada sobre un pequeño promontorio fuera del ámbito de la Nueva Población, tangente a la línea del ferrocarril. La orientación de las construcciones, su posición de tangencia y su distancia mínima hasta el paseo arbolado, nos dan algunas pautas en la reconstrucción de la génesis del barrio.

⁷ “Crean los exponentes completar el bosquejo de su pensamiento manifestando que la doble vía férrea que avanza con rapidez hacia Almendares, que estará terminada en breve plazo enlazará la capital con la población proyectada, la que dentro de poco tiempo será un barrio de aquélla, pues que a tal está llamada por su perspectiva, por su temperamento, con la facilidad de alojar un elegante caserío al alcance de todas las clases y fortunas y como complemento por lo fácil, cómodo y barata vía de comunicación”. Fragmento extraído de la solicitud de permiso de parcelación publicada en BENS ARRATE, J.M., “Parcelamientos”, *Arquitectura*, La Habana, n. 66/7, 01/1939.

o2.1.2 Autoría

Iboleón Bosque, Ingeniero civil – Domingo Trigo y Juan Espino, Promotores

En base a su firma en el plano de El Carmelo, se ha considerado tradicionalmente al ingeniero civil Luís Iboleón Bosque (o Yboleón, según firma él mismo) como autor material del proyecto. Después de años de una búsqueda estéril, seguimos hoy desconociendo los datos más elementales de su biografía⁸, cuestión que no permite aventurar cuáles serían sus conocimientos, formación o influencias en el momento de plantear este proyecto. Conviene tener presente que hasta 1900 no se creó en Cuba la Escuela de Ingenieros, Electricistas y Arquitectos, como hasta 1863 no se había creado la Escuela Profesional de Maestros de Obras, Agrimensores y Aparejadores⁹. Con ello, la supuesta formación ingenieril de Iboleón se habría forjado en España o en América, sin que tampoco su nombre aparezca en los archivos de escuelas y sociedades de ingenieros consultadas¹⁰. Parece ser que la única escuela de ingeniería de obras públicas de la América Virreinal, se había fundado en Medellín (Nueva Granada) a partir de 1830,

8 Muy recientemente hemos podido constatar la existencia de un tal Luis Iboleón Bosque, nacido en La Habana en 1835, hijo de Luís Iboleón y de María Bosque, que podría bien ser el personaje en cuestión y que probaría su origen cubano. Según esta misma pista Luís Iboleón tendría solo 24 años en el momento de elaborar el plano de El Carmelo, tratándose por lo tanto de un trabajo primerizo.

9 LLANES, LILIAN; *Apuntes para una historia sobre los constructores cubanos*; Editorial Letras Cubanas, La Habana, 1985.

10 Por analogía con algunos ingenieros contemporáneos de origen cubano que sí estudiaron en España, se ha realizado una búsqueda intensa recorriendo los fondos del Servicio de Documentación y Biblioteca del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Madrid, el Archivo de la Academia del Real Cuerpo de Ingenieros de Guadalajara, la Sección de Archivo del Ministerio de educación y Ciencia, el Archivo Central del Ministerio de Fomento, los Fondos contemporáneos y Fondos de Ultramar del Archivo Histórico Nacional de Madrid, sin hallar rastro alguno del ingeniero. Simultáneamente se hizo también consulta a algunas sociedades de ingenieros de Norteamérica y México con resultados análogos.

siendo también aquí donde se había creado el primer Colegio Militar del Cuerpo de Ingenieros de Antioquía (1814)¹¹.

Pese a que en 1839 salió la primera promoción de licenciados de la Escuela de Ingenieros de Caminos de Madrid, en Ultramar los ingenieros militares permanecieron como encargados de las obras hasta 1866. En cualquier caso, y manteniendo el enigma de su identidad, sí podemos sostener que no se trataría de un profesional relevante en el campo de la ingeniería o la agrimensura. Lo muestra el desconocimiento absoluto de su figura por parte de los estudiosos de la ingeniería cubana y española del XIX, y su escasa, prácticamente nula, producción profesional en la ciudad de La Habana. Incluso podríamos llegar a sospechar que se tratara de un agrimensor y no de un ingeniero civil¹². Su única obra relevante conocida es el diseño del apeadero del ferrocarril de El Carmelo¹³, promovida igualmente por José Domingo Trigo. Su vinculación con este personaje y la compañía del ferrocarril continuaría unos pocos años después del plano de El Carmelo,

11 GONZÁLEZ TASCÓN, IGNACIO; *Ingeniería Española en Ultramar: siglos XVI-XIX*, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Madrid, 1992 y TORRES SÁNCHEZ, J. Y SALAZAR HURTADO, L.A. *Introducción a la historia de la Ingeniería y de la educación en Colombia*, Universidad Nacional de Colombia.

12 Se ha comentado que en el momento en que se realizó el plano, solo existía en Cuba la graduación de agrimensor. Por su condición de colonia, se ha considerado que la mayor parte de los ingenieros estudiaron en España, citando los notables De la Torre, Masilla o Albear. A excepción de este último, con una extensa biografía y reconocimiento, no se han podido localizar tampoco en España el resto de los nombrados, ni en los registros de Graduados de la Escuela de Ingenieros de Caminos de Madrid, ni tampoco en la de Guadalajara, donde sí se formó el mismo Albear. En este sentido JORGE RIGAU sostiene en su artículo *"No Longer Islands: Dissemination of Architectural Ideas in the Hispanic Caribbean, 1890-1930"* que De la Torre y Masilla tuvieron estrechos vínculos con la península, a partir de su supuesta relación con la revista *Obras Públicas* de Madrid. Sin embargo, tampoco este detalle ha podido ser confirmado en los archivos de la propia revista.

13 Licencia para la construcción de *"la estación y paradero y caballerías del ferrocarril urbano en La Chorrera"*, de 21 de marzo de 1859. Archivo Nacional de Cuba, Legajo 29, expediente núm. 8678.

en su cargo de secretario de la compañía¹⁴.

De la tríada de actores del proyecto inicial, José Domingo Trigo resulta ser el único personaje relativamente conocido. Se dice de él que fue nativo de la isla, y que a mediados del siglo XIX, y por un corto período de tiempo, consiguió la concesión de los tranvías de Madrid¹⁵. En 1869, siendo José Domingo Trigo el concesionario de los ferrocarriles urbanos de La Habana, se asoció con Daniel O’Ryan logrando la concesión del primer ferrocarril que circularía por el interior de Madrid. Las fracasadas iniciativas previas de O’Ryan en esta ciudad, tuvieron que esperar el apoyo y la experiencia de Trigo, para que Madrid se convirtiera en la primera ciudad de la Península en disponer de transporte interno¹⁶.

Del mismo José Domingo Trigo, comenta Bens Arrate que sería hombre de “*vasta cultura*”, como lo demostrarían sus trabajos. Es seguramente por su relevancia que el mismo autor le ha asignado la paternidad de los trabajos de El Carmelo en tanto que “*tuvo feliz idea de pensar en las necesidades y aumento de la ciudad y se fijó, estudiándolo detenidamente, en toda la porción de terrenos que va desde el Río Almendares, con su desembocadura a la Chorrera, hasta las cercanías de la Calzada de la Infanta, que llenos de manglares donde se hacía el carbón, canteras, hornos de cal y arenales, se encontraban casi abandonados*”¹⁷.

Sin embargo, a los nombres de Domingo Trigo, Espino e Yboleón habría que añadir otros. Cabe mencionar la influencia que podrían haber tenido algunos profesionales, en su papel de auténticos artifices del desarrollo y el saber urbanístico de La Habana del momento. Sin demostrarse que ni Francisco de Albear, ni de De la Torre, ni Tranquilino Sandalio de Noda intervinieran de forma directa en el proyecto de El Vedado, cierto es que podrían haber tenido algún tipo de influencia de algunas de sus obras o conocimientos (ver apartados 2.2.1 y 2). Mayor importancia y relación directa tuvo Francisco de Frías y Jacott, Conde de Pozos Dulces y heredero de la finca del Vedado, quien tendría, junto a su familia y técnicos profesionales, el papel más decisivo en el “*porvenir*” del barrio.

14 Así consta en los anuncios oficiales de la compañía publicados en los primeros números de “*El Porvenir del Carmelo*” (1860).

15 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 Cia (*Revista Via Libre*, n.442 05/2001).

16 LÓPEZ BUSTOS, CARLOS; *Tranvías de Madrid*, Ediciones Aldaba, Madrid, 1986.

17 BENS ARRATE, J.M., “*Parcelamientos*”, *Arquitectura*, La Habana, n. 66/7, 01/1939.

Francisco de Frías y Jacott, Conde de Pozos Dulces, autor intelectual

Relevancia extraordinaria merece el personaje ilustre de Francisco de Frías y Jacott, Conde de Pozos Dulces (La Habana, 1809 -París,1877), quien estuvo vinculado de forma directa con El Vedado por ser propietario, además de residente, junto a sus hermanos, de la finca original donde se desarrolló el proyecto (Balzaín). En base a los argumentos y fuentes documentales que se presentan a continuación, puede afirmarse que Francisco de Frías y Jacott, junto a su hermano José en segundo término, sería el auténtico promotor y artífice del proyecto y el verdadero autor intelectual de la obra.

Es sabido que José Frías presentaba un año después de hacerlo Trigo y Espino (11 de abril de 1860)¹⁸, y en representación de su familia, propuesta para parcelar una parte de la finca de su propiedad. Se trataba de un ámbito contiguo a la finca del Carmelo, de reducidas dimensiones, que se parcelaría siguiendo idéntica pauta del plano de Iboleón. Este ámbito comprendía tan solo 28 manzanas¹⁹, limitando con la calle 9, la que sería Avenida G o Presidentes, la costa y el límite con El Carmelo. La casa de la propiedad y gran parte de la finca seguía quedando reservada de la nueva parcelación, marcando el límite sur del reparto. A pesar de su acotada dimensión y de su mímesis con el plano de El Carmelo, sus determinaciones no son en nada banales. En él se fija definitivamente el ancho generoso de aquella avenida arbolada situada en el límite del reparto de El Carmelo (de más de 50m). Pero además, la extraña implantación de solo 7 columnas de manzanas, cuando no existe límite geográfico ni de propiedad, responde a la posición de la que sería la otra gran avenida de El Vedado, estableciendo de esta forma los dos principales ejes en el sentido transversal al mar. Sin tener conocimiento del plano de este reparto, aparentemente banal por su escasa dimensión, es evidente que sus decisiones parecen más que sustanciales y responden claramente a un esquema general para todo el conjunto.

Por parte de Frías, el ingeniero O'Campo, tendría a posteriori el encargo para consolidar definitivamente el proyecto, realizando el trazado de ordenación para el conjunto de la finca denominada Vedado, que incluía además del área de las 28 manzanas, una extensión de proporciones análogas a las de El Carmelo, sumando un total de 130 manzanas. El proyecto se aprobaba en 1877 como reparto de *Prolongación del poblado del Vedado*²⁰. Siguiendo las pautas establecidas en el *Plano de El Carmelo*, las determinaciones de este proyecto no son banales ni inmediatas, sino que establecen y consolidan de manera definitiva la forma general de la cuadrícula. Es este un momento muy importante: por vez primera se dibuja la imagen conjunta

Noble de origen español, el Conde de Pozos Dulces fue un personaje de una notable relevancia política, siendo su figura detestada por ser uno de los máximos ideólogos de las teorías políticas de anexionismo. En una Habana controlada aún por la corona española, los partidarios de la "anexión" pacífica de Cuba a los Estados Unidos de América fueron condenados (llegando por ello a ser desterrado y a estar en prisión). El Conde fue una persona culta y un ciudadano internacional, conocedor de mundo a través de sus largas estancias en Baltimore, París, Madrid o Nueva York.

Estudió Ciencia y Política en París y aunque se consideró, como su hermano José, "agronomo" por el interés especial con esta ciencia. Fundó una importante escuela de agricultura en su propia finca del Vedado. En el periodo 1855-56 fue elegido vicepresidente de la junta revolucionaria que actuó en Nueva York. Posteriormente en 1861 regresó a Cuba para ocuparse del periódico "El Siglo". En 1863 volvía de nuevo a Cuba, desde París, donde permanecería hasta 1865, cuando de nuevo se trasladaría a Nueva York. En 1866 regresaba de nuevo desde los Estados Unidos a La Habana, momento en que el Gobierno Español confiscó todos sus bienes. Desde París, el Conde pasaría sus últimos tiempos escribiendo sobre temas diversos en algunos periódicos hispanoamericanos, de Santiago de Chile, Bogotá, Nueva York o de su Habana, entre otros.

Extraído del *Diccionario Enciclopédico Hispano-Americano, Montaner y Simón*, Barcelona 1891, tomo VIII, pág. 753 (*de la web <http://www.filosofia.org>*)

18 BAY SEVILLA, LUIS, "Viejas costumbres cubanas: La barriada del Vedado", *Arquitectura*, La Habana, n.120, 07/1943.

19 El mismo Bay Sevilla describe que son 29 las manzanas, aunque sean 28 las manzanas comprendidas en el espacio limitado por las calles enumeradas.

20 BAY SEVILLA, LUIS, "Viejas costumbres cubanas: La barriada del Vedado", *Arquitectura*, La Habana n.119, 06/1943.



de El Carmelo-El Vedado y se formula la relación entre las dos piezas mayores y sustanciales del futuro rompecabezas. Se determinan los elementos de un esqueleto estructural que sólo habían sido insinuados anteriormente. En verdad, no sabemos si fue esta la vez primera que se dibujó la forma general de El Vedado (únicamente podemos dar testimonio del orden cronológico de los planos conservados), pero podríamos llegar a sospechar que previo al plano de El Carmelo, podría haber existido un esquema general para el conjunto de la finca.

En la breve y repetida versión sobre los orígenes del barrio, resulta sorprendente la ausencia de referencias sobre las que se fundamenta esta tesis. Ello se explicaría seguramente, por la antipatía que generó el Conde de Pozos Dulces por su actividad política contraria a los intereses españoles oficiales. Muy activo políticamente, llegó a estar en prisión y a menudo utilizó pseudónimos para firmar sus obras de contenido político y de mayor repercusión internacional²¹. Su particular situación personal explicaría que difícilmente pudiera el Conde erigirse como promotor de la empresa de El Carmelo, estando además fuera del país en el momento de presentarse el proyecto²². Se trata, en resumen, de un personaje de gran relevancia política y cultural, cuyo reconocimiento no se produciría hasta años después del dominio español.

Precisamente en 1927 Rafael Montoro escribía en una pequeña monografía en ocasión del alzamiento de un monumento a su figura: “Dueño de esta vasta heredad, el Conde fue quien concibió y trazó los planos de ese magnífico desenvolvimiento urbano por el que en pocos años hemos visto realizarse grandiosamente las previsiones de su fundador convirtiendo el campo casi inhabitado que hemos conocido cuantos peinamos canas en el barrio que es orgullo de la capital y asombro de propios y extraños (...)”²³

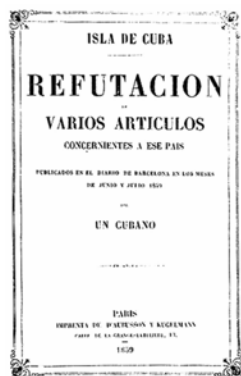
Más definitiva resulta la versión previa que se publicaba en la misma *Revista del Vedado* en 1908²⁴, en ocasión de un primer homenaje a la figura del que la misma Revista consideraba “verdadero fundador de este hermoso y progresista barrio”. El número se dedica a glosar algunos aspectos de su figura y recopila artículos publicados en el periódico *La Discusión*. Eugenio Faurés, familiar directo del Conde, escribía “en virtud del Conde de Pozos Dulces” al Ayuntamiento de La Habana (18 de diciembre de 1908) reclamando tributar homenaje a su figura “ya que este ilustre prócer fue fundador y el creador de esta pintoresca barriada, el que

21 Sus biógrafos, por ejemplo, le consideran “el cubano”, que firma el conjunto de artículos recopilados en *Isla de Cuba. Refutación de varios artículos concernientes a ese país*. Publicados en el *Diario de Barcelona* en los meses de junio y julio 1859. Por un cubano. París. Imprenta de D’Aubusson y Kugelmann, Calle de la Grange-Bateliere, 13, 1859.

22 Así lo revelan sus breves biografías. Su implicación con el proyecto además, es constatable en la serie de manuscritos “*Cartas al Conde de Pozos Dulces relativas a la empresa del camino de hierro*”. Noviembre 10, 1860; octubre 25, 1865. (BNC, 5hojas, 4 cartas, C.M.Morales T.77 N°22).

23 MONTORO, RAFAEL, *Asociación de Propietarios, Industriales y Vecinos del Vedado y Príncipe. Monumento a Don Fco. Frías* (edición especial de la Asociación en motivo del evento), La Habana, diciembre de 1927.

24 “*El Conde de Pozos Dulces*”, *Revista del Vedado*, La Habana, Diciembre 1908, Año V núm 6. p.622-627.



“Isla de Cuba. Refutación de Varios Artículos Concernientes a ese País. Publicados en el Diario de Barcelona en los meses de Junio y Julio de 1859
Un Cubano (pseudónimo), París, 1859

radicaron, no sólo sus propiedades, su casa señorial y sus afectos, sino que allí (...) fundó (...) una escuela o estación agrícola (...)”

Es de gran interés la crónica de los pasos iniciales del proyecto, que descritos en tal ocasión, fueron a posteriori simplificados. Faurés explica que *“en el año de 1857, el Conde de Pozos Dulces, deseando fomentar un poblado moderno en lo que entonces era una finca rústica de su propiedad, y que estaba dedicada tan sólo a la explotación de canteras, arenales y hornos de cal, se entrevistó con el señor Domingo López Trigo, hombre de poderosas iniciativas, de grandes energías y de una vasta y extensa cultura, a fin de obtener del señor Trigo los recursos necesarios para darle impulso y vida a la colosal empresa que concibiera.*

Dado el desinterés y el altruismo de los señores Frías y Trigo y del espíritu patriótico que los animaba de dotar a La Habana de un barrio para expansión y recreo de sus habitantes, pronto fue un hecho la creación del barrio en las mejores y más apropiadas condiciones.

Las bases fundamentales del acuerdo tomado entre el Conde de Pozos Dulces, en representación de los herederos Don Antonio de Frías, propietarios de la finca “Balzaín” conocida por el “Vedado” se comprometía a urbanizar por su cuenta y riesgo esta finca y del número de solares que resultan el Reparto, se dividirían por mitad entre el señor Trigo y la sucesión de Frías.

El señor López Trigo, á su vez, se comprometía á establecer entre la Capital y la parte extrema de la población proyectada, una línea de tranvías. Al señor Trigo le correspondió la gloria indiscutible de ser el que primeramente estableció los tranvías de La Habana y lo que muchos ignoran, en España.

El Conde de Pozos Dulces se comprometía, además, á ceder gratuitamente á los que fabricaran en el nuevo reparto, toda la arena que se necesitase para la construcción de las casas, así como el transportar gratuitamente sus carretas y trabajadores, los materiales.

En el año 1858 se llevó a cabo la urbanización de los terrenos que están comprendidos entre el Río Almendares y la calle E, conocida hoy por Baños; la calle 11 hasta el Mar y parte del Carmelo. Los planos para estas obras fueron levantados por Luís Iboleón Bosque, el que presentó en ese año los citados planos al Ayuntamiento, siendo aprobados, comenzando el reparto y extendiendo el señor Trigo las paralelas del tranvía hasta el Carmelo” (de la carta publicada a La Discusión)²⁵.

Este texto no deja lugar a dudas acerca de la iniciativa y promoción de El Vedado, y resulta interesante en el detalle de cuáles fueron las condiciones que hicieron posible tal empresa. Destaca hasta qué punto el ferrocarril fue condición *si ne cua non* de la propuesta, cuando la propiedad, además de aportar la finca, corrió

25 El conjunto de esta información está publicada en “El Conde de Pozos Dulces”, *Revista del Vedado* (ant. cit). No obstante, no se ha podido hallar la documentación original que valde su veracidad.

a cargo de su urbanización obteniendo el beneficio de solo la mitad de los solares.

La vinculación de los hermanos Frías con el desarrollo de El Carmelo es incuestionable atendiendo además a su vinculación con la edición de “El Porvenir del Carmelo. Periódico Industrial, económico, de la literatura y de las Artes”. Desde su primer número de 8 de enero de 1860²⁶, esta publicación dominical en sus orígenes, pretendía divulgar una considerable diversidad de temas (economía, agricultura, sociedad, etc.) y “promover los intereses del Carmelo y del Ferro-Carril Urbano”, considerando “el Carmelo y el Ferro-Carril Urbano como instituciones de sana importancia para la Ciudad de La Habana, por lo tanto no deberá extrañarse que á ellas dediquemos con preferencia nuestros esfuerzos”²⁷. Con ello la “Sección local” se dedicaría en los números sucesivos a relatar con todo detalle cualquier evento o noticia relacionada con El Carmelo (misas, carreras de caballos, primera promoción de casas...).

En los primeros pasos, ciertamente difíciles, de la empresa, el periódico se convirtió en su mejor arma propagandística:

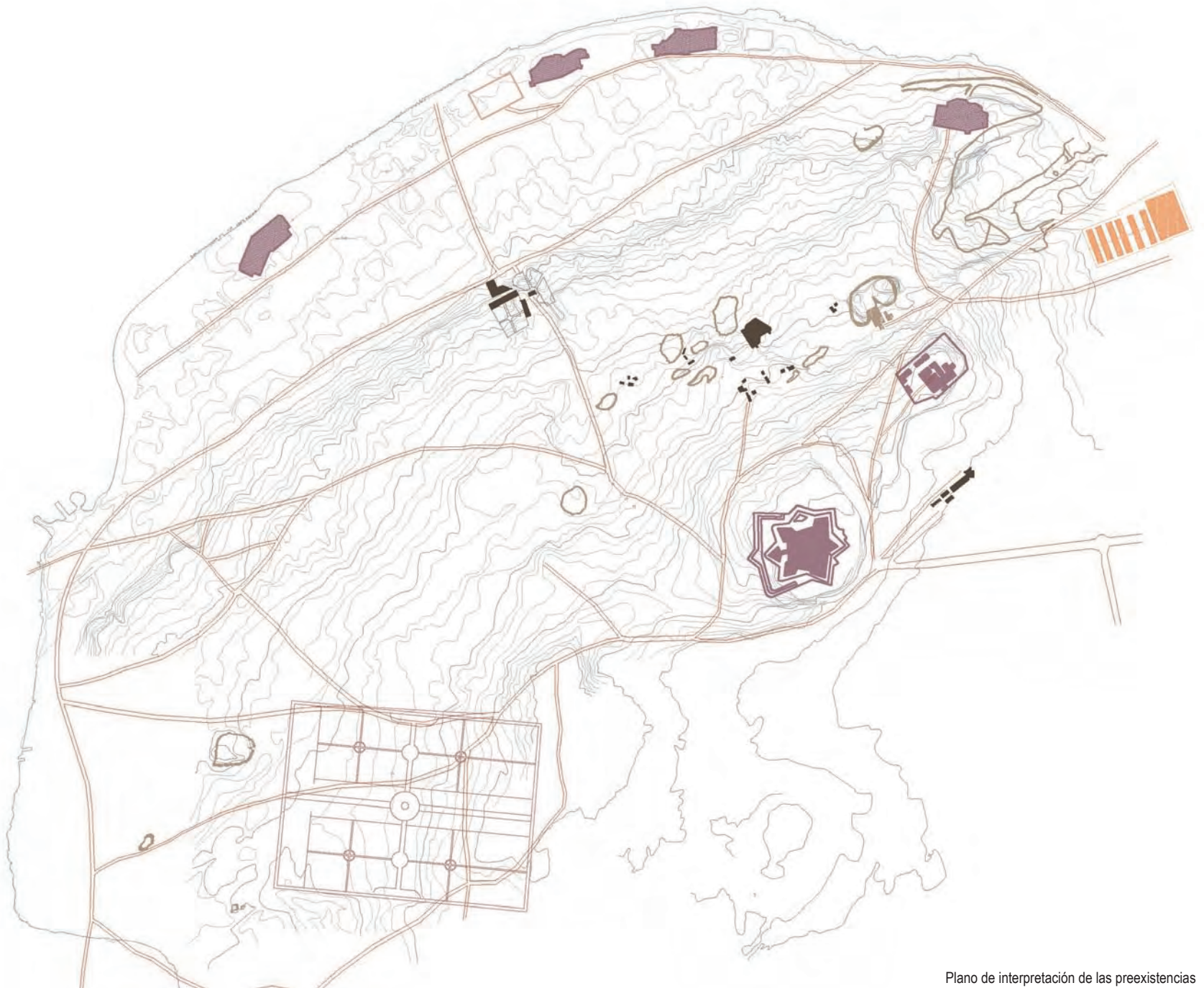
“Examínense con detenimiento todas las condiciones de la situación natural del Carmelo y las ventajas todas que de ella se derivan, y a la vista saltará la seguridad de su brillante porvenir. (...) no hay más que tener presentes los elementos naturales del Carmelo y la necesidad de ensanche aun de emigración de La Habana para convencerse de que ese es el punto más a propósito, y más diremos, el que está realmente señalado para satisfacer aquel ensanche y hospedar la emigración” (...). “¿qué significa sino, este entusiasmo con que la ciudad entera concurre a solazarse en aquel sitio delicioso los días festivos?”²⁸

Con todo ello, y sin poder precisar el alcance de la influencia de Frías en el plano de El Carmelo, parece más que probable que su saber mucho pudiera haber influido: la supuesta genialidad de un ingeniero anónimo, enfrentada a los sólidos conocimientos de un ilustre personaje de la Cuba del XIX. A falta de nuevos materiales que revelen definitivamente algunas incógnitas fundamentales en relación a Iboleón y su obra, el contraste entre ambas figuras, y los extraordinarios conocimientos de Frías, relegarían con justicia el valor del trabajo del técnico a las más que probables decisiones del promotor.

²⁶ En realidad, en los primeros números del periódico en formato de folleto simple, no aparecen los créditos. A partir del número 22 (3 de junio de 1860), inaugurando un formato mucho más completo, con mayor extensión de sus secciones se cita a D. José de Frías como director y el Conde de Pozos Dulces como corresponsal en Europa.

²⁷ “El Porvenir del Carmelo. Periódico Industrial, económico, de la literatura y de las Artes”, *Arquitectura*, La Habana, Núm. 1 Año 1 (8 de enero de 1860).

²⁸ “El Porvenir del Carmelo. Periódico Industrial, económico, de la literatura y de las Artes”, *Arquitectura*, La Habana, Núm. 3 Año 1 (22 de enero de 1860).



Plano de interpretación de las preexistencias

o2.1.3 el lugar

La geografía define y caracteriza claramente el territorio de El Vedado. La orografía – el río y la costa – delimitan su perímetro norte oriental y otorgan una calidad ambiental específica a este emplazamiento. En el sentido paralelo a la costa, suaves laderas de inclinación variable remontan desde el mar hacia el sureste, donde algunos promontorios ocupados por baterías de control militar, coronan los límites de este territorio.

No son muchos los planos históricos de La Habana donde aparezca el Vedado antes de su ocupación. En los más antiguos, este territorio no aparece, por estar mental y físicamente alejado de la ciudad. Entrado el siglo XVIII, se realizaron algunos generosos encuadres de la ciudad, llegando a incluir el ámbito de toda la bahía y hasta la misma desembocadura del río Almendares. De entre ellos, podríamos destacar el “*Plano de La Habana y sus contornos*” de 1771 (SGE J-6-1-120 (3)), no tanto por su calidad ni precisión, pero sí por definir el marco geográfico entorno a la ciudad. En el ámbito concreto de El Vedado, son muy pocas las referencias, destacando únicamente la presencia del Castillo del Príncipe y un par de caminos que lo atraviesan paralelos al mar. Se resalta en una línea litoral poco precisa, la Caleta de San Lázaro (al este de El Vedado) y la que se forma entorno al Almenares (oeste).

A partir del siglo XIX, su descripción más detallada aparece en algunos documentos, entre los que destacan el “*Plano de la Plaza de La Habana y sus inmediaciones hasta la distancia de 1 legua*”, de Félix Lemaur, 1829 (SHM 5.516) y el Plano de la Plaza de La Habana en que se señalan las obras de fortificación existentes, edificios militares y civiles de las cercanías de la misma, de 1834. (SHM 12.934). Desde mediados de siglo proliferaron las nuevas cartografías y a partir de la parcelación de El Vedado, su cuadrícula planificada se reproducirá en adelante sobre un territorio que se había mantenido virgen y con unas pocas preexistencias hasta aquel momento.

Algunos autores han detallado los orígenes de este espacio, remontándose hasta el siglo XVI. Se explica que había sido uno de los emplazamientos tanteados por los españoles para establecer la ciudad fundacional, donde se trasladó momentáneamente la capital desde su establecimiento inicial en Batabanó (en la costa sur), hasta aquí, en la “*boca del río Chorrera –antiguo Casiguaguas- y allí permaneció hasta 1519, en que buscando mejor puerto, pasó a su definitivo asiento*”²⁹. Los montes espesos que cubrían sus suaves laderas permitían la fácil incursión de piratas, por lo que en 1565 se prohibiría absolutamente su libre acceso, tomando por ello la condición de “*sitio vedado*” que acabaría por darle el nombre³⁰.

Su fama de sitio saludable se debería a la presencia del río y la generosa vegetación, cuando en el siglo XVII el Obispo Almendariz, que había llegado a la ciudad gravemente enfermo, se guareció junto al río de la Chorrera, que a partir de este momento pasaría a denominarse precisamente “Almendares”.

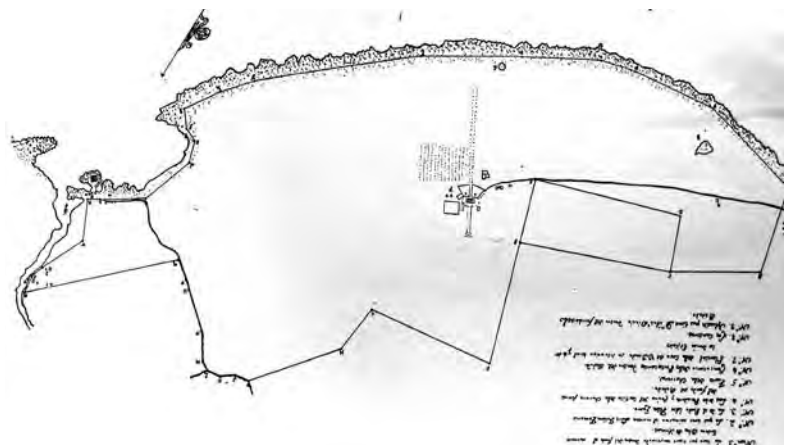
Por ser territorio de control militar proliferaron allí las pasturas de animales. En el siglo XVIII los ingenios de azúcar fueron la principal actividad y la base de su prosperidad³¹. De modo excepcional, entorno a la batería de la Chorrera se constituyó con el tiempo un incipiente poblado de pescadores.

Los planos del siglo XIX nos dan una descripción más precisa del ámbito, donde destaca la importancia de una nueva actividad estrechamente ligada al crecimiento urbano: la extracción de áridos y los hornos de cal. Por su proximidad con La Habana,

29 CARRERA JUSTIZ, FRANCISCO, “*La historia de los Barrios*”, *Revista del Vedado*, La Habana junio 1904. Año I, núm.1

30 BAY SEVILLA, LUIS, “*Viejas costumbres cubanas: La barriada del Vedado*”, *Arquitectura*, La Habana, n.120, La Habana, 06/1943.

31 EL MISMO CARRERA JUSTIZ detalla que en el siglo XVIII existirían los ingenios de azúcar Chorrera, Rosario, Salazar, Retiro, San Francisco del Barco, otro Retiro, Barrera, Beatriz, Carrillo, Santa Catalina y Santo Domingo (idem anterior).



^< Plano de la Hacienda Balzain o Vedado y la caballería y 115 cordeles que Frías adquirió a Medina por escritura de 26 de Noviembre de 1816, levantado por Francisco Xavier de Cassado (ANC). Reprod. M. Zardoya

v< Plano levantado por don Manuel Delisle (...) con vista del plano de la finca de Frías y de los títulos de Rebollo y Gallart, para delindar judicialmente la faja de tierra del litoral del Vedado perteneciente a dichos herederos

^> Plano de la finca destinada a la población del Carmelo, 1858 (ANC). Reprod. M. Zardoya

algunas zonas del Vedado se convirtieron en fértil cantera de una ciudad que estaba creciendo a un ritmo acelerado (Centro Habana), destacando algunas canteras importantes como las de Presidio, de la Cueva y la d'Aulet, situadas en el sector norte-occidental (el más próximo a la ciudad) entre el Castillo del Príncipe y la Batería de Santa Clara. Entre esta última y el Torreón de la Chorrera, tres baterías más se situaban marcando un ritmo sobre la línea del litoral.

En el espacio más perimetral del Vedado se emplazaba el Castillo del Príncipe, el Hospital de San Lázaro y posteriormente, el gran Cementerio de Colón (1870s), que aún no estando presente en el plano fundacional de El Carmelo, tendría gran importancia para definir los límites de su cuadrícula. En el frente del mar, entre las calles G y H, habría existido también otro cementerio, denominado “de los ingleses”, abandonado en el momento de concebirse la nueva urbanización.

Un orden de construcciones de dimensión más modesta, pero de gran relevancia, fueron también las casas de las fincas originales. De entre todas, por su posición central y por su trascendencia histórica, destacamos la finca de la familia Frías (Balzaín-Vedado) pero también la de la familia Medina (otra de las grandes fincas contiguas), y ambas residencias familiares como foco de otras actividades. Algunas construcciones de un carácter más secundario se habían establecido sobre la orilla del Almendares y de forma muy excepcional, cabe citar también una fábrica de ladrillos que, emplazada en un espacio central de la futura ciudad, obligaría a desplazar la calle D del nuevo reparto, como una de las únicas concesiones de una trama casi perfectamente isotropa.

Tan importantes como la geografía y los elementos materiales de ocupación y transformación del territorio, fueron en este caso las líneas ocultas que definen la propiedad del suelo. Los planos

compilados por Ángel Luís Valladares³² sobre la denominada “Poligonal de Deslinde” (y la discusión sobre la propiedad de una franja del terreno), ofrecen una documentación completa y precisa sobre el orden de las fincas originales de este territorio. El esquema más antiguo, de 1816, muestra la delimitación poligonal de la que podríamos denominar finca “madre”, la finca Balzaín. Propiedad original de Antonio Frías (padre de Francisco de Frías y Jacott) era el resultado de la anexión de un pequeño fragmento que había comprado a su vecino Medina (1 caballería y 115 cordeles) y de la finca del Vedado propiamente dicha, adquirida por la familia en 1813 del principal propietario de este ámbito, una tal Bárbara Botempo (18 caballerías 1/3 y 2 cordeles), quien a su vez la había obtenido directamente de la Corona Española.

El siguiente plano, de 1859 conserva prácticamente las mismas poligonales, añadiendo los “títulos de Rebollo y Gallart”, que junto al de Medina, al sur, completan las fincas contiguas al Vedado. Motivo del litigio que dio lugar a la confección de estos planos es la propiedad de un fragmento de tierra entre las poligonales y la línea de la costa. Los herederos de quien en su día había vendido a Antonio Frías, conservaban la propiedad de una estrecha franja de tierra en el mismo frente litoral. Esta área había estado desatendida en el plano de Iboleón, no solo por el desinterés hacia los límites, sino porque en realidad estaba fuera del sector de la propiedad a parcelar. Fue este un proceso abierto durante muchos años (el último informe sobre el litigio es de 1954) cuestión que explicaría la falta de concreción que permaneció durante décadas, en el encuentro entre El Vedado y el mar, y que se resolvería en el momento de prolongarse el Malecón hasta aquí (durante los 50’).

32 VALLADARES ÁNGEL LUIS, *Urbanismo y Construcción*, P. Fdez. y Co. La Habana, 1954, pp. 54-59.



1868 / Plano general de la zona del Príncipe, San Nazario y Santa Clara, SHM. 11.022

1870/ Plano del terreno comprendido desde la batería de Santa Clara hasta el poblado de la Chorrera (...). SHM_11.872



119



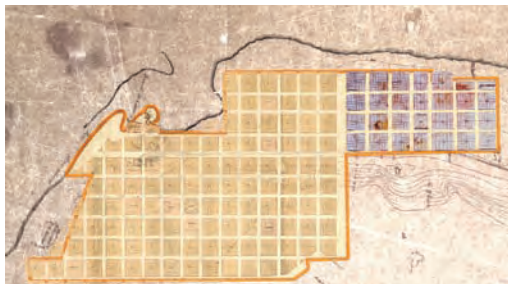
1872/ Plano topográfico del Vedado, "de la propiedad del Sr. Conde de Pozos Dulces (...)" ANC_9.215 ^^

Montaje ortofotográfico que suma la parcelación de El Carmelo y primera fase del Vedado >>
1859-1860 (elaboración propia)

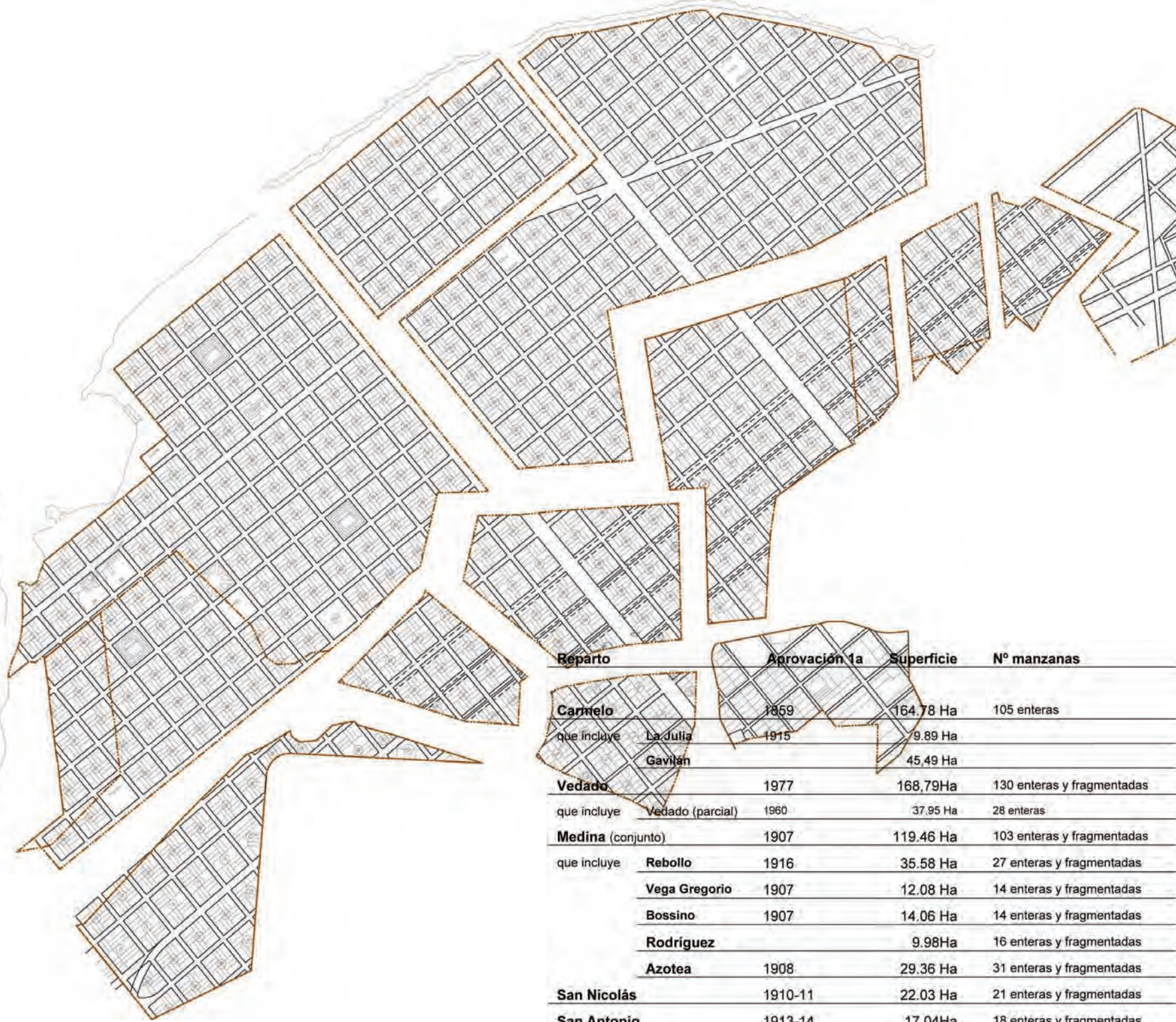
El plano catastral en color de 1858, muestra el detalle de la delimitación de la finca destinada a “nueva población” de El Carmelo, segregada de la finca madre (el Vedado o Balzaín). Es la base a partir de la cual se trazaron las manzanas y calles de la nueva urbanización, aunque en el Plano de El Carmelo se obviara parcialmente la poligonal. Los límites del plano siguen el corte geométrico de la finca del Vedado, y al sur, las “estancias” de los Medina y el Coronel. En cambio no coinciden exactamente con la propiedad segregada por incluir, en el extremo sur-oeste, las fincas de Gallart y de los Baeza. Este hecho no se explicaría por el acuerdo entre propietarios vecinos (que parcelarían sus terrenos años más tarde), sino por la necesidad de dotar a la “nueva población” de cierta forma general.

El plano topográfico de 1872 muestra *“la propiedad del Sr. Conde de Pozos Dulces, cuya finca hemos medido por orden de la Yntendencia general de esta Provincia recaída en el expediente de apremio contra dicho Sr. Conde por deudas al Estado (...)”*³³. Se destaca también aquí el mantenimiento de los límites de la finca original, que por esa fecha seguía lindando con las propiedades de los Medina, Varela, Rebollo y Sigler. Curiosamente, el plano no manifiesta diferencia catastral alguna entre las fincas del Vedado y el Carmelo, y los nombres de Domingo Trigo y Juan Espino no aparecen en la relación de propietarios. Parece evidente pues, que con posterioridad a la construcción de la línea del ferrocarril, no existió una reparcelación de la finca del Carmelo, que según figura en el plano, seguiría perteneciendo a la misma familia Frías.

Esta serie cronológica de planos parcelarios insiste precisamente sobre la importancia de Frías, y la localización de su residencia, en la concepción general del proyecto. ¿Cuáles fueron los criterios para determinar la línea de corte en las fincas del Vedado y del Carmelo? Sin lugar a dudas, la distancia prudencial respecto la casa de la familia fue el principal (distancia de 250 varas). Pero yendo más allá, ¿cómo se llegó a determinar la directriz del corte entre ambas fincas, que aparece en el plano de 1858, previo al de la nueva población de El Carmelo (1859)? Siendo evidente la voluntaria perpendicularidad al mar, la concreción de la línea – idéntica a las directrices del plano del Carmelo – explica que ésta se habría definido sobre un esquema general para el conjunto del ámbito. De las muchas directrices que componen el perímetro poligonal de las fincas (planos de 1816 y 1859) ninguna coincide con las del plano de El Carmelo. Ello explica la existencia de una decisión previa, de un esquema de trazado primero que rechazaría cualquier mimetismo con las trazas parcelarias. Es así como se afirma que, a falta de la documentación que lo verifique, parece más que probable que previo al Plano de El Carmelo, habría existido una idea de ordenación global para toda el área, en la que se habrían determinado al menos, unas dimensiones y unas directrices generales, además de cierta estructura general.



33 “Plano Topográfico Vedado”, Habana, 24 de diciembre de 1872. ANC n. 9.215



Reparto	Aprobación 1a	Superficie	Nº manzanas
Carmelo	1859	164,78 Ha	105 enteras
que incluye	La Julia 1915	9,89 Ha	
	Gavilán	45,49 Ha	
Vedado	1977	168,79Ha	130 enteras y fragmentadas
que incluye	Vedado (parcial) 1960	37,95 Ha	28 enteras
Medina (conjunto)	1907	119,46 Ha	103 enteras y fragmentadas
que incluye	Rebollo 1916	35,58 Ha	27 enteras y fragmentadas
	Vega Gregorio 1907	12,08 Ha	14 enteras y fragmentadas
	Bossino 1907	14,06 Ha	14 enteras y fragmentadas
	Rodríguez	9,98Ha	16 enteras y fragmentadas
	Azotea 1908	29,36 Ha	31 enteras y fragmentadas
San Nicolás	1910-11	22,03 Ha	21 enteras y fragmentadas
San Antonio	1913-14	17,04Ha	18 enteras y fragmentadas

o2.1.4 los “repartos”, fragmentos de un proyecto global

En la dualidad entre la existencia de un proyecto implícito global y del plano concreto para El Carmelo, tiene especial importancia el proceso de desarrollo de las distintas fincas situadas sobre este territorio. En los sucesivos trámites y planos de parcelación fragmentarios, se fue construyendo una imagen única, ordenada y global para el conjunto. La imagen de la cuadrícula y la ortogonalidad parcelaria, oculta en realidad, un complejo proceso fragmentario de gestión urbanística.

Nos hemos referido anteriormente al proceso de aprobación de los planos de El Carmelo primero y de El Vedado después, en dos fases sucesivas. A estos planos y sus respectivas aprobaciones se sucedieron trámites análogos para el caso del resto de propiedades, hasta completar un puzzle de piezas de geometría muy diversa, denominados “repartos” de forma análoga a otras denominaciones como “fraccionamientos”, “parcelaciones” o “colonias” utilizadas en otras latitudes.

Primero en estudiar los “repartos” de La Habana (no solamente de El Vedado) fue Ángel Luis Valladares que presentó de forma sistemática en su obra capital *“Condicionales de los repartos en los terrenos urbanizados del término municipal de La Habana”*³⁴. Partiendo de la enumeración y descripción que detalla esta obra, se han buscado en los archivos locales los planos originales correspondientes a cada uno de estos repartos, comprobando al detalle su completa relación.

En el análisis de los distintos “repartos”, se ha reseguído el detalle de cada uno, descubriendo pequeños matices en el encaje entre distintos fragmentos del mosaico y adivinando los porqués de las variaciones de una cuadrícula estrictamente isótropa (como algunos detalles del parcelario, la colocación desplazada de la calle 23 o la manera en que se produce la prolongación de la Avenida Paseo).

En la yuxtaposición de los distintos “repartos” se advierte el solape de fragmentos de algunas de las piezas. El caso más confuso es el de la tercera finca en importancia, la de Cayetano Medina, Reparto presentado a principios de 1883 por el mismo ingeniero José O’Campo (el que había realizado el reparto del Vedado, de la parte de Frías), que con posterioridad sería objeto de fragmentación y de sucesivas aprobaciones parciales en 1907 y 1908. Algo parecido sucede con el reparto La Julia, aprobado en 1915 cuando en realidad ya había estado planteado en el propio plano original de El Carmelo.

Curiosamente, los tiempos y el orden en que se aprueban estos repartos no se corresponden con la construcción real de la malla, y a grandes rasgos podríamos sintetizar que se produce desde el mar para tierra adentro. En un primer momento se aprueban los repartos de El Carmelo (1859) y de un fragmento del Vedado (1860). La parcelación definitiva de la finca del Vedado (1877) marca un segundo momento y es casi simultánea al de la franja más meridional y alejada del mar San Lázaro-Medina-Rebollo (1879-83-85). Finalmente, los territorios emplazados más allá de la línea de cumbrera, entre el Castillo del Príncipe

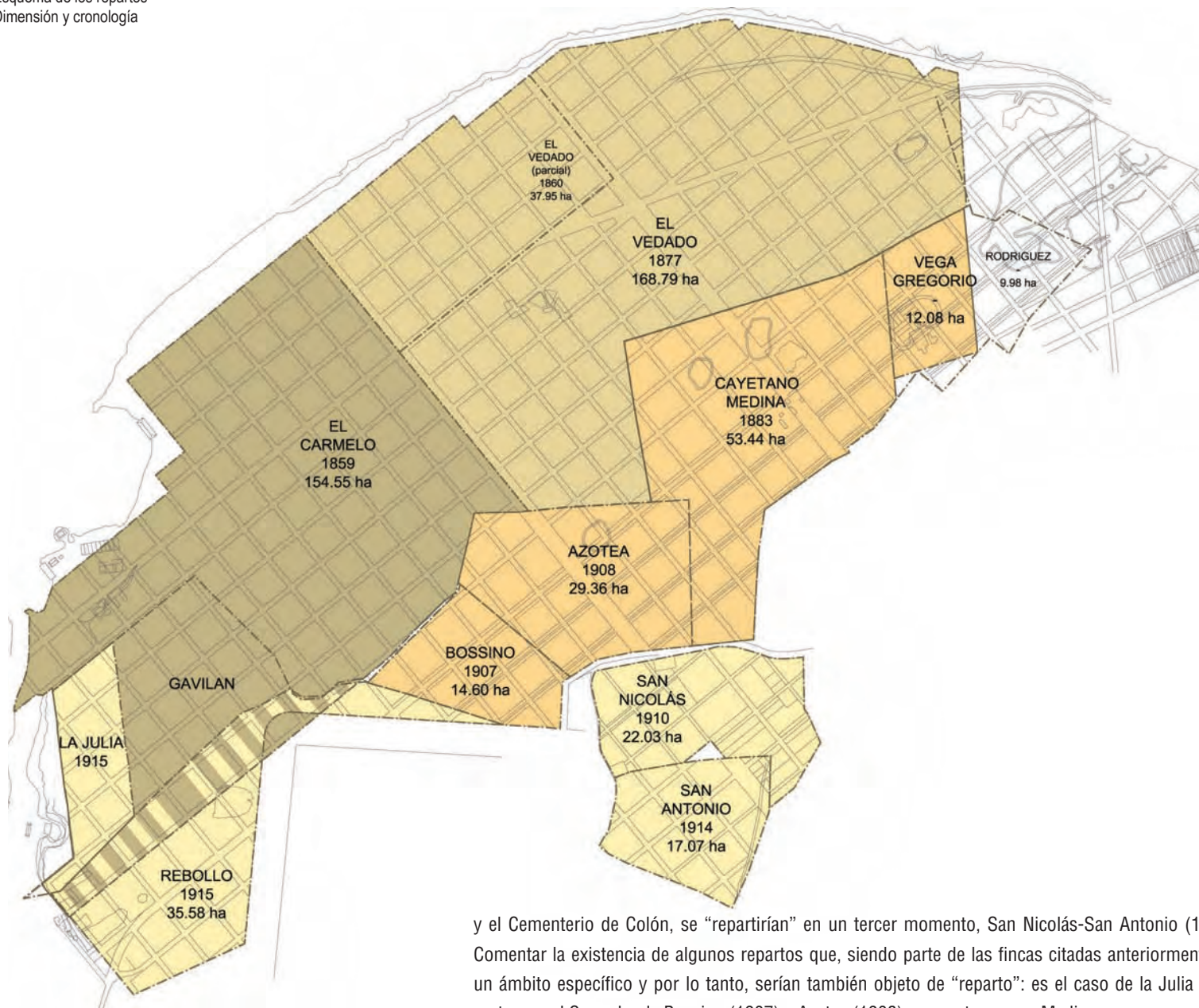
Trabajo de restitución de los distintos Repartos.
Detalle de la parcelación y numeración de manzanas.
(Elaboración propia a partir de los planos originales de los repartos)

34 VALLADARES Y MORALES, ÁNGEL LUÍS. *Condicionales de los repartos en los terrenos urbanizados del término municipal de La Habana*. La Habana, 1923.

Proyecto de la Población prolongación del poblado El Vedado en terrenos de la finca del mismo nombre aprobado por el Ayuntamiento

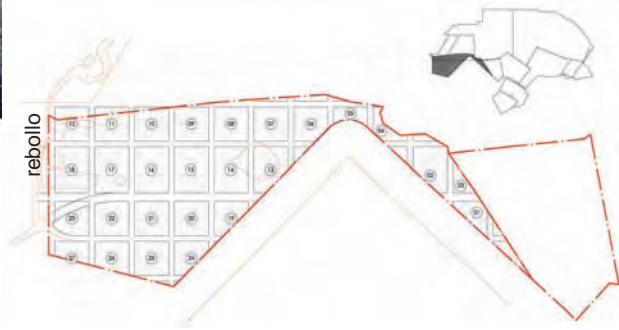
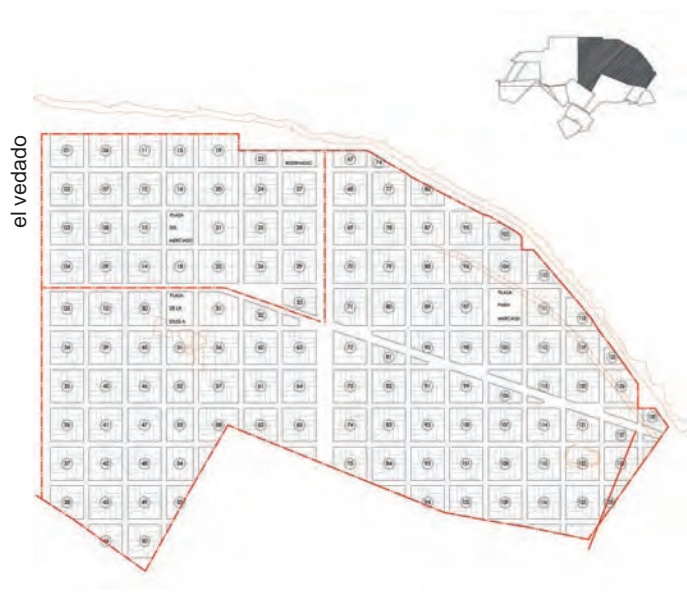
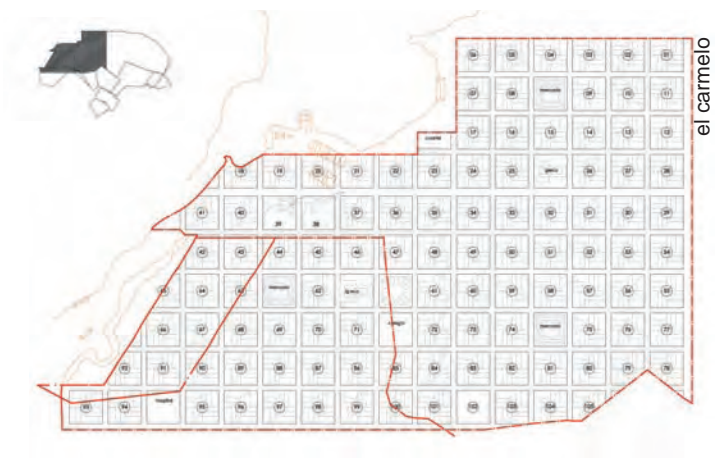
sin fecha, escala (ca. 1:2000)
Archivo Nacional de Cuba, 3.474

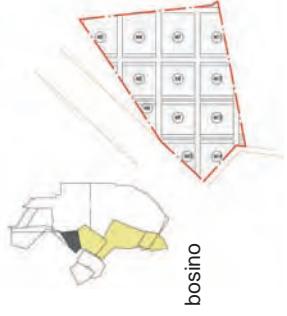
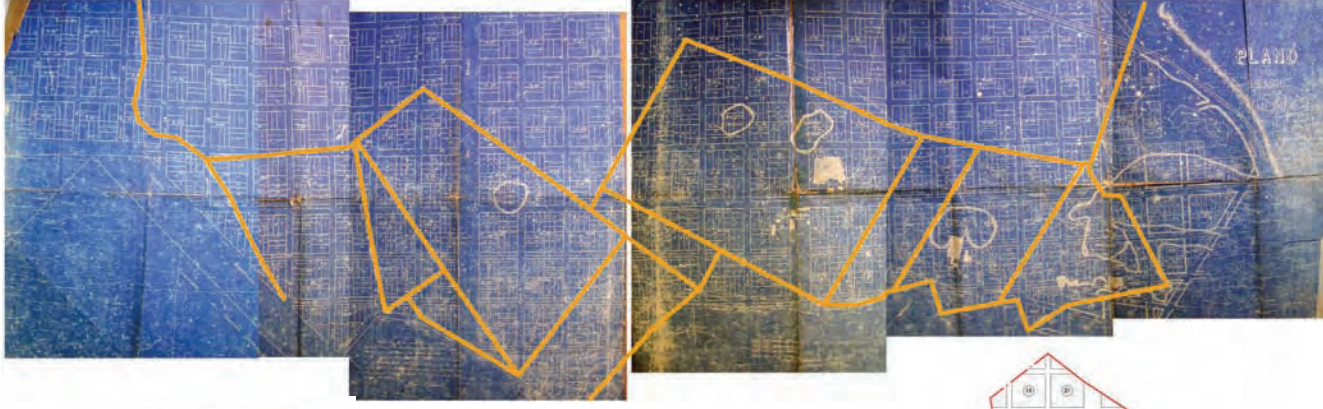




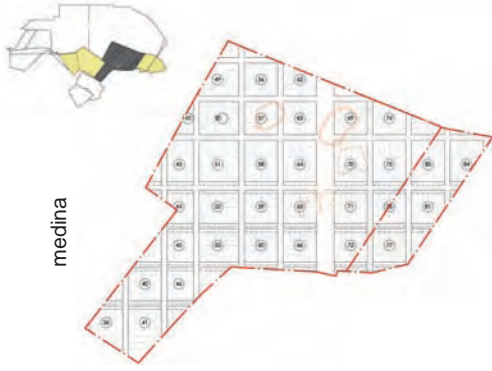
y el Cementerio de Colón, se “repartirían” en un tercer momento, San Nicolás-San Antonio (1910-1914). Comentar la existencia de algunos repartos que, siendo parte de las fincas citadas anteriormente, tendrían un ámbito específico y por lo tanto, serían también objeto de “reparto”: es el caso de la Julia (1915) que pertenece al Carmelo, de Bossino (1907) y Azotea (1908) que pertenecen a Medina.

Si concluimos que son tres los tiempos de los repartos, tres serían también sus tamaños característicos: los primeros y mayores, superarían las 100 ha de superficie (Carmelo y Vedado); los de mediana dimensión, que superarían las 30 ha (Rebollo y Medina); y los menores, con superficies entre las 10 y las 30 ha.





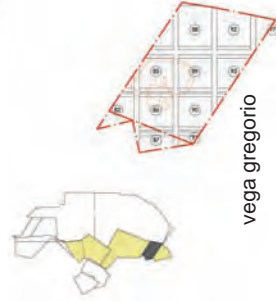
bosino



medina



azotea

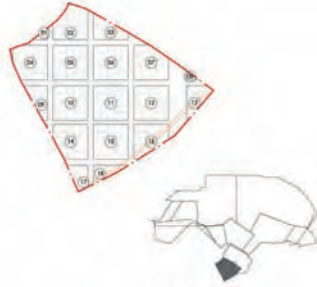


vega gregorio

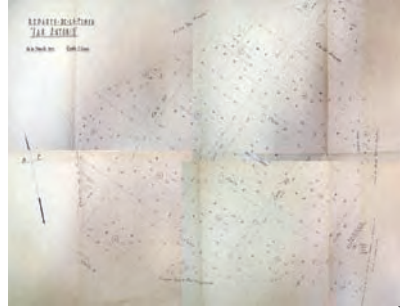
san lázaro



san nicolás



san antonio



Se especifican a continuación los detalles de cada uno de los repartos de El Vedado.

EL CARMELO

Paradigma para toda la zona, mantiene un único tipo de manzana y de parcelario, que no se adapta a los límites ni a la forma del territorio ni tampoco a los linderos de la propiedad, razón por la que los cortes son geométricos tanto en la costa a la que no se acerca, como a la vera del río Almendares. Destaca por su interesante previsión de cuadras para equipamientos y espacios libres, en una relación total de 11 es a 116.

El Carmelo engloba dentro de su ámbito original, dos repartos que aparecen con posterioridad: Gavilán (del que no existe información independiente, pero su trazado sí aparece en el plano original) y La Julia (que no aparece en el original, y sí existe información relativa a este reparto).

GAVILÁN

Su límite aparece en el plano de El Carmelo, a pesar de que su nombre no conste en el reparto. En el compendio de Valladares tampoco hay constancia de la fecha de su aprobación.

LA JULIA

Únicamente se enumeran 6 manzanas (que son parceladas). Aún así, el ámbito llega a delimitar hasta un total de 13 unidades de forma parcial (falta por determinar el límite norte del reparto). Es un caso claro de reparcelación de un reparto ya contemplado anteriormente (El Carmelo).

Mantiene la regularidad de las manzanas, pero en cambio varía la parcelación, pasando a reducir el

nombre de solares. Se mantiene la amplitud de las parcelas en la esquina y se pasa de dos a cuatro parcelas centrales, de una amplitud de 9,10m (las de la esquina reducen también su longitud a 40,90m).

Se marcan algunas parcelas que seguramente ya estarían ocupadas en la fecha de aprobación.

EL VEDADO

Excepcionalmente en este reparto aparecen manzanas de distintas dimensiones. Por un lado, dos columnas de 80 y 120 m que no alteran el intervías global. En el plano del reparto se señala la propiedad de la familia Frías, con sus edificaciones y jardines. Otra singularidad se produce en la calle 9, donde la traza de línea, comporta un reajuste de la hilera correspondiente, componiéndose de un tramo de manzanas de 100x100, y otro de 109x100 (9 m que corresponden al cambio de sección de la vía de 25 a 16m). Finalmente destaca la irregularidad de sus límites inferiores (con Medina) y el superior, con la línea de la costa.

El parcelario presenta algunas peculiaridades. El modelo no es idéntico a El Carmelo, sino simétrico respecto al eje de la Avenida Paseo. Esta simetría se mantiene en toda la extensión. En las dos columnas de forma rectangular se cambia el modelo parcelario en esvástica. La parcelación se adapta de forma elemental para el caso de las manzanas irregulares.

Destaca la superposición que se produce en el límite oriental con el reparto de San Lázaro. No se muestra en su extremo sur la futura modificación que implicará la inserción de la calle 23. No hay que olvidar que el proyecto de incorporar una nueva vía para el tranvía de Medina a lo largo de la calle

23, sería posterior, por lo que en principio no se modificaba la sección de la calle.

El reparto hace también una previsión simbólica de manzanas destinadas a equipamientos, plazas y espacios libres (en baja proporción, de 4 es a 130).

MEDINA (GENERAL)

El plano del reparto de Medina de 1883 contiene además, los repartos de Azotea, Bossino, Rodríguez y Vega Gregorio. En primer lugar se describe el conjunto, para posteriormente presentar el reparto de cada una de las piezas. A diferencia de las anteriores, la tercera gran finca parcelada obvió completamente toda previsión para equipamientos o plazas. Se mantiene aquí el tipo de manzana totalmente regular, al igual que su parcelación (conservando la continuidad vertical de la simetría existente entre Carmelo y Vedado).

Se prevé el paso de la calle 23 con un ancho de 25m, por lo que se realizan algunos ajustes. En realidad, se produce una cierta indefinición en la posición de las manzanas, según se tenga o no en cuenta el posible desfase que introduce esta calle. La regularidad de las manzanas es total, a excepción de la hilera de manzanas al sur de la calle, en la que se prevé excepcionalmente una medida de entre 122 y 132m (al final, será esta última la dimensión elegida). La otra excepción a la cuadrícula, marcada por el reparto Vedado, son las dos columnas contiguas que varían en 120 y 80m.

En sus límites, el parcelario sigue uniforme a excepción del sur, donde existen unas manzanas alargadas que van al encuentro del camino del cementerio de Colón.

REBOLLO

Destaca como elemento singular la geometría del cementerio de Colón, que determina importantes irregularidades por sus trazas en diagonal. El espacio entre el muro del cementerio y el límite del reparto es fijado con una línea paralela a una distancia de 100m (cuando en realidad va a ser ocupada en su mayor parte). Se prevé el paso de la calle 23: la hilera de manzanas superior serán alargadas por su lado hasta los 132m, siendo esta la única irregularidad. En algunos casos las líneas del parcelario se adaptan de forma ortogonal a estas diagonales.

Finalmente se destaca el límite con el río Almendares, encuentro que se produce en forma de línea recta y con manzanas íntegras. Es posible intuir, sin demasiada precisión, la existencia de un espacio vacío que llega hasta el límite del río, donde se ubicaría un “parque” (indicado en las referencias del plano).

VEGA GREGORIO

Destaca la falta de coincidencia con los límites indicados en el plano de repartos de Valladares. Se observan algunos trazos internos, que no parecen corresponder a otra propiedad o reparto. En cuando a las manzanas, se observan las mismas particularidades que en el reparto de Medina. Asimismo, destaca una importante construcción preexistente, delante de una cantera, la conservación de la cual no es contemplada en el trazado de la retícula.

BOSSINO

En su límite sur, donde se encuentra con el cementerio de Colón, el parcelario varía en las dos manzanas trapezoidales y triangulares que se configuran. En el resto, se observan las particularidades fruto del desplazamiento de la cuadrícula en la inserción de la calle 23.

RODRÍGUEZ

En la contigüidad con la zona de San Lázaro destaca la irregularidad de las manzanas que éste contempla en la zona sur. Por esta razón, se modifica la parcelación en esvástica para adoptar un modelo perpendicular a los lados largos de la manzana. Es necesario subrayar también las notables preexistencias en toda su extensión, tampoco contempladas en la definición de la retícula.

AZOTEA

Se observa un fiel seguimiento de la simetría del parcelario respecto de la avenida Paseo, siguiendo los modelos adoptados en los repartos de El Carmelo y El Vedado. En la resto, se observan las particularidades fruto del desplazamiento de las manzanas en la inserción de la calle 23.

SAN NICOLÁS

Único reparto que propone no seguir las pautas de El Carmelo. Las calles se dibujan con un ancho de solo 10m (llegando a pasar, en el caso de Paseo, de 52 a 10m), y las intervías de 106x106, con algunas variaciones (lados de hasta 150m). Diferentes tipos

de parcelas, de las cuales ninguna sigue el modelo de esvástica.

Se podría interpretar que, por su ubicación más allá de la inflexión (superada la Calzada de Zapata), se habría optado aquí por un modelo alternativo, que no llegaría tampoco a construirse por a la fuerza del trazado original.

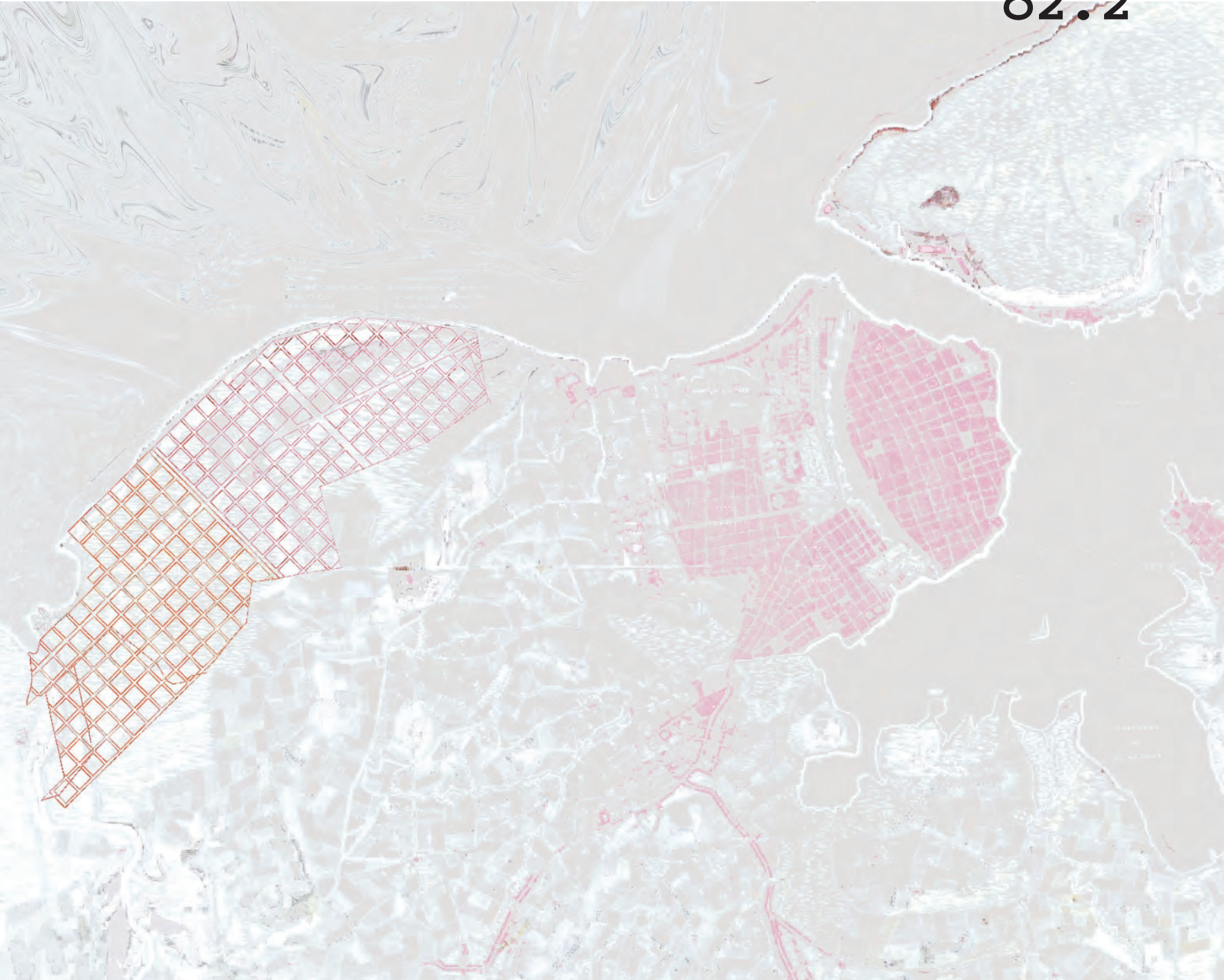
SAN ANTONIO

Modelo singular e inédito de parcelación. Respetando el ritmo de las trazas parcelarias del modelo original, propone un esquema alternativo, que mantiene la esvástica, modificando las proporciones de la mayor parte de las parcelas que pasan a tener una profundidad inferior a los 50m.

Sus límites no ortogonales con la extensión de la malla, produce importantes irregularidades en todo su perímetro. A pesar de ello, el modelo genuino de parcelación se mantiene en estos casos.

SAN LÁZARO

Emplazado en el extremo sureste de la cuadrícula, a caballo entre los actuales municipios de Plaza y Centro Habana, su trazado completa el espacio entre los límites del reparto Vedado y Vega Gregorio y la Calzada de la Infanta. Aún apareciendo su parcelación en el plano general de Medina, no se ha podido encontrar la correspondiente documentación específica.



PROYECTO MODELO. LAS BASES DE LA HABANA MODERNA

o2.2.1 Contexto local: La Habana, siglo XIX

A mediados del siglo XIX, el centro fundacional de La Habana no solo había colmatado el espacio intramuros, sino que había saltado decididamente las murallas extendiéndose más allá. Durante las primeras décadas del nuevo siglo, comenzaron a trazarse los primeros ensanches extramuros, establecidos en relación directa con la propia muralla, que dejaba de ser un espacio de límite para ser un vacío de discontinuidad entre la vieja Habana y los nuevos barrios. En el llano situado más allá de las fortificaciones, fueron estableciéndose las nuevas calles, que con el tiempo construirían un entramado continuo (correspondiente al actual distrito de Centro Habana). El barrio de Monserrate sería un claro ejemplo de este tipo de crecimiento, caracterizado por su trazado irregular, con calles de un ancho variable entorno a los 10 metros.

Al mismo tiempo, la ciudad se deshilachaba lentamente sobre las tradicionales “calzadas” - los caminos de salida de la ciudad – siguiendo un modelo de crecimiento suburbano (edificaciones entre medianeras construidas sobre parcelas alargadas con frente sobre las vías). Sobre esta estructura territorial, a principios del siglo XIX aparecía, más al sur del Castillo de Atarés, el asentamiento primero e incipiente de lo que serían los barrios de Jesús del Monte y del Cerro, sobre las respectivas calzadas homónimas.

El excelente levantamiento topográfico de La Habana de Félix Lemaire de 1834 (SHM. cat. 12.934), ofrece una descripción detallada del territorio en torno a la ciudad. Observamos la forma y dimensión de estos crecimientos extramuros unos 25 años antes de los orígenes de El Vedado, cuando su territorio aparece aún como un ámbito completamente virgen y alejado de la ciudad.

La gran aventura urbanística de La Habana de mediados del siglo XIX fue, como en tantas otras ciudades, la demolición de las murallas. De forma contemporánea a Viena o Barcelona, en 1857 el coronel de ingenieros Don Manuel Portilla y Portilla había realizado el trazado del denominado “*Reparto de las Murallas*”, que no sería aprobado definitivamente hasta 1865. Sin que se trate de una estructura urbana de la ambición del Ring vienés, en La Habana también se apostó decididamente por este espacio, y en años sucesivos los edificios más representativos de la ciudad se concentraron sobre este espacio: el Palacio Villalba, el circo teatro Jane (1881), los teatros de Irijoa y Albizu (1870) o el teatro Payret, la famosa manzana de Gómez (iniciada en 1890 por los Zulueta), el emblemático mercado de Colón (1884) o las sedes de sociedades españolas como los Centros Gallego o Asturiano o el Casino Español. Más tardíamente, la delicada urbanización del Paseo

del Prado y la ubicación del Capitolio completarían la mayor representatividad y monumentalidad de este codiciado espacio.

A partir del mandato del General Tacón (1834-1838) las obras de infraestructura tomaron una especial relevancia. Destaca en el espacio extra-muros, la reconstrucción de la Calzada de la Reina y su prolongación a través de una traza sin precedente alguno: el Paseo Militar Tacón (actual Carlos III), que destaca por su contundente trazado rectilíneo, por su importante sección y por su urbanización monumental de árboles y esculturas. A partir de este momento la revulsiva introducción del ferrocarril, no comportó únicamente cambios en los territorios suburbanos, sino también en el interior de la ciudad. Intento especialmente interesante fue el que planteó el “esventramiento” de la “Avenida Serrano” hacia 1862, en la voluntad de relacionar los muelles de la bahía con el Castillo del Príncipe, atravesando el conglomerado urbano.

Mención especial merece el Ingeniero Francisco de Albear y Lara (1816-1887), por su destacado papel en la construcción de la ciudad durante estos años. Los biógrafos del ingeniero han resaltado su figura y su obra considera de relieve a nivel internacional³⁵. Destacamos su estrecha relación con la península, iniciada en su formación en la Academia del Real Cuerpo de Ingenieros de Guadalajara (donde se graduó en 1839) y que persistiría por motivos diversos a lo largo de su trayectoria. Albear regresó a La Habana en 1845, desarrollando distintos cargos y funciones hasta asumir el cargo máximo de Inspector de Obras Públicas. Por sus vastos conocimientos llegó a ser Socio de Mérito de la Sociedad de Amigos del País, la más importante de las instituciones culturales criollas. En 1855 presentó su obra fundamental *“Memoria sobre el Proyecto de conducción a La Habana de las aguas de los manantiales de*

35 A destacar GARCÍA BLANCO, ROLANDO; *Francisco de Albear. Un genio Cubano Universal*, Editorial Científico-Técnica, La Habana, 2007.

Vento”, fruto del encargo de estudiar la solución para el abasto regular de agua potable para una ciudad hacinada en donde eran habituales las epidemias provocadas por la mala calidad del agua conducida por la Zanja Real y el Acueducto de Fernando VII.

La figura del ingeniero ha sido resaltada principalmente por la perfección en el diseño y construcción de esta infraestructura, medalla de oro en la Exposición Universal de París en 1878 y comúnmente denominada *“acueducto de Albear.”* Pero realizó además importantes trabajos para la misma ciudad: a partir de 1861 elaboró el mejor levantamiento topográfico de la ciudad a escala 1/5.000 (no publicado hasta 1874), que significó el más novedoso de los documentos cartográficos realizados en La Habana hasta la fecha. El ingeniero realizó también un proyecto para la construcción de un malecón (1861) desde el final del Castillo de la Punta hasta el arranque de la calzada de la Infanta.

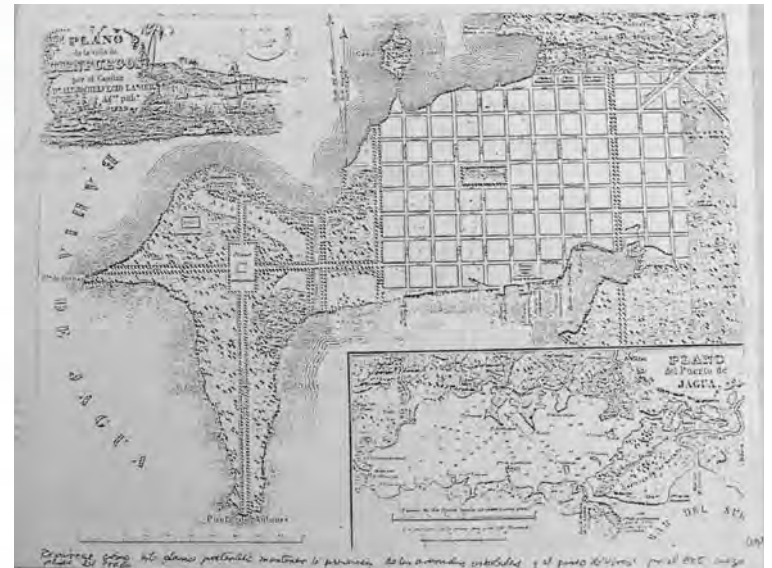
El ingeniero Albear, pudo establecer puentes de conocimiento directos entre la península y la colonia a través de su constante presencia en ambos territorios. Entre 1854 y 1859 viajó en ocasiones diversas a España, donde según algunas tesis podría haber acudido a la discusión inicial de los proyectos de ensanche de las ciudades de Barcelona y Madrid, e incluso llegar a conocer la documentación de estos³⁶. Las mismas fuentes sostienen una importante implicación de Albear en los proyectos urbanísticos de La Habana de estos años (entre los cuales debería estar el proyecto para el Vedado), en sus funciones de Coronel de Ingenieros de la Ciudad (además de su dirección facultativa

36 Esta es la tesis que sostiene la Licenciada Lohaina Aruca en GARCÍA BLANCO, R.; PÉREZ MONTEAGUDO, F.; ARUCA ALONSO, L. J.; ÁLVAREZ HERNÁNDEZ, A.; *Una obra maestra: el Acueducto Albear de La Habana*. Editorial científico-técnica, La Habana, 2002 (p.30). Sin que se haya llegado a documentar, la autora considera que el mismo Albear podría tener un papel más que significativo en el plano de El Carmelo, en el ejercicio de su cargo profesional. Aún así, y a la vista de sus trabajos conocidos, es evidente que sus preferencias no pasaban por los nuevos crecimientos suburbanos, sino por la ciudad central y el enorme potencial del puerto (vasta observar el ámbito de su citado levantamiento topográfico, donde ni tan siquiera aparece El Vedado).

vv Plano de la Villa de Cienfuegos,
Alejo Helverio Lamier, 1839

<v Ortofotografía actual de Cienfuegos
(imagen global y fragmento central)

>v imágenes actuales avenida principal



en las obras de los ferrocarriles). Concretamente las mismas fuentes le han atribuido también la asesoría en la elaboración de las “*Ordenanzas de Construcción para la ciudad de La Habana de 1861*”, código de reglamentaciones que “*contribuyó a la modernización*” de la ciudad³⁷.

o2.2.2 Cuba, mediados del XIX

En las coordenadas históricas del progreso tecnológico del XIX y la profunda herencia de las Leyes de Indias (que se analiza en el tercer bloque de este capítulo) se constituye en Cuba la Comisión del Conde de Mopox, ilustre personaje que tuvo un papel relevante en la ordenación del territorio de la isla, realizando numerosos estudios que llegarían a concretarse en el trazado de nuevas infraestructuras y en la fundación de nuevas ciudades. A esta Comisión se le atribuyen algunas destacadas propuestas que representan un paso adelante en la evolución de la ciudad de fundación tradicional. Uno de los mejores ejemplos conocidos es el plano de la ciudad “*emplazada en la Bahía de Jagua*”, confeccionado por Félix y Francisco Lemaurye entorno a 1819. Se intuyen aquí claramente voluntades análogas a las que guiarán el desarrollo de El Carmelo: la búsqueda de las aguas de la bahía y la disposición de un orden urbano reticular en un entorno pacífico de bosques y jardines.

A la misma Comisión se atribuye el primer plano para la ciudad de Cienfuegos, realizado con anterioridad, en 1798. Durante dos décadas sucesivas se modificó en ocasiones diversas, aún conservando algunos de sus elementos más significativos. En el plano elaborado por Alejo Helverio en 1839 (justo 20 años antes de El Carmelo) se constatan las influencias del anterior y se destaca el mantenimiento de la cuadrícula y la significación de alturas de sus calles para convertirlas en fantásticas avenidas arboladas. Las similitudes con el paseo arbolado en el límite del plano de El Carmelo es más que evidente.

La imagen aérea de la ciudad actual nos sugiere ciertas analogías con El Vedado, por su cuadrícula regular y su relación con el mar. Cienfuegos es uno de los mejores ejemplos de ciudad decimonónica en Cuba (con otras tan representativas como Cárdenas o Matanzas), y por su alto grado de conservación, su centro fundacional fue declarado recientemente Patrimonio de la Humanidad. Construida con pocos años de antelación respecto a El Vedado, representa un ejemplo del urbanismo culto que, bien entrado el siglo XIX, utiliza el lenguaje y los cánones neoclásicos. Las dimensiones de sus cuadradas, perfectamente cuadradas, son de 100x100 varas (unos 83,5x83,5 m) algo más reducidas que las de El Vedado, como lo es también el ancho de sus calles (unos 12 m). Pero la gran diferencia entre ambos tejidos no estaría tanto en su trazado fundacional (el plano),

37 Idem anterior



"Plano de la Plaza de La Habana y sus inmediaciones hasta la distancia de 1 legua".
Félix Lemaur. 1829. SHM 5.516



"Plano de La Habana (fortificaciones), 1834
Félix Lemaur, SHM 12.934



Tranquilino Sandalio de Noda (1808-1876) obtuvo el primer premio de la Real Sociedad Económica de Amigos del País (mayor exponente de la cultura criolla) por su trabajo "Memoria sobre el cultivo del café". Con este premio pasó a ser Socio de Mérito de dicha sociedad (a la que pertenecían también los hermanos Frías o el mismo Albear). Tuvo amistad con el "geógrafo Pichardo y el sabio José María de la Torre". Además de colaborar en las "Memorias de la Real Sociedad Económica de Amigos del País" escribió también en la Revista de La Habana. Se ha considerado que "La geometría y la Agrimensura, tuvieron en Noda el más excelso intérprete cubano en el siglo pasado". Realizó trabajos diversos de agrimensura, como el plano total de la provincia de Pinar del Río además de otros planos más parciales, el trazado de los caminos reales, vecinales y serventías. Su obra de referencia es el "Atlante Cubano"

MUSEO DE CIENCIAS NATURALES. ACADEMIA DE CIENCIAS DE CUBA. "Tranquilino Sandalio de Noda. Figura Polifacética y sobresaliente de Vuelltabajo"

sino sobretodo en el modelo que rige su construcción. Combinando igualmente arquitecturas diversas (estilos neoclásico, ecléctico, o art déco, etc.) en Cienfuegos el patrón sigue siendo el de la ciudad colonial histórica, con las manzanas cerradas con patios, edificaciones entre medianeras y fachadas continuas, alineadas a calle y con porches corridos en sus plantas bajas. El paralelismo entre esta imagen urbana, conservada en el paisaje actual, y la perspectiva que acompaña el plano del Iboleón es más que literal y explícita hasta qué punto la construcción de El Vedado significó una inflexión hacia la modernidad para todo el país.

Otro personaje de relieve importante en el panorama urbanístico cubano del XIX, aunque no suficientemente estudiado, fue Tranquilino Sandalio de Noda, considerado como "el gran sabio de la cultura cubana decimonónica"³⁸. Extraordinariamente singular, polifacético y autodidacta, que además de sus amplios conocimientos en el campo de la historia, la literatura o la geografía entre muchos otros, destacó también como agrimensor. Según Carlos Venegas, en su calidad de miembro de la Comisión de Estadística y División Territorial, De Noda habría coincidido con algunos ingenieros conocidos como José María de la Torre o Esteban Pichardo, pudiendo establecer contacto directo con el mismo José Frías (hermano del Conde de Pozos Dulces), quien presidió el Centro de estadística durante los mismos años³⁹.

Según el mismo autor, a raíz de sus experiencias en el campo de la planificación, desde 1835, de Noda intentó establecer unas nuevas normas para el trazado de poblaciones, que representaban un primer intento de sistematizar los nuevos crecimientos desde las antiguas leyes de indias. Parece que entre 1855 y 1859 se editó un reglamento para regularizar la formación de nuevas poblaciones y ensanches, divulgándolo por todo el país para ajustar los planes que se realizaran a partir de aquel momento⁴⁰. Ya con anterioridad Abel Fernández y Simón⁴¹ había concretado en una de sus obras la relación de estas regulaciones, casi miméticas a las que se fijarían en El Carmelo y que estarían en el origen de las Ordenanzas de 1861:

- I. el ancho de las vías de 20 metros, la dirección NE-SO "constando de carretera, dos arboledas y dos aceras", y un espacio de entre 5 y 10 metros de jardín delantero.
- II. Las manzanas cuadradas de 100 metros de lado y de 10 solares.

III.

38 *Diccionario de la literatura Cubana* <http://www.cervantesvirtual.com/servlet>, también NADAL, FRANCESC; *La formación de la Carta Geografo-Topográfica de Valcourt y los trabajos geográficos de las Comisiones de Estadística y División del Territorio de Cuba (1821-1868)*, en PESET, J. L. (Coord.). *Ciencia, Vida y Espacio en Iberoamérica*. Madrid: CSIC. 1989, p. 329-356.

39 CARLOS VENEGAS, *Cuba y sus pueblos. Censos y Mapas. Siglos XVIII y XIX*. CIDCC Juan Marinello, La Habana, pp-119-120.

40 CARLOS VENEGAS (id. anterior) fija la fecha de 1859 para el documento conservado en la sección de Manuscritos de la Biblioteca Nacional de Cuba. Aquí se ha podido consultar únicamente el expediente "Sobre creación y formación de nuevas poblaciones. Proyecto de Ley de nuevas poblaciones". Lamentablemente este documento es una suma de comentarios sobre la propuesta, sin que se acompañe la descripción y contenido del mismo.

41 FERNÁNDEZ Y SIMÓN, ABEL; *Los distintos tipos de urbanizaciones que fueron establecidos en la ciudad de La Habana durante su época colonial*. Ingeniería (Civil), La Habana, 1956, volumen VII, núm. 8, pp. 559-629.

o2.2.3 los nuevos instrumentos de la construcción urbana: los repartos y la ordenanza

Nos hemos referido anteriormente a la peculiar construcción del conjunto de El Vedado como una suma de piezas, el puzzle de los denominados “repartos”. Esto es, los fragmentos urbanos mediante los cuales se gestiona la construcción de la ciudad.

Ángel Luís Valladares, Jefe del Archivo de Planos del Departamento de Arquitectura y Urbanismo Municipio de La Habana, estudió durante años los “condicionales de los Repartos”, publicados desde una primera publicación en 1923 hasta la más definitiva editada en 1954⁴². Este compendio de Leyes se convertiría en manual de trabajo para arquitectos e ingenieros, por establecer las reglamentaciones precisas de cada sector urbano. Su trabajo de documentación histórica además, permite restituir fielmente los tiempos de la construcción de la ciudad y las reglas que la guían en cada momento.

Los “*condicionales de fabricación en los repartos urbanizados del término municipal de La Habana*” establecen una descripción sintética que detalla la ubicación y la fecha de aprobación de cada uno. De forma específica, se establecen las regulaciones urbanísticas que fijan la sección de las calles -aceras, parterres, calzadas centrales- y también la posición de las edificaciones: profundidad mínima de jardín delantero, presencia y dimensión del portal, ancho de pasillos laterales, altura de vallas y en ocasiones, porcentaje de ocupación máxima de la parcela. Aunque las *Ordenanzas de la Construcción* primero (1861) y las *Ordenanzas Sanitarias* a posteriori (1914) establecieran unas regulaciones generales, en realidad muchos de los repartos mantuvieron sus propios parámetros específicos.

A nivel de regulaciones generales, las ordenanzas toman un papel relevante en este momento. No es que éstas aparezcan por vez primera en La Habana, cuando desde el siglo XVI habían existido ya las Ordenanzas de Cáceres, de 1574. Sin embargo, la problemática y los cambios que experimentaron las ciudades durante el XIX llevaron a la elaboración de tres nuevos códigos urbanísticos en la ciudad entre 1837 y 1861. En 1827 habían entrado en vigor en La Habana las “*Ordenanzas de edificios de Madrid, Toledo y Sevilla, acomodadas a los usos y costumbres de esta ciudad*” y en 1855 se aprobaban también unas nuevas Ordenanzas Municipales con el énfasis sobre el tema de la salubridad y las atribuciones a los “*Maestros Mayores Arquitectos de la ciudad*”⁴³.

Pero las grandes ordenanzas del XIX no se aprobarían hasta después del plano de El Carmelo. Conocidas como “*Ordenanzas de construcción de 1861*”⁴⁴ serían trascendentales para la construcción de la ciudad

42 VALADARES Y MORALES, ÁNGEL LUÍS; *Urbanismo y construcción. Compendio de Leyes, Decretos, Decretos-Leyes, Reglamentos, Acuerdos de los Ayuntamientos, órdenes y demás disposiciones referentes a la Urbanización y Construcción en general*; Segunda Edición, P. Fernández y Cia., La Habana, 1954.

43 FERNÁNDEZ Y SIMÓN, ABEL; *Los distintos tipos de urbanizaciones que fueron establecidos en la ciudad de La Habana durante su época colonial*. Ingeniería (Civil), La Habana, 1956, volumen VII, núm. 8, pp. 559-629.

44 Real Decreto 18 de octubre de 1861. Aprobadas por el Gobernador Civil el 30 de diciembre de 1861 y 8 de enero de 1862.

durante más de un siglo, por su sorprendente vigencia hasta 1963. La imagen general de La Habana desde mediados del XIX se construyó en base a sus determinaciones, principalmente por las regulaciones específicas establecidas en los capítulos II. Vías Urbanas, III. Proyectos de Nueva Población y IV. Alturas y otras reglas sobre edificación.

En el capítulo II sobre “Vías urbanas” se establece en el artículo 15 que son “*vías de primer orden las calzadas cuya latitud libre para circulación no será menor de 25 metros (90 pies)*”; las de “segundo orden”, las no menores de 14 metros de ancho (50 pies); las de “tercer orden”, superiores a 9 metros y que no llegan a los 14 metros; y finalmente, las de “cuarto orden”, aquellas que excediendo de los 6 metros no alcanzan los 9 metros. Para cada una se fija también el ancho de las aceras.

Es en el Capítulo III sobre “Proyectos de nueva población” donde se establecen las mayores analogías con El Carmelo. En el artículo 31 se establece la obligatoriedad de los trazados NE-SO y NO-SE para asegurar una buena ventilación de las urbanizaciones. También en el art. 33 la “*obligatoriedad de cesión de plazas, iglesias, escuelas y mercados*”. En el art.39 se definen las condiciones de las manzanas, que tienen que ser de forma cuadrada, con lados de 80 a 100 metros, divididas además en 8 solares repartidos en frentes diferentes (en forma de esvástica). A nivel de estructura general, se establece también la necesidad de colocarse una vía de primer orden a una distancia de 5 en 5 manzanas (art. 32).

La preocupación por la estructura general del tejido se complementa también con la caracterización de la imagen de las nuevas poblaciones. Las construcciones emplazadas en las calles de primero y segundo orden o en las plazas, deberán tener portales, abiertos al tráfico público, con un ancho de 3,50 metros de jardín delantero y de 3 metros de portal propiamente dicho (art. 36 i 37). El cuidado de la imagen de la calle se complementa

además con la obligatoriedad de inserción del arbolado que se establece en el art. 40.

En el capítulo IV sobre “Alturas y otras reglas sobre edificación” se establecen distintos parámetros entre los que se destaca, en el art. 96, las alturas máximas de la edificación según las calles: para las de primer orden -56 pies (15,54 m i PB+2 según el mínimo interplantas); para las de segundo orden-52 pies (14,07 m i PB+2 según el mínimo interplantas); también se determinan las alturas para las calles de orden menor (pero que no existen en El Vedado). Cabe destacar aquí la no regulación de la distancia de separación de las construcciones al límite de las parcelas contiguas (parámetro de regulación de la edificación aislada), que aparecería mucho más tarde, en 1914, con las Ordenanzas Sanitarias.

En repetidas ocasiones se ha sostenido la gran influencia que podría haber tenido el Plano de El Carmelo en la elaboración de esta ordenanza. En realidad, cuando se aprueban las Ordenanzas (y con independencia del tiempo llevara su formulación y trámite) El Carmelo no era aún una realidad urbanística contrastada, cuyo valor y éxito pudieran justificar una extrapolación de sus sintéticas “Referencias” a regulaciones para el conjunto de la nueva ciudad. El precedente sobre el enigmático reglamento de Tranquilino Sandalio De Noda, invalidaría además por completo la misma hipótesis. Así, parecería poco probable que existiera una traslación directa del plano a las ordenanzas.

Sostenemos en cambio, que el mismo pensamiento con el que se concibe el proyecto para El Vedado está detrás de las propias ordenanzas, sin necesidad de una autoría única ni tampoco común. El saber de los ingenieros más importantes del momento, entre los que destaca Albear; la posible contribución de un singularísimo personaje como De Noda; los conocimientos e influencias internacionales de Francisco de Frías; y el empeño de los decididos promotores de la ciudad como Trigo con la

compañía de ferrocarriles, constituyen un marco común de creación y acción que es propio del proceder urbanístico y de la construcción urbana. Agentes múltiples, con círculos de relación común (en este caso la Sociedad de Amigos del País y la Comisión de Estadística) donde sería posible compartir inquietudes y discutir propuestas, como el singular plano y el reglamento urbanístico que significaron un ensayo decidido hacia un nuevo modelo de ciudad.

o2.2.4 El Vedado, patrón de La Habana moderna: una nueva ciudad y un nuevo territorio

La Refundación capitalina

La relevancia de El Vedado en la historia de urbana de La Habana es extraordinaria y su importancia tiene que ser medida sobre dos cuestiones fundamentales. La primera es su descubrimiento de un nuevo territorio para la ciudad, la puesta en valor de la ciudad del 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 aventuran de alguna manera, la “refundación” capitalina⁴⁵ de la ciudad.

No cabe duda que, a la vista del plano original, la idea de “refundación” resulta totalmente desmedida, sobretudo 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, su progresivo desarrollo 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,

45 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. A este proceso se refiere el Profesor Ángel Martín para el caso concreto 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.



a la vez que los grandes planes generales urbanísticos para la ciudad descubrían también su significación. El paso 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 llega a calificar como el "Broadway de La Habana") serían las dos mayores expresiones de una 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.

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 insinúa 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 convirtiéndolo El Vedado en baricentro en la metrópolis, por ocupar una posición geométricamente 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 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. Si desde las Ordenanzas de Felipe II se había

vedado
habana vieja
centro habana

miramar

almendares

ampliación de
almendares
buena vista

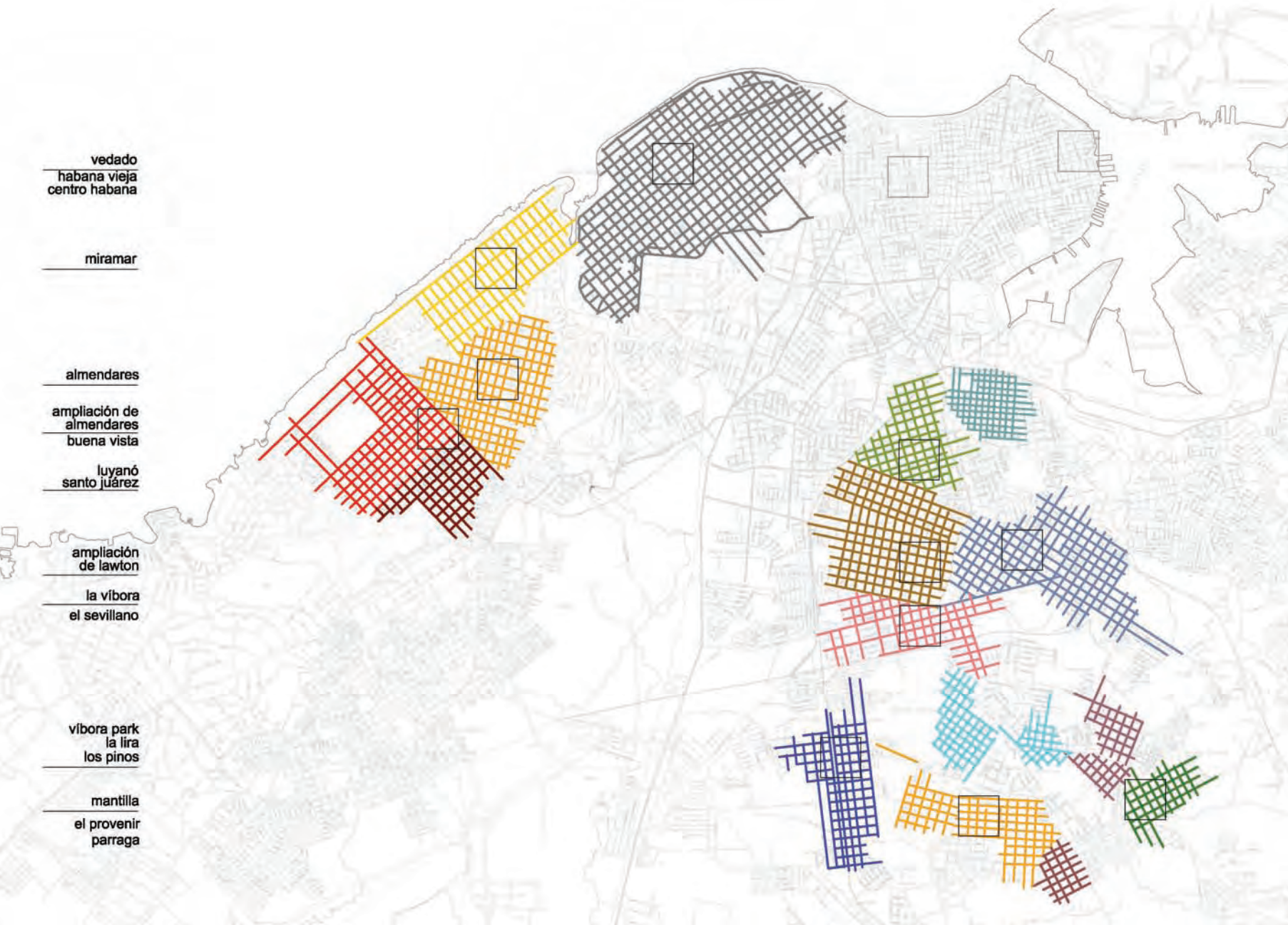
luyanó
santo juárez

ampliación
de lawton

la víbora
el sevillano

víbora park
la lira
los pinos

mantilla
el provenir
parraga



determinado la construcción de la ciudad “a cordel y regla”, la perfecta ortogonalidad de las retículas solo se conseguiría con el avance de las técnicas ingenieriles. Durante el siglo XIX, los cuerpos de ingenieros militares y civiles, y a posteriori de canales, caminos y puertos, tuvieron un papel decisivo en el replanteo del plano de la ciudad, acercando la imagen de la ciudad real a la de la ciudad planificada.

Pero 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, contribuyendo 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 de El Carmelo, la propia construcción del barrio sería mucho más generosa con el tema del verde, aumentando su presencia en patios interiores de manzana y en espacios laterales de las edificaciones aisladas. Como sería también aumentada la exigencia por lo que hemos denominado “ornato público” 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, a 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 de El Vedado.

La selección de algunos fragmentos de la ciudad, presentados a la misma escala, ilustra las diferencias sustanciales entre la imagen de El Vedado y los tejidos urbanos anteriores de La Habana Vieja y Centro Habana (en blanco y negro). Aunque se haya ya comentado anteriormente, la comparación entre imágenes aéreas evidencia hasta qué punto El Vedado es una ciudad distinta, de dimensiones sustancialmente mayores (calles, manzanas), de ordenación geométrica ortogonal, homogénea e isótropa, 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 de El Vedado.

Miramar representa el más relevante de los casos presentados, y aunque mantiene muchas de las características y en esencia, el espíritu de su concepción, presenta un trazado diferente. Sus regulares manzanas son rectangulares y sus calles tienen una jerarquía diferente: anchas avenidas paralelas al mar y calles comunes, más estrechas, en sentido perpendicular. Es un caso interesante, en su variación del patrón estándar, por relacionar los lados cortos de las manzanas con las vías anchas, y los lados largos con las vías de ancho más común, lo que da una percepción diferente respecto a las mallas más isótropas.

Desde una mirada más próxima descubrimos algunas diferencias que relativizan en algo la mimesis entre El Vedado y el resto de repartos: matices en las dimensiones de calles y manzanas, en la regularidad o irregularidad de las manzanas, en la presencia del verde en calles e interiores de manzana, etc. De entre todos los mencionados, la Víbora es seguramente el caso que mantiene una mayor analogía con El Vedado. A pesar de su topografía, mucho más accidentada, que pone a prueba los límites de implantación del modelo, llegando a deformar algunos parecidos (por la adaptación de las plantas bajas al terreno en pendiente), observamos en su paisaje actual, las mayores similitudes con nuestro caso. Sin que lógicamente se dé el mismo esplendor arquitectónico, único en El Vedado, ni tampoco su densidad e intensidad, en él se combinan tipologías de edificios distintas, mezclando residencias unifamiliares varias con la presencia de bloques plurifamiliares, mayoritariamente situados en las esquinas. Por su posición en la ciudad y por su intensidad urbana, mantiene mayoritariamente su carácter residencial.

El cuadro comparativo entre estos repartos, muestra, de acuerdo con los datos del compendio de Valladares, la relación de los parámetros relativos a los repartos con mayor similitud con El Vedado. La cronología de aprobación explica hasta qué punto fue válida la forma urbana de El Vedado (y de las Ordenanzas) para planificar nuevas extensiones. Sorprende comprobar el mimetismo que se mantiene aún en los años 50' del siglo XX, en los repartos de Mantilla y el Porvenir. En buena parte, se conserva la manzana de 100x100 metros (coexistente con la de 100x80m), las calles entre 14 y 16 metros y también la retirada y portal (que se reduce a 3+3 metros).

	AÑO	RETRADA	PORTAL	PASILLO	OCUPA.	CALLE	MANZANA
LAWTON	1912 a 1950		3m	0,70 m	33%	14m	100X100
MANTILLA	1953	3m					100X100 80X100
LOS PINOS	1918	4m	3m	0,70 m	33%		100X100 80X100
LA VÍBORA	1919	3m	3m			14m	100X100
ALMENDARES	1904	4,5 m	3m	0,70	33%	16m	
AMPLIACION ALMENDRADES	1914-1917		3m			14-16m	100X100
PORVENIR	1953	3m		2,5m			80X100
EL SEVILLANO	1947	3m		0,7m			100X100
MIRAMAR	1911	5m	4m	2,5m	50-60%	18-22-40m	98,5x210
Ordenanzas de la construcción (1861) y ordenanzas sanitarias (1914)			3-3,50m	0,70	33%	>14 y >25m	80x80 a 100x100



habana vieja



centro habana



el vedado



el porvenir



ampliación de lawton



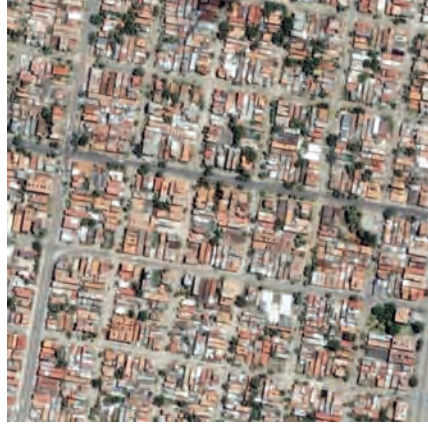
miramar



mantilla



los pinos



almendares



la vibora



el sevillano - la vibora



ampliación de almendares



vv Esquemas de l trazado, edificación y parcelación de Vista Alegre. De Muñoz Castillo, M.T. Tesis Doctoral

<v Trazado, vegetación y arquitectura
Imágenes actuales



La influencia de El Vedado “patrón” fue más allá, y en la capital de Oriente, Santiago de Cuba, interesa ver como fueron plasmadas literalmente en el barrio de Vista Alegre. Proyecto posterior, nació en 1906 en la organización de la *Compañía de Urbanización y ensanche de Santiago*⁴⁶, creada para el desarrollo de una nueva área residencial 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 (aún estando en este caso más lejos del mar) el nuevo barrio se construiría también pendiente del nuevo ferrocarril eléctrico, que le conectaba a partir de 1908 con el centro de la ciudad. Industriales, terratenientes, financieros y burgueses fueron ocupando parcelas del nuevo reparto con arquitecturas representativas de su poder.

Si el proceso de gestación y construcción del barrio es análogo, lo es también el propio trazado y caracterización morfológica. Manzanas cuadradas orientadas NE-SO y NO-SE, tienen una dimensión que oscila entre los 90 y 100 m de lado y unas calles entre los 12 y 14 metros, a excepción de la amplia avenida principal sobre la que se estructura el barrio. En relación a El Vedado, las calles son más estrechas, cuestión que se explicaría por el menor tamaño del área (unas setenta manzanas) y por un menor recorrido. La parcelación es de 12 solares por manzana y presenta distintas variaciones, manteniendo en algunos casos el mismo modelo en esvástica, de tres parcelas por cuadrante (aún siendo de dimensiones distintas). Las similitudes con El Vedado se remarcan claramente por el carácter aislado de la edificación, por su retirada respecto a la calle (jardín delantero) y por la variedad, la representatividad y el valor de su arquitectura. En ambos casos las casas fueron obra de los mejores arquitectos de su época y residencia de las familias adineradas de sendas ciudades. El barrio de Vista Alegre conserva en la actualidad, un aspecto bastante fiel a sus orígenes, manteniendo el carácter casi exclusivamente residencial en muchas de sus residencias unifamiliares de origen. Tanto el carácter de su ambiente urbano actual, como el análisis de sus características morfológicas, no dejan lugar a dudas acerca de la influencia que habría ejercido El Vedado en la construcción de este barrio emplazado a centenares de kilómetros.



46 MUÑOZ CASTILLO, MARIA TERESA; *“Los valores urbanísticos del reparto de Vista Alegre en Santiago de Cuba”*. Tesis Doctoral, Universidad de Oriente, Facultad de Construcciones y ISPJAE, Facultad de Arquitectura, Santiago de Cuba, 2007.



PROYECTO NOTABLE. REFERENTE URBANÍSTICO DECIMONÓNICO

Se han presentado los argumentos que explican la indiscutible relevancia del proyecto de El Vedado para la ciudad de La Habana, por su capacidad de innovación y por su trascendencia en el porvenir de la ciudad. Dando un paso más, algunos autores locales como Bens Arrate ya intuyeron el extraordinario valor del proyecto, considerándolo por su arquitectura y su estructura urbana “*uno de los barrios más ricos y más grandes de las ciudades americanas*”⁴⁷. De todas maneras, podemos imaginar que esta afirmación sería más el producto de un sentimiento de reivindicación local, que de un trabajo exhaustivo de contraste, a partir del cual poder establecer la verdadera originalidad, significación e importancia de El Vedado, dentro del fértil panorama urbanístico del XIX.

El contexto culturalmente híbrido en el que nace el proyecto, amplía el marco de posibles referencias y complejiza el foco 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 básica documentación del proyecto original y los pocos datos sobre el autor y promotores del proyecto, contribuyen a elevar aún más estos enigmas. El mismo análisis del plano da igualmente pistas contradictorias, e incluso su denominación como “*nueva población del Carmelo*”, que ni se sitúa en continuidad directa con la ciudad (ensanche), ni tampoco se aleja demasiado (suburbios y nuevas fundaciones), contribuye a mantener la misma ambigüedad.

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 pocas 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 emplazado a más de 7.000 Km de la Península. Otro universo bien diferente 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

*Map of Havana and Suburbs
showing*

Havana Electric Railway Company's System
sc. 1 in=5.000 ft
December 1904
ANC

47 BENS ARRATE, J.M. “*Los avances urbanísticos de La Habana*”, *Arquitectura*, La Habana, n. 04/261, 1955, p.188-197.

terreno cultural, abriéndose a las influencias de una nueva realidad, sugerente y novedosa, para una colonia relegada a desarrollar un mismo papel secundario⁴⁸.

En este contexto de influencias duales intentaremos discutir la importancia del proyecto de El Vedado. A modo de encaje general, se presentan en primer lugar los procesos de extensión urbana más característicos de mediados del XIX, respecto a los cuales es posible apuntar algunas similitudes, diferencias y posibles influencias. La rápida mirada a los ensanches españoles o a las ciudades de fundación americanas, en tanto que relevantes episodios urbanísticos del XIX, evidencia que estamos ante un caso de características diferenciadas. En segundo lugar, se presentan algunas experiencias urbanísticas decimonónicas menos paradigmáticas y conocidas, pero más equivalentes al caso en cuestión: barrios o sectores de algunas capitales iberoamericanas, que tanto por su forma como por su génesis, si mantienen rasgos comunes con El Vedado. La presentación de esta casuística, nos permite situar lo singular y lo autónomo del proyecto en el marco de un conjunto de experiencias análogas, calibrando su valor en un marco geográfico más amplio.

o2.3.1 Referencias y fuentes: el urbanismo decimonónico

Además de las influencias urbanísticas próximas y los actores a un nivel más local (comentadas en los apartados anteriores) interesa observar también algunas referencias más generales que permitan situar el proyecto en un contexto urbanístico más amplio. La revisión de algunas experiencias urbanísticas contemporáneas en Europa y en América, no nos revela relaciones directas, pero si nos resalta una de sus principales cualidades del proyecto: su condición híbrida entre ambos mundos.

El Vedado nace en el siglo XIX en un contexto urbanístico de gran riqueza: el momento en que la obra de colonización europea en América se da simultáneamente a las primeras experiencias urbanísticas de las nuevas Repúblicas. Cuando en Europa, los proyectos de transformación interna de las ciudades, se debaten al mismo tiempo que las extensiones fuera de los recintos amurallados. Nuevas ciudades asentadas sobre enclaves territoriales y viejas ciudades que se transforman y se expanden.

A pesar de la gran casuística de ejemplos y de las tradiciones culturales propias de cada territorio, algunos elementos comunes caracterizaran el urbanismo en América y Europa a mediados del siglo XIX. Una misma

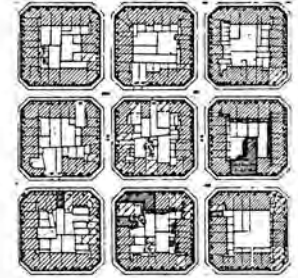
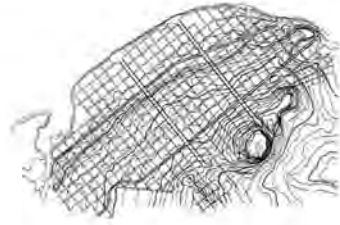
48 Según Moreno y Friginals, fueron una suma de factores los que propiciaron que *"España mantuviese su hegemonía política sobre Cuba mientras lentamente la Isla iba pasando a ser dependiente de Estados Unidos en el sentido económico. Hay que tener presente que durante el siglo XIX Cuba fue siempre el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

coyuntura socioeconómica y destacados avances técnicos, posibilitan la invención y el desarrollo de nuevas formas características de la construcción de la ciudad moderna. La aparición de una nueva clase social burguesa y la puesta en marcha del ferrocarril son el estímulo para el cambio sustancial que vivieron territorios y ciudades en ambas orillas del Atlántico. La contemporánea formulación de las nuevas teorías del higienismo y la difusión general del conocimiento, posible a través de los nuevos medios de comunicación, permitieron además un intercambio de ideas sin precedentes, entre geografías alejadas.

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 urbanos⁴⁹. 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 áreas. 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.

49 SICA, PAOLO, *Historia del Urbanismo*. El siglo XIX (v.1), Instituto de Estudios de la Administración Local, Madrid 1981, pp. 41-47



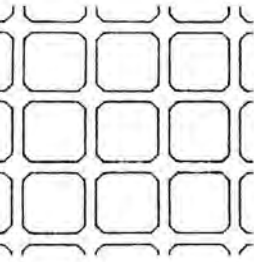
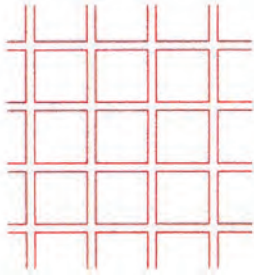
Comparativa Vedado-Eixample Cerdà

^^ Esquemas

- a. Proporción entre nueva extensión y ciudad preexistente
- b. Topografía y directrices de la trama
- c. Manzana y forma construida

v< Ortofotografía actual. Fragmentos a la misma escala

vv Fragmento de la trama. Dimensión y forma de las manzanas



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” en un proceso urbanístico estudiado durante años en el mismo Departamento de Urbanismo de la Escuela de Barcelona. El denominado “proyecto de ensanche” se teoriza como proceso de definición de una nueva idea de ciudad, una nueva actitud metodológica, unos nuevos instrumentos y una teoría general para las ciudades⁵⁰. También El Vedado nace como respuesta a la “necesidad de ensanche”⁵¹ de La Habana de mediados del XIX, en términos análogos a como se plantearon las extensiones de las ciudades mediterráneas.

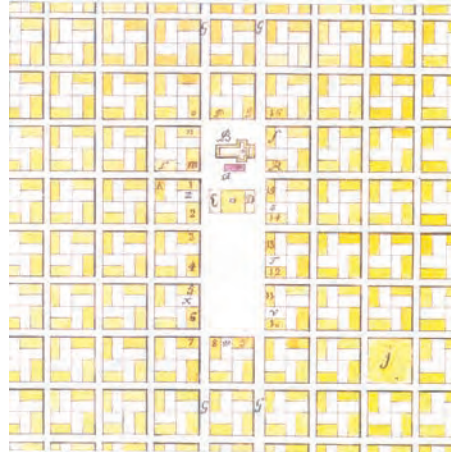
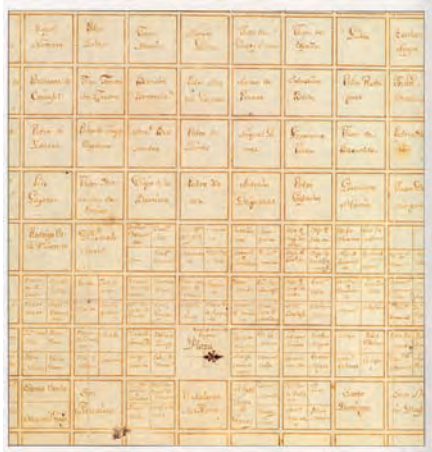
Productos urbanísticos claramente diferenciados, la referencia es oportuna por la peculiar coincidencia cronológica entre el Anteproyecto de Ensanche de Ildefons Cerdà para Barcelona y el mismo Plano de El Carmelo, ambos de 1859. Esta es una cuestión que ha suscitado comparaciones e intentos de descubrir analogías entre uno y otro caso, y que se haya planteado una supuesta influencia de Cerdà “en el mar del Caribe”⁵². 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, desacreditan 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 proyectos 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 mediados del XIX el Ensanche Cerdà y El Vedado representaron un mismo modelo de ciudad, liberal e igualitaria.

50 SOLA-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.

51 “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 (...)” de la solicitud de parcelación del reparto del Carmelo presentado al Ayuntamiento da La Habana en 1858 por los promotores Trigo y Espino. Citado en BENS ARRATE, J.M., “Parcelamientos”, *Arquitectura*, n. 66/7, 01/1939.

52 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



El legado de Les Leyes de Indias

Pese a su contemporaneidad con los ensanches europeos, no cabe duda de la mayor similitud del plano de El 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.

Durante siglos precedentes, retículas, cuadrículas y mallas se sucedieron con mayor o menor éxito durante el esplendor colonial americano. En Cuba, la primitiva fundación de la ciudad de La Habana (1519) se produjo con anterioridad al establecimiento de las Ordenanzas de fundación, y quizás ello explique el trazado irregular de la ciudad intramuros. En el plano de la ciudad de 1567, ésta se muestra como una población incipiente, que toma sus referencias en la fortaleza, la iglesia y la plaza como iconos de lo militar, lo religioso y lo civil. En el marco de exaltación de la ortogonalidad que caracterizaría toda la obra de fundación hispánica, serían decisivas las ordenanzas de los reyes españoles. Primero fue el texto real de Carlos I de 1523, bajo los auspicios del cual se erigirían un buen número de ciudades en el nuevo continente, tales como Buenos Aires, Guatemala o Ciudad de Méjico. A posteriori las Ordenanzas de Felipe II de 1573, matizarían las anteriores y su código permanecería en adelante.

Desde las primeras experiencias de fundación reticular, mostradas en los planos de Mendoza (1561) o Buenos Aires (1583) en Argentina, se repiten unas constantes en la definición de las nuevas ciudades que

Buenos Aires, 1583

“Plano del pueblo de Santiago de Compostela de las Vegas”
(Cuba). José Fantete 1747.
AGI (M. y P. de Santo Domingo, 224).

“Plano de una nueva población para 30 vecinos en un paraje llamado Manjay” (Cuba) s. XVIII.
AGI (M. y P. de Santo Domingo, 342).

permanecerán intactas en el plano de mediados del XIX. Son la definición de la forma de la ciudad en la elemental separación entre calles y “cuadras” (manzanas cuadradas) y su división “en cuartos” (en cuatro solares). En estos primeros planos se procura la ubicación de un centro jerárquico y simbólico (plaza de armas, iglesia) y en cambio se descuida la definición de los límites de la ciudad, prueba del valor intrínseco de la trama como posibilidad de continua y elemental extensión. Estas determinaciones se recogen sintéticamente en las Ordenanzas de Felipe II:

...“y cuando hagan la planta del lugar, repártandlo por sus plazas, calles y solares a cordel y regla, comenzando desde la plaza mayor, y sacando desde ella calles a las puertas y caminos principales, y dexando tanto compás abierto, que aunque la población vaya en gran crecimiento, se pueda siempre proseguir y dilatar de la misma forma”⁵³ Ordenanzas de descubrimientos, nueva población y pacificación de las Indias

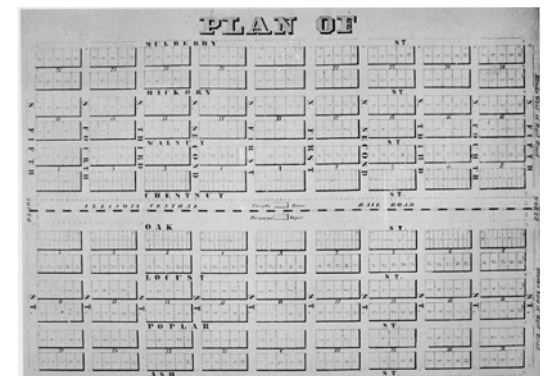
A partir del siglo XVI se fundaron numerosas ciudades en Cuba, ejemplos múltiples de una voluntad común de reticular el orden urbano. De entre las primeras, habría que destacar Santiago de Cuba y Baracoa⁵⁴. Más adelante son interesantes para el caso, la propuesta que realiza Ángel Alberto Salens para la ciudad de San Juan de Jaruco (1769), en donde el suelo privado pasa a ser objeto también de una mayor atención, multiplicándose el número de parcelas por manzana: es el momento en el que las “cuadras” dejan de ser el producto elemental de cuatro unidades.

La singular forma de esvástica del parcelario de El Carmelo podría hallar algunos precedentes, por ejemplo, en los planos del siglo XVIII de Manajay, en los que se introduce este recurso geométrico en la distribución de solares y casas de una colonia agrícola articulada entorno a una plaza central. El plano de Santiago de Compostela de las Vegas (Cuba) de 1768 representa una mayor aproximación, cuando las manzanas divididas en cuartos, son fragmentadas en dos unidades y van variando su directriz para convertir la cuadrícula en completamente isótropa.

Llegados al siglo XIX, fueron proliferando los nuevos enclaves urbanos, que en ocasiones seguían miméticamente los antiguos patrones de las Ordenanzas Españolas. Algunos ejemplos son el Plano de Güines de 1815, que propone una cuadrícula que resuelve con dificultad su propia inserción en el lugar, como lo hace también el Plano de Nueva Paz, firmado por R.S.Rombauid en 1806. Esta propuesta mantiene el esquema tradicional del cuadrado perfecto con una estructura central que concentra la plaza, la iglesia, el palacio y la casa capitular. Aún así, la manzana cuadrada ya no es únicamente cuarteada sino que pasa a dividirse en ocho parcelas, ensayando nuevamente la figura de la esvástica.

53 MORALES PADRÓN, E.; *Teoría y Leyes de la conquista*, Ed. Cultura Hispánica, Madrid, 1979, pp. 489-51.

54 CEHOPU Y TERÁN, FERNANDO (ED); *La ciudad hispanoamericana. El Sueño de un Orden*, Catálogo exposición, Cehopu-Cedex-Ministerio de Fomento, Madrid, 1997.



^^ Albuquerque Bernadillo Co, 1886

- > Los Angeles, 1857
- > Santa Bárbara, 1877
- > Ciudad del Ferrocarril, 1855

>>> Plan of Salt Lake City, 1847

De W.Reps, *Cities of American West*

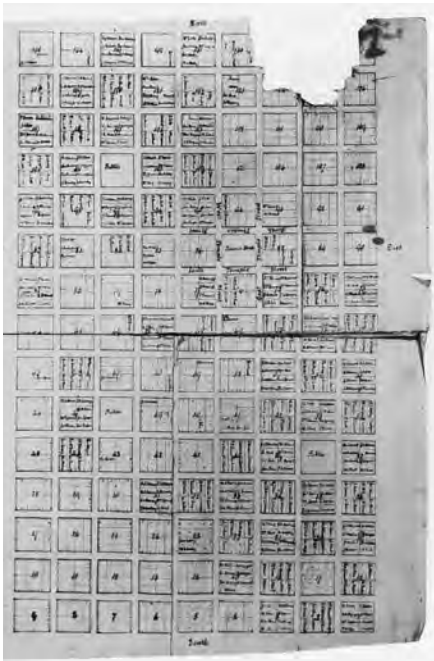
Con la llegada del ferrocarril, se produjo una auténtica revolución en el sistema de implantación tradicional de las ciudades. En el caso concreto de Cuba, fue especialmente importante la relación entre la ciudad, el azúcar (explotación), el ferrocarril (transporte) y el puerto (comercio). De forma simultánea se descubría en este período la naturaleza como valor higienista, en una reciente cultura del ocio que empezaba a promover la búsqueda de los aires puros y los baños de mar.

Norteamérica: el imaginario de las tramas abiertas y los primeros suburbios

En un contexto diferente, de un país joven y un territorio poco ocupado, las grandes ciudades americanas experimentaron también durante estos años un importante crecimiento demográfico, iniciando un claro proceso de metropolización. Observamos en la obra de ingleses, franceses, holandeses y españoles - en los Estados Unidos, Canadá y México- características que nos interesa también resaltar. A pesar que genéricamente, la manzana “norteamericana” se diferencie de los trazados españoles por su geometría rectangular y no cuadrada, existen experiencias de raíz anglosajona en las que la colonización se ensayó con la manzana cuadrada.

Caso paradigmático lo representan las fundaciones de los mormones, y especialmente el modelo teórico de la Ciudad de Sion, que posteriormente sería trasladado de forma directa en ciudades como Salt Lake City. En 1833, Smith concebía la planta para esta ciudad, delimitando un área de extensión que persigue la isotropía espacial alternando la dirección de las parcelas de sus manzanas cuadradas. Se introduce aquí además, una absoluta reglamentación dimensional, llegando a determinar la separación de las edificaciones 25 pies desde la línea de la calle (unos 7,5 m). Una curiosa suma de analogías.

Avanzado el siglo XIX, América vivió un auténtico “boom” urbano con la “fiebre del oro” que produjo la gran expansión desde la costa atlántica hasta el Pacífico. En los territorios meridionales de Estados Unidos, donde la influencia española fue muy importante, las nuevas fundaciones del siglo XIX tuvieron un éxito desigual. Observamos en algunos casos características comunes: el mantenimiento de la retícula de manzanas sensiblemente cuadradas, la parcelación del espacio privado y las variaciones en la ubicación de la plaza, la iglesia o la escuela que tienden a descentralizarse, ocupando a veces posiciones equidistantes dentro de la extensión de la ciudad diseñada (cuestión poco común en la tradición de Indias). De entre tantos ejemplos, nos interesa específicamente por su cronología, propuesta de ordenación y emplazamiento, algunos casos que son en realidad poco relevantes. Por ejemplo el plano de Velasco, ciudad fundada en el estado de Tejas (1837), sobre la desembocadura del río Brazos en el Golfo de Méjico. Es interesante ver como en el mismo plano se exaltan las virtudes del particular enclave por ser uno de los lugares que mejores características ofrece para la salubridad y el comercio, “*del Golfo de Méjico y quizás del mundo*”.



Muestra evidente de la importancia del ferrocarril en el proceso de urbanización que describimos, es la trivial propuesta que la compañía ferroviaria The Illinois Central Associates, presentaba en 1855. Diseño genérico, incipiente y anónimo (*“Plan of”*) promovía el asentamiento urbano a partir de la espina dorsal del trazado de los nuevos carriles y entorno a una estación.

Las coincidencias de El Vedado con el imaginario de las ciudades norteamericanas de mediados del XIX son aún mayores, atendiendo a las famosas perspectivas a vuelo de pájaro reproducidas en el fantástico compendio de W.Reps⁵⁵. Interesa detenernos por ejemplo, en la vista que realiza Augustus Koch en 1886 de Albuquerque Bernadillo Co. en Nuevo Méjico. Retícula nacida con la construcción del ferrocarril de Santa Fe, que propició su implantación a corta distancia de un antiguo asentamiento español de 1706. En su vista de finales del XIX se muestra como una creciente ciudad extensiva, que halla su centro en la zona donde se inserta el ferrocarril y sus edificaciones anexas. El ingenuo modelo de aquella compañía de Illinois encontraba aquí una de sus tantas concreciones.

Centenares de kilómetros al norte, en la costa del Pacífico, la perspectiva de Santa Bárbara en 1877 muestra como la retícula se extiende por un llano cuyos límites son el mar y las montañas. El tejido urbano se constituye de forma discontinua y poco compacta, en base a pequeñas casas aisladas y algunas edificaciones más representativas: iglesias, bancos o escuelas. La vista del mismo centro de Los Ángeles en 1857, muestra también su carácter de villa provinciana, y resalta la tipología de residencias aisladas como elemento diferencial del urbanismo del norte de América.

La idea de trama urbana de los ensanches, menos potente en las ciudades de Indias, toma otro significado para el caso de las ciudades norteamericanas. La trama tiene aquí un carácter más territorial, y la búsqueda de la idea de naturaleza es mucho más presente. M. Christine Boyer⁵⁶ 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

General Plan of Riverside, 1869
Olmsted, Vaux & Co.



55 REPS, J.W. *Bird's eye views: historic lithographs of North American cities*, Princeton Architectural Press, New York, 1998

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

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 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 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”. Otras experiencias más tempranas, como el Llewellyn Park de Orange, en New Jersey (1853) habían ensayado anteriormente con cierto éxito la relación entre el parque y las residencias aisladas, en un ámbito en las afueras de la ciudad.

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 ensayadas anteriormente en los cementerios rurales y en los parques, buscando el naturalismo, el informalismo y lo pintoresco. Este modelo tomaría un mayor empuje con la aparición del ferrocarril. En el área de Los Ángeles, la llegada del *Southern Pacific Railroad* (1876) y el ferrocarril de Santa Fe (1887) provocaría 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 ciudad por milla y media de ferrocarril.⁵⁷

57 REPS, J.W. (1965) *The making of Urban America. A history of city planning in the United States*, Princeton University Press; Princeton, New Jersey, 1992, p.378.

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.

“(…) I soon realized that behind the practical work of speculative builders and land developers I was attempting to document there lay a powerful cultural ideal. *Suburbia*. (...) Unlike the planners’ utopias, it was not the work of an individual genius developing his ideas in isolation. *Suburbia* was, rather, the collective creation of the Anglo-American middle class: the bourgeois utopia.”⁵⁸
“*Bourgeois Utopias. The Rise and Fall of Suburbia*”, ROBERT FISHMAN

Si la “*utopía burguesa*” y la especulación de la nueva forma urbana son objetivos comunes de El Vedado con los suburbios, la idea de ciudad “no colectiva”, sino “individual”, está lejos de la concepción inicial del Carmelo-Vedado, pensada explícitamente como “nueva población”. Su preocupación por la dotación de servicios como el mercados, la escuelas y el hospital y los mismos parques-plaza (representan hasta un 10% del total de manzanas), subraya su condición y vocación de urbanidad que se resiste a subordinarse a una ciudad central.

58 FISHMAN, ROBERT, *Bourgeois Utopias. The Rise and Fall of Suburbia*, Basic Books, New York, 1987, pref, p.10.

02.3.2 originalidad y universalidad del proyecto

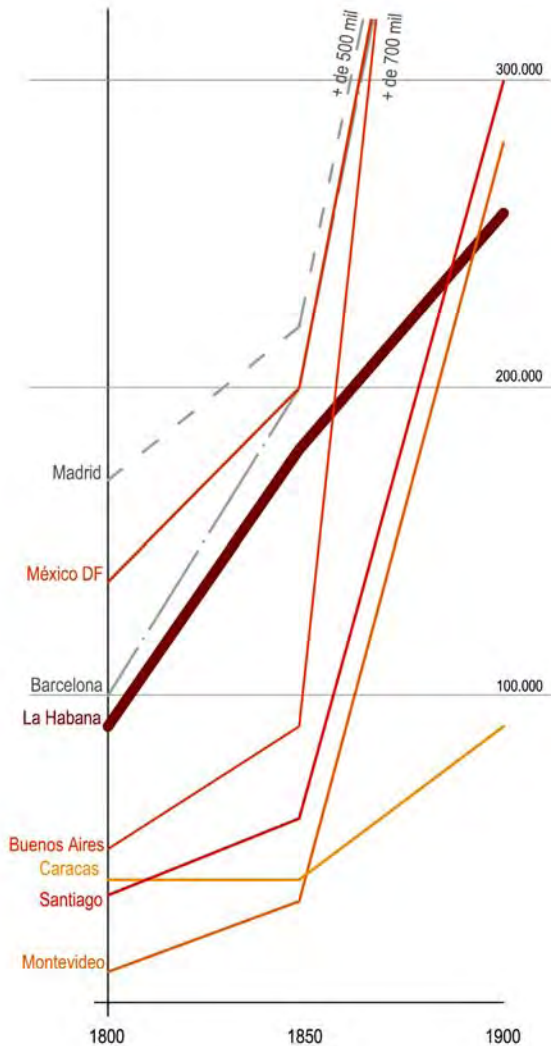
A la vista del rico marco de referentes contemporáneos, se evidencia la dificultad de una analogía directa entre el proyecto de El Vedado y el resto de notables experiencias decimonónicas. Es evidente que, pese a ser también proyecto capital para su ciudad, su importancia está lejos de ser equiparable a una de las mayores propuestas urbanísticas del XIX: el Ensanche Cerdà de Barcelona. Si por su dimensión e importancia urbana podría bien asimilarse a alguno de los ensanches para “otras” ciudades españolas, en ningún caso parece oportuna esta comparación a la vista de la solidez instrumental de los “*proyectos de reforma y ensanche*” influenciados por la obra capital de Ildefons Cerdà.

Menos alumbradora en cambio, resulta su relación con las tramas americanas, pese a su mayor proximidad conceptual. Prestando estricta atención a las determinaciones formales de los planos (y aislando con ello la posible relevancia, pertinencia o acierto de cada una de las propuestas), la ambición de los proyectos reticulares de nueva fundación del XIX, no suscitan excesivo interés, ni parecen aportar elementos nuevos o significativos. En la repetición y elementalidad de muchos de sus planteamientos, es difícil vislumbrar una discusión rica en términos de encaje del plano sobre el lugar, de dimensión general de las propuestas (malla extensiva infinita) y ni siquiera del detalle dimensional de calles, manzanas o criterios de parcelación. El mismo W. Reys explica la dimensión de este fenómeno “*The gridiron plan stamped an identical brand of uniformity and mediocrity on American cities from coast to coast (...). Their lack of beauty, their functional shortcomings, their overwhelming dullness and monotony, cause us to despair (...)*”⁵⁹

Una tercera vía, menos explorada y desde luego menos sistematizada, se abre en la búsqueda de experiencias parecidas en un ámbito quizás más apropiado: el de las grandes capitales iberoamericanas del XIX. Un abanico de casos de menor relieve - menos reconocidos en la historia del urbanismo – pero de notable importancia local, que ofrecen sin lugar a dudas, un espacio de comparación oportuno. Áreas de expansión de unas ciudades que son españolas y americanas a la vez, cuadrículas de carácter colonial en su fundación, de una sólida urbanidad adquirida con el paso de los siglos de su existencia. Antiguas capitales de las colonias, que consiguen autoafirmarse con la independencia de las nuevas Repúblicas.

Un recorrido por el desarrollo urbano decimonónico de Santiago de Chile, Buenos Aires, Caracas, Bogotá, Montevideo, Río de Janeiro y Sao Paulo, Bogotá, Caracas y de Méjico DF, nos permite observar comparativamente, la dimensión urbana de La Habana en el despegar de muchas de estas grandes ciudades. A partir de la analogía entre cuatro casos seleccionados, de las capitales de Brasil, Uruguay, Méjico y Argentina, pretendemos resaltar aquello que hay de común entre las propuestas, pero sobretodo, aquello de singular, de innovador y de universal de El Vedado. Reconocer esta última como una propuesta urbanística singularísima, en el conjunto de algunas experiencias comunes en el proceso de expansión de otras grandes capitales iberoamericanas.

59 REYS, J.W. (1965) *The making of Urban America. A history of city planning in the United States*, Princeton University Press, Princeton, New Jersey, 1992, p.314.



Son pocos los estudios que dan una panorámica global del urbanismo decimonónico en los diferentes estados resultantes de la fragmentación de los imperios español y portugués. A destacar en primer lugar, los trabajos del profesor Hardoy, gran estudioso del urbanismo en América. Este autor estableció hasta cinco etapas características en el desarrollo urbano (desde el momento inicial precolombino), considerando que en 1800 se abría el último período. Concretamente en Suramérica, la independencia del Reino Español no implicó una rotura significativa en el “*esquema de urbanización establecido durante la colonia y a la respectiva jerarquía de centros entre sí*”⁶⁰. Es así como Hardoy comenta que no tiene constancia de ninguna “*ciudad de importancia nacional*” fundada en cualquiera de los antiguos territorios de los reinos ibéricos durante el período 1800-1850, siendo diversas las razones que explicarían la ausencia de nuevas fundaciones. La gran transformación de los territorios se produjo con el proceso de gran concentración de población sobre las capitales ya existentes: este sería el caso de Buenos Aires, Montevideo, Río de Janeiro, Lima, Santiago y México, además de La Habana.

Una mirada a la evolución de estas ciudades, en términos de su extensión urbana e incremento de su población en el período entre 1800 y 1900 sitúa la ciudad de La Habana en relación al resto de las capitales iberoamericanas. La “*Llave del nuevo mundo*” era al inicio del siglo XIX la mayor de las ciudades españolas en Norteamérica, y su población fue equiparable únicamente a la capital de México. Hasta mediados de siglo, ambas ciudades se mantuvieron como las más populosas de la América hispánica, llegando a competir prácticamente con la propia capital de la metrópolis: Madrid (todo ello teniendo en cuenta que la una se mantenía como colonia, la otra independiente desde los años 20).

El resto de grandes ciudades de este ámbito, experimentaron un auténtico auge urbano a partir de mediados de siglo XIX, con un movimiento migratorio de dimensiones muy notables. En solo medio siglo Buenos Aires pasaba de los 100.000 a los 600.000 habitantes, Santiago de Chile de los 70.000 a los 250.000 y Montevideo de los 34.000 a superar los 300.000. También Caracas, Lima o Bogotá experimentaron un importante crecimiento demográfico. Se constituía de esta manera, un nuevo orden entre las capitales del extenso continente americano. La Habana, en su condición de capital insular, experimentó en la misma época un crecimiento mucho más moderado, aumentando su población en tan solo 50.000 habitantes.

60 HARDOY, JORGE ENRIQUE “*Dos mil años de urbanización en América Latina*” en HARDOY, JORGE ENRIQUE y TOBAR, CARLOS (dir) *La urbanización en América Latina*, Editorial del Instituto, 1969, p.61.





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.

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, representada por 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 de El Vedado: por su relación respecto la ciudad preexistente, por su forma de trazado reticular y por su nivel de representatividad.

La primera de las características 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.

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

Buenos Aires, 1892

México DF, 1899

Montevideo, 1905

Sao Paolo, 1897

La Habana, 1899



Ortofotografías actuales
escala aprox. 1/40.000
Comparativa dimensional y
trazado general

Belgrado, Buenos Aires
Santa María La Ribera. México DF
Pocitos, Montivideo
Villa América, Sao Paolo

Vedado, La Habana



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 *cottage* gozaron de gran fama, hasta llegar a su generalización 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”.*⁶¹

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 presentamos a continuación, sin necesidad de que su forma urbana copie el modelo del suburbio residencial ejemplificado con 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 aquí 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, conformarían el cuerpo de rasgos comunes en la suma de estos ejemplos. También su condición mixta, como condición diferencial respecto al clásico suburbio (composición social y presencia de ciertos usos y equipamientos complementarios a la residencia). 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 que es 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 Paulo como paradigma).

61 idem anterior, p.1047.



Ortofotografías actuales
escala aprox. 1/4.000
Fragmento de 300 x 300m
Dimensiones, ordenación y tipologías

Belgrado, Buenos Aires
Santa María La Ribera, México DF
Pocitos, Montevideo
Villa América, Sao Paolo

Vedado, La Habana

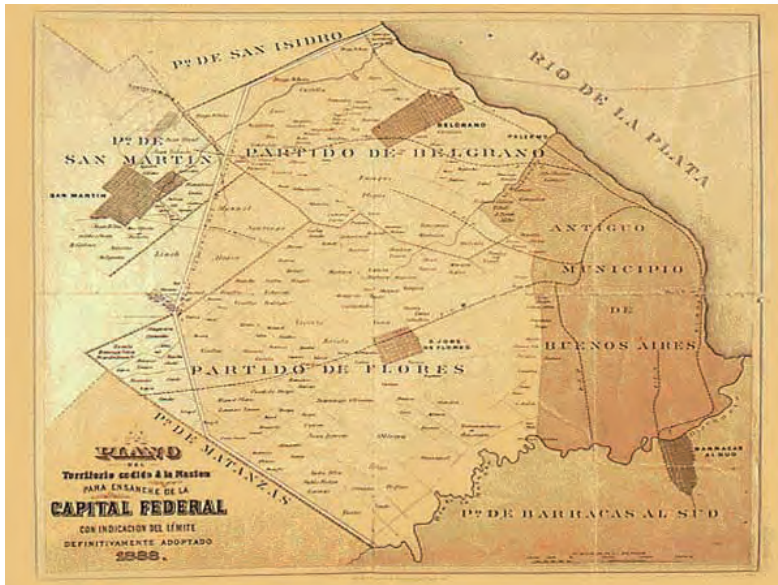


Arturo Almandoz es uno de los pocos autores que se ha referido ampliamente a este fenómeno, relacionando además algunos ejemplos en ciudades iberoamericanas distintas: *“Also during this era many modern areas emerged out of the colonial “damero” – the northern district of Buenos Aires, Arquitectos in Mexico City, Vedado in Havana, Jardim America and Jardim Europa and Jardim Europa in Sao Paolo, Amón in San José, El Paraíso in Caracas. There, the comercial 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 (...)”*⁶²

De entre los citados aquí, nos hemos fijado en aquellos ejemplos que tienen mayores analogías con El Vedado. 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 del centro colonial, con la particularidad de ser la pionera. 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 Paolo, aún siendo el caso más distinto, ejemplifica la imagen de esplendor de la ciudad exclusiva de la burguesía. El barrio de Paraíso, en Caracas, o de Providencia, en Santiago de Chile, resultan de menor interés por la gran irregularidad de sus trazados.

Son como El Vedado, ejemplos que combinan su condición de “ensanche” con su imaginario de “ciudades jardín” que anticipan algunas cuestiones que estarán años después en la formulación teórica de E. Howard. Como veremos, se trata de un conjunto de discretas propuestas urbanísticas, que en su forma y condición particular, configurarían un posible episodio urbano, de lo que podríamos denominar, “ensanches jardín”.

62 ALMANDOZ, A. “Conclusions” en ALMANDOZ, A. (ed) *Planning Latin American Capital Cities 1850-1950*, Routledge, London, 2002, p.272.





la retícula (aislada) y el ferrocarril: Belgrano y Buenos Aires

“the development of public transport, mainly trams first drawn by animals and later powered by electricity, would play an important role within the city. The tram car companies quickly boosted urban development by acquiring vacant suburban land and extending their services there. Once accessible, this land was auctioned in parcels for development at a correspondingly higher price.

Urban expansion was clearly marked in 1887, when the jurisdiction of the Federal Capital, extended to include Buenos Aires and the old towns of Belgrano and Flores, was legalized”.

GUTIÉRREZ, RAMON; “Buenos Aires, A Great European City”

169

El plano del llano de Buenos Aires de 1888 da muestra de la singular forma urbana de esta gran ciudad en el último tercio del XIX. Destaca la gran macrocefalia de la ciudad de fundación emplazada sobre la orilla del Río de la Plata, pero se observa a la vez, la peculiar presencia de tres asentamientos urbanos ubicados a cierta distancia y conectados a través de las finas líneas del ferrocarril. Son como tres “manchas” en el plano, que corresponden a los tres “pueblos” y sus respectivos “partidos” (ámbitos de gobierno): San Martín, San José de Flores y Belgrano.

En el período entre 1870 y 1910 la ciudad experimentó un gran crecimiento sobre la base de la importancia del puerto y fruto de la llegada masiva de inmigración española. El crecimiento extensivo de la ciudad se articuló con los nuevos tranvías y trenes, y alrededor de las nuevas estaciones empezaron a establecerse algunas residencias e incipientes calles, en un modelo de crecimiento de baja densidad que se extendería sobre un llano casi infinito.

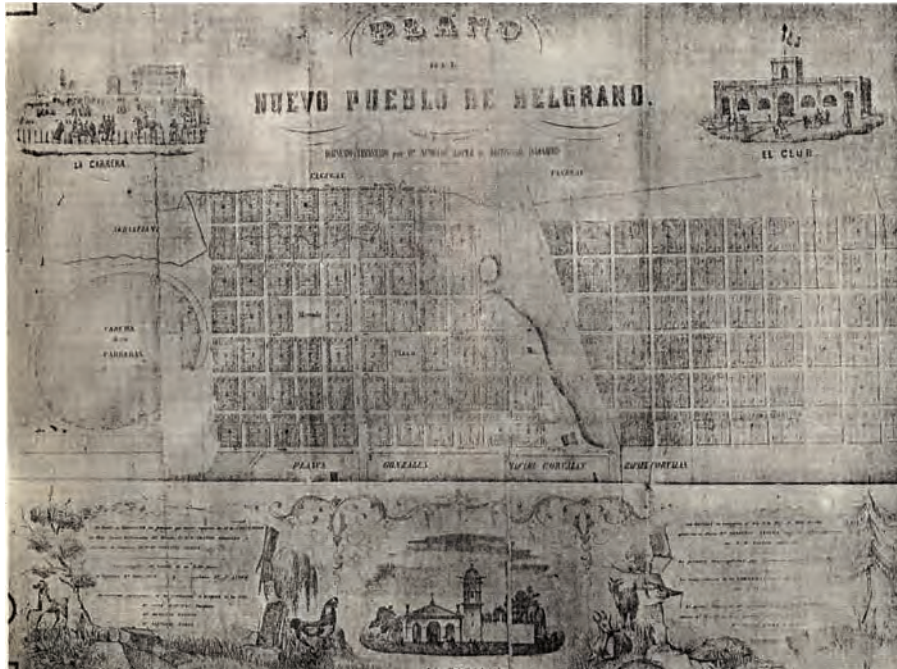
Interesante es el caso de San José de Flores, uno de tantos pueblos nacido sobre un camino de salida de la capital. Muy tempranamente, hacia 1806, se parcelaba un ámbito pequeño sobre esta misma vía, procurando

<< Plano para ensanche de la Capital Federal, Buenos Aires, 1888

<^ Restitución del plano sobre cartografía actual (ciudad preexistente, vías rodadas y ferrocarril y nuevas extensiones planeadas)

<^v Ortofotografía actual, que resalta extensión trama de Belgrano en su cotexto urbano.

Detalle de la retícula, en el área de las Barrancas de Belgrano y diagonal del ferrocarril



<^ Plano ilustrado de Belgrano, Armanino, 1858

<v Plano de Belgrano, Bianchi, 1882

>> Imágenes actuales del sector. Ámbito central de transformación (edificios en altura) y área mayor conservación (entorno a Av. Melián)

un espacio para construir casas en los alrededores de una nueva iglesia y su plaza. Las manzanas cuadradas tenían 120 m de lado y en un primer momento fueron ocupadas mayoritariamente por las clases populares. Con la llegada del ferrocarril del oeste a partir de los 50', el pueblo de Flores tomaba su empuje definitivo y en 1875 se levantaba un nuevo plano que preveía hasta 80 manzanas

En una trayectoria similar, pero mucho más literal desde nuestra perspectiva, interesa fijarse especialmente en el caso de Belgrano, un *"pueblo, ciudad, capital y barrio"* según el título del historiador Héctor Iñigo Carreras. Situados en el mismo momento histórico que El Vedado, sus orígenes se sitúan concretamente en noviembre de 1855, cuando el Departamento de Gobierno de Buenos Aires determinó la fundación de un nuevo pueblo situado en las afueras de la ciudad, a petición de algunos vecinos residentes en este partido, que se constituirían en "Comisión Fundadora".

En este momento, el ingeniero Nicolás Descalzi fue el encargado de levantar el plano del nuevo pueblo, para presentarlo al Departamento Topográfico, en donde su director, el Ingeniero Saturnino Salas, dividió las 66 manzanas delimitadas en 18 parcelas, 10 de 16x50 varas y 8 de 25x25. Siguiendo el modelo más clásico, y a diferencia del Plano de El Carmelo, el trazado inicial de manzanas se organizaba entorno a una plaza central, alrededor de la cual se situaba la iglesia, la escuela, el ayuntamiento y las principales residencias. Aunque como Flores, Belgrano se asentaba también en relación a los principales caminos que cruzaban este ámbito, la iniciativa del barrio coincidiría con la puesta en marcha del ferrocarril, siendo esta posibilidad de conexión, la verdadera razón de su dimensión notable. En 1860 se iniciaron los trabajos de construcción de la línea que uniría San Fernando con Buenos Aires. La primera estación se inauguraba en diciembre de 1862 junto al ramal del ferrocarril del norte, que desde la estación terminal de Retiro llegaba a Belgrano. Y en 1887 vivían ya casi 10.000 personas en este partido (unas 15.000 en Flores). Estamos por lo tanto ante un caso que se desarrolla desde una estrategia y con unos tiempos prácticamente idénticos al Carmelo-Vedado.

Sin embargo parece ser que en este caso se trató de una promoción de los propios vecinos, para dotar el entorno de sus residencias de una mayor condición urbana y de una menor dependencia respecto al centro de la ciudad (razón por la que, inicialmente, se acordó asignar una parcela a todo aquél que quisiera establecerse en el nuevo pueblo, con la única condición de edificar en un corto espacio de tiempo). Pronto el barrio adquiriría buena fama, y las vistas sobre el río desde las barrancas (parque urbano conocido actualmente como "Barrancas de Belgrano") fueron motivo de atracción para el asentamiento de las primeras quintas en este sector del barrio. En relación al trazado del ferrocarril y sus paraderos, los distintos sectores del barrio adquirieron un carácter diferencial. Al norte de la primera estación Belgrano "C" (según fuentes distintas "C" referida a su vocación "comercial", a su posición "central" o al recorrido "central" del tren) se constituiría el primer centro de la ciudad, que permaneció como el más activo del barrio, apoyado sobre uno de los antiguos caminos, la actual avenida Cabildo. Al sur de la misma estación se extendería el "Bajo Belgrado" como un área



urbana más modesta por situarse sobre terrenos inundables de menor valor, ocupados por las clases bajas. Al norte, entorno a la estación Belgrano “R” (seguramente por enlazar con “Rosario”) se establecería a posteriori un sector residencial de calidad distintiva, una parte del cual se ha conservado hasta hoy.

En ambos sub-sectores destaca la calidad de una urbanización plantada de árboles, aunque la transformación del tejido edificado haya acabado conformando dos paisajes urbanos claramente diferenciados. La sustitución masiva de las residencias originales por altos edificios plurifamiliares ha comportado una densificación muy notable de Belgrano C, que sigue manteniendo un carácter residencial de cierta exclusividad respecto a la ciudad de Buenos Aires. Sobre a retícula permanente, se erige una ciudad totalmente transformada respecto a sus orígenes, caracterizada por su diversidad volumétrica, en una proporción mucho más acentuada que El Vedado. El equilibrio entre nuevas y viejas edificaciones está claramente decantado del lado de las primeras.

En cambio un sector de Belgrano R se ha mantenido en una suerte de reducto de lo que habría sido inicialmente el barrio. Edificado a partir de la primera década del siglo XX, se asentaron ahí grandes residencias aisladas, erigidas mayoritariamente siguiendo el estilo anglosajón, rodeadas de frondosos árboles y jardines. El origen europeo de sus residentes marcó cierto aire

pintoresco, conservado en los “cottages” al estilo tudor y “petit-hôtel” Luís XIII.

Son muchas concomitancias en este caso las que lo relacionan con El Vedado, siendo de todos los que se presentan, el de un mayor parecido en términos generales. De orígenes contemporáneos, es parecida su relación con el ferrocarril, importante su dimensión y destaca por la ortogonalidad de sus calles que, sin embargo, definen manzanas de tamaño y forma ligeramente variables (cuadradas y rectangulares). Además, el contraste entre el desarrollo del sector central (con grandes edificios y pocos rastros del pasado) y del sector norte (más conservado) resulta también interesante para discutir, comparativamente, ciertos aspectos del futuro de El Vedado.

CASELLA DE CALDERÓN, ELISA “Belgrano. La ciudad yuxtapuesta” número 6, monográfico revista *Buenos Aires nos cuenta*, BA, 1984.

DÍEZ, FERNANDO E. *Buenos Aires y algunas constantes en las transformaciones urbanas*. Editorial de Belgrano, BA, 1992.

GORELIK, ADRIÁN ; *La grilla y el parque : espacio público y cultura urbana en Buenos Aires, 1887-1936*, Universidad Nacional de Quilmes, BA, 1998

Buenos Aires: ocho recorridos por la ciudad. Guía de arquitectura, JUNTA DE ANDALUCÍA, BUENOS AIRES. MUNICIPALIDAD DE LA CIUDAD, BA 1994 .

GUTIÉRREZ, RAMÓN; *Buenos Aires, A Great European City* en ALMANDOZ, A. (ED) *Planning Latin American Capital Cities 1850-1950*, Routledge, London, 2002.

GUTMAN, M Y HARDOY, J.E. *Buenos Aires 1536-2006. Historia del Área Metropolitana*. Ediciones Infinito, BA, 2007.



<< Grandes residencias, calles arboladas y parques en los orígenes del barrio de Belgrano (Buenos Aires).

>> Imágenes actuales del sector de Santa María La Ribera (México DF)



Un nuevo patrón de crecimiento: Santa María la Ribera y las colonias de México DF

La colonia Santa María la Ribera fue uno de los primeros desarrollos urbanos en dar el salto hacia la construcción de la gran capital de México. Propuesta de 1856, ocupó un área agrícola al noroeste de la ciudad central. Su construcción se inspiró en la tradición colonial mejicana de las casas de campo, asentadas sobre un nuevo barrio suburbano, retiradas inicialmente de la calle creando jardines en su fachada.

La presentación de este caso, de una relevancia no mayor al resto de colonias, responde a su valor de experiencia urbanística primera, de nuevo patrón de crecimiento que se repetiría sucesivamente. Se establece una relación evidente con la condición fragmentaria de El Vedado. Pero lejos de la importancia y representatividad de éste, la colonia Santa María no sería tanto un modelo a seguir, sino la primera de una serie de parcelaciones que se desarrollaron casi de una forma simultánea y que explican como, entre el momento inicial y el año 1900, la población y la extensión de la ciudad prácticamente se doblara (pasando de poco más de 400 a 850 ha).

En México DF se han denominado “colonias” a una forma de urbanización planeada de manera integral durante esta época, que persiguen introducir algunos elementos de modernidad como una serie de servicios de infraestructura dentro de una retícula más amplia (en relación a las antiguas cuadrículas fundacionales). Plantean con ello un cierto cambio de escala en los elementos de la estructura urbana, con calles que pasan



a ensancharse entorno a los 15 metros. Se trata, como en el resto de casos, de la nueva ciudad del ingeniero frente a una irregular cuadrícula colonial.

Sin embargo, salvo algunas excepciones, su planeamiento no incorpora una voluntad de autosuficiencia respecto al núcleo central, sino que en realidad fomentan esencialmente su función residencial, hasta el punto que en muchos casos no se incorporan más elementos dotacionales que una simple plaza.

La gestión de las nuevas parcelaciones tuvo mucho que ver con la Ley de Desamortización de Bienes (1856) que conllevó la parcelación de grandes fincas, y la paulatina construcción del sistema de tranvías, a partir de 1857. El proceso tomó tal empuje en la ciudad que casi 600 colonias fueron proyectadas en 50 años, entre 1860 a 1910, dando el verdadero despegue metropolitano de la capital.

A pesar de su planteamiento y gestión autónomos, las colonias se emplazan a corta distancia de la ciudad preexistente y en contacto contiguo entre sí. Aún así, cada una mantuvo una autonomía en la propia ordenación de los trazados, sin que ninguna de las ordenaciones lograra asentar unas pautas modelo generalizables. También su extensión es variable, oscilando entre las 100 y 200 ha (con la única excepción de “Roma Norte y Roma Sur” de más de 300 ha.)

La colonia de Santa María la Ribera fue establecida formalmente el mismo año que El Carmelo, 1859, y solo la colonia Los Arquitectos había sido tramitada unos meses antes. Sin embargo, su menor entidad dimensional (solo 8,5 ha) y un menor interés urbanístico nos llevan a presentar el caso de Santa María la Ribera por su mayor analogía e interés con El Vedado, llegando a considerarla como pionera entre las colonias (como de hecho sostienen algunos autores).

La colonia inicial cubría una superficie total de 95 ha y fue promovida por la sociedad inmobiliaria “Flores hermanos”, quienes plantearon la construcción simultánea de otras dos colonias, la Teja y la Condesa, cuyo desarrollo tuvo que esperar más de 40 años. El proyecto de ordenación fue levantado por el périto agrimensor Don Francisco Jiménez en 1858. Su propuesta versaba sobre la ubicación de una cincuentena de manzanas rectangulares entorno a una plaza y una gran alameda central actuando como elemento lineal estructurante. A parte de la reserva de las áreas verdes, el plano original previó otros espacios destinados a mercado, escuela e iglesia, en una proporción muy alejada del Plano de El Carmelo.

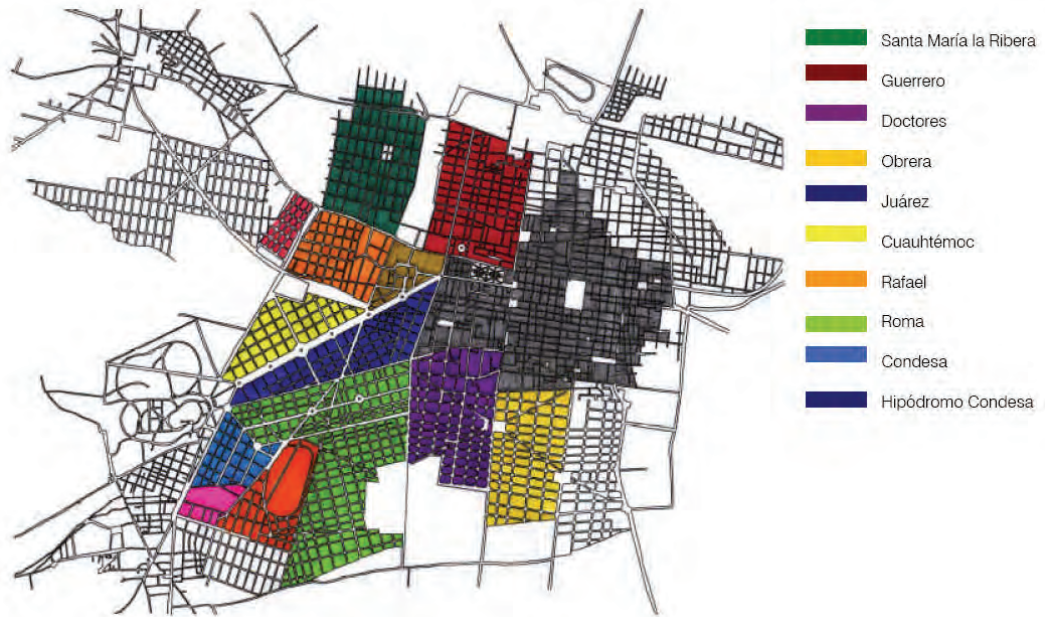
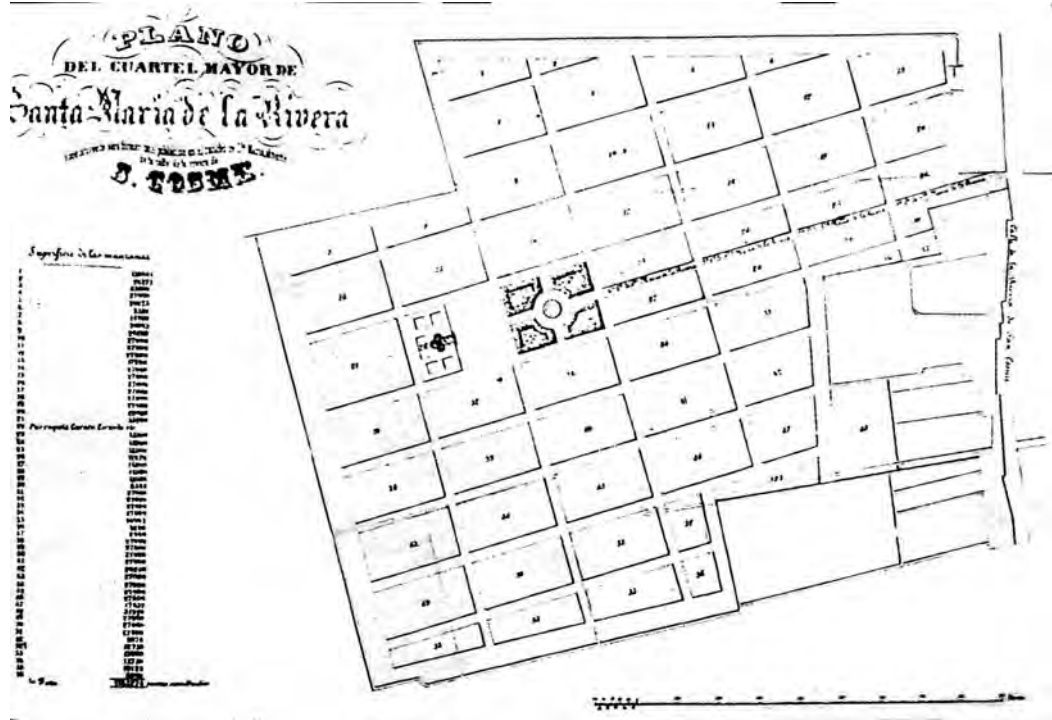
La trama de la colonia estuvo constituida inicialmente por 56 manzanas rectangulares con relativas variaciones dimensionales (entorno a los 90-125 por 190-200 metros), que en su práctica totalidad se destinaron a un uso residencial exclusivo. Como en el plano de El Carmelo, también figura aquí la división parcelaria de las manzanas, con un promedio de 20 solares por unidad y un tamaño inicial de entre 19 y 25 m de frente por un fondo de entre 42 y 54 m (bastante parecidas al Carmelo, con fondo regular 50 m y frente entre de 13’6 a 22,6 m).

<< *Plano topográfico de la Ciudad de México*, Antonio García, 1903

<^ Restitución del plano sobre cartografía actual (ciudad preexistente, vías rodadas y ferrocarril y nuevas extensiones planeadas)

^v Ortofotografía actual, que resalta extensión trama de Santa María La Ribera en su cotexto urbano.

Detalle de la retícula, en el área de la plaza central.



<< Plano del Cuartel Mayor de Santa María La Rivera, B. Cosme, sin fecha

<v Esquema del conjunto de las primeras Colonias alrededor del centro de la ciudad (Araceli García Parra)

vv Plano de parcelación de la Colonia Roma, 1902. Vista panorámica de algunas edificaciones



Como sucedería con El Vedado, el arranque de esta colonia no fue fácil, y hasta transcurridas dos décadas desde su fundación, no comenzó a llenarse de casas más consolidadas y de una mayor calidad arquitectónica, alcanzando su apogeo a principios del nuevo siglo. Aunque inicialmente algunos burgueses situaron sus casas de campo en este sector, la proximidad posterior (1873) con la *Buenavista Railroad Station* y el desarrollo de la colonia Guerrero al este de la estación, implicó un importante cambio social en el barrio. Pronto se introdujeron aquí las casas unifamiliares más modestas y también algunas viviendas plurifamiliares. En contraste, la colonia Guerrero representó un barrio de carácter obrero, ubicada en proximidad a los espacios de trabajo en el norte de la ciudad, donde frecuentaban los tipos residenciales de vivienda colectiva, las *vecindades* y los *corrales*. Las clases burguesas decidieron moverse hacia nuevas colonias, más alejadas del centro, donde era posible disfrutar de sus residencias aisladas en un entorno más pacífico.

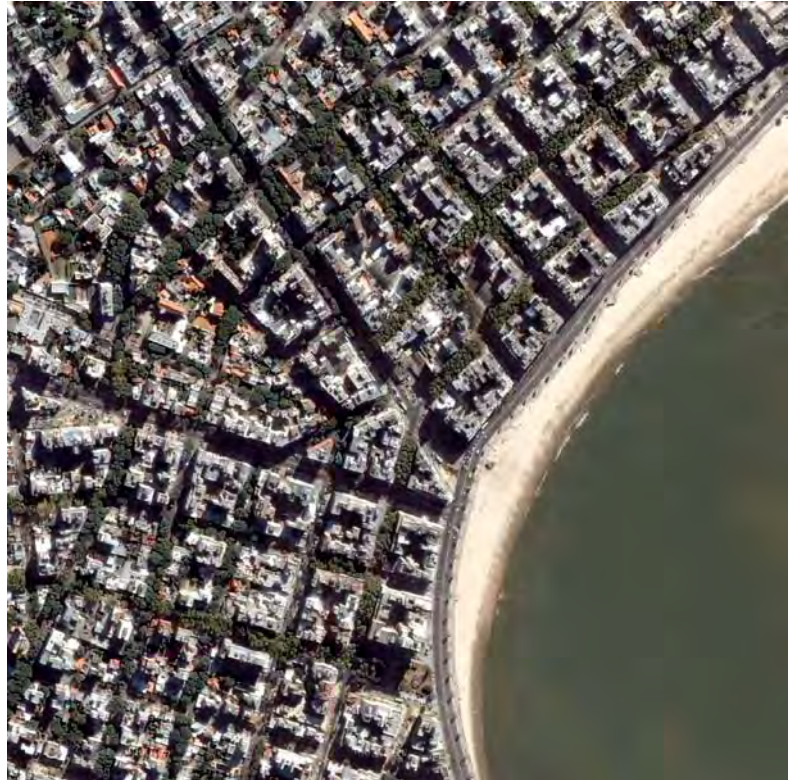
Con todo ello la construcción de la colonia fue fiel a su trazado original aunque sus límites se verían desbordados hasta llegar a doblar su superficie inicial (180 ha). La parcelación planteada inicialmente tendió a fragmentarse, adaptándose a las tipologías más comunes, que serían de casas entre medianeras dispuestas sobre parcelas alargadas. Más rara fue la introducción de las casas aisladas tipo chalet, con jardines en todos sus límites, que se situaron en las parcelas de mayor tamaño. El resultado fue un tejido bastante compacto en el que se mantuvo cierto carácter colonial, con casas con patios más pequeños y la importación de algunas arquitecturas de origen europeo. Sin embargo, el predominio de las clases medias acabaría dando el tono general al barrio.

Una de las colonias preferidas de las clases con mayores recursos fue la colonia Roma, cuyo paisaje urbano guarda mayor parecido con El Vedado, sobretodo atendiendo su actual fisonomía, su histórica constitución social e incluso su extensión, también similar. Las grandes mansiones ubicadas en este sector sí son representativas de la condición burguesa de un barrio ocupado por las clases medias y altas, que desde su asentamiento inicial en colonias como Santa María La Ribera se desplazaron hasta aquí. No obstante, su tardío desarrollo (1902) y un trazado de calles y manzanas más complejo, con gran diversidad de formas geométricas y dimensionales lo diferencian sustancialmente de la retícula isótropa y perfecta de El Vedado.

BOILS, GUILLERMO; *Santa María la Ribera. Pasado y presenta de la colonia*; Universidad Autónoma Metropolitana. Xochimilco, México DF, 2005.

McMICHAEL REESE, CAROL; *The Urban Development of Mexico City, 1850-1930* en ALMANDOZ, A. (ed) *Planning Latin American Capital Cities 1850-1950*, Routledge, London, 2002.

GARCIA PARRA, A. *Valoración de los proyectos de geometría en la generación, permanencia y adaptabilidad de algunas tramas urbanas en forma de ensanche: el caso de la Colonia San Miguel Chapultepec en la ciudad de México*. Tesis Doctoral Dir. MIQUEL DOMINGO DUOT, UPC, Barcelona, 2006.



<< Plano de la Bahía de Montevideo, 1813. La ciudad colonial y su relación territorial

<^ Restitución del plano de Montevideo de 1905 sobre cartografía actual (ciudad preexistente, vías rodadas y ferrocarril y nuevas extensiones planeadas)

^v Ortofotografía actual, que resalta extensión de Pocitos en su contexto urbano.
Detalle de la retícula. Orientación e irregularidad de las manzanas



El descubrimiento del mar, baños y tranvías: Pocitos y Montevideo

La fundación del pueblo de Pocitos en 1868, situado a levante y alejado del centro fundacional de Montevideo, desvelaba el porvenir de un malecón de más de 20 Km. de recorrido, como uno de los mayores potenciales de la capital de Uruguay. Aunque ni el trazado algo irregular de Pocitos, ni su poca entidad respecto al conjunto de la ciudad inviten a una analogía directa con El Vedado, sí que su relación con el agua y con la geografía de la ciudad sugiere esta comparación.

De entre las grandes capitales iberoamericanas, Montevideo es la más joven, por su fundación hacia 1724 (200 años después que La Habana, por ejemplo), en el enclave estratégico donde desemboca el río de la Plata. Su tardío establecimiento explica las características diferentes de su trazado original, de manzanas regulares y de calles ortogonales y de una geometría rectilínea sustancialmente perfeccionada respecto a la mayoría de dameros fundacionales de otras grandes capitales.

Durante el siglo XIX se dio un proceso de extensión muy importante de la ciudad, aún teniendo en cuenta el atenuado desarrollo inicial que se mantuvo durante los primeros años de la República y hasta después de la demolición de las fortificaciones en 1829. Su afán de expansión territorial tomó tales dimensiones, que en los últimos 60 años del siglo XIX la ciudad pasaría de ocupar su ámbito central de 330 ha (3,3 kms²) hasta extenderse en un radio superior a los 10 Km., en una situación singular que fue el resultado de las múltiples parcelaciones promovidas por distintos agentes inmobiliarios. Como en el caso de Buenos Aires, éstas se realizaron como nuevos crecimientos en continuidad con la ciudad existente y también como nuevos pueblos situados sobre los caminos radiales.





<< Detalle de la extensión de Montevideo hacia el este.
Pocitos en 1905

<v Fragmento de detalle de la ocupación del sector en 1893. Edificación aislada y entre medianeras. Alineación y retirada a calle

^v Imágenes de la evolución del frente litoral. 1909 (acuarela), 1917 y años 50'



La fuerte actividad inmobiliaria se apoyó sobre la demanda de la inmigración que llegaba a la ciudad y los movimientos sociales derivados, sobre un creciente movimiento financiero y fue posible al final, por la introducción del trazado de los raíles. Con la voluntad de control y ordenación de los pequeños crecimientos, el estado marcó un límite de extensión y un plano de encaje común que sería denominado como *Ciudad Nueva* (1878). A pesar del interés relativo de una ordenación demasiado esquemática y con poca atención a la realidad del momento, es remarcable el establecimiento de la traza del Bulevar de Circunvalación General Artigas, por establecer una referencia clara para la ciudad emplazada al sector este. Como pasó con Pocitos, otros fraccionamientos quedaron también al margen de esta ordenación global, razón por la que a posteriori, fue decretada su inclusión en la “Novísima” ciudad de Montevideo (1881-86).

A diferencia de lo que ocurre en otras ciudades (La Habana, Buenos Aires o México DF) la modernidad del propio trazado fundacional de Montevideo no permite diferenciar tan diáfananamente entre las manzanas del núcleo primitivo, de aquéllas trazadas a posteriori. Sorprendente observar además como el trazado inicial mantiene incluso una mayor regularidad que los posteriores crecimientos. Es el caso de Pocitos, que a pesar de su geometría reticular, se construye sobre manzanas de dimensiones y geometría variables, siendo difícil establecer una dimensión tipo de manzana y calle.

Pocitos se asienta, en su modesta extensión inicial, sobre un ámbito de fuertes analogías con El Vedado, por su contacto franco con la costa, pero también por las suaves ondulaciones topográficas que se deslizan hacia el mar. Emplazado lejos de la ciudad, la costa era a mediados de siglo XIX un basto arenal atravesado por dos arroyos. En 1868 el propietario de este yermo, Juan Pedro Ramírez, mandó delinear el que pasaría a denominarse “*Pueblo de Nuestra señora de Pocitos*”

(denominación que se dice vinculada a la de las lavanderas que hacían su trabajo en el arroyo situado en este terreno). A sus modestas 20 manzanas originales, pronto se sumarían, en continuidad pero sin la exigencia de la absoluta ortogonalidad, nuevas pequeñas extensiones, denominadas Caprera, Víctor Emanuel, Artigas, Fortuna y Castelar.

Su desarrollo inicial estuvo directamente vinculado a la empresa del tranvía del este y en 1875 se inauguró la línea de la “*Empresa Pocitos, Buceo y Unión*” que también a posteriori (1906) sería electrificada. La misma empresa construyó dos instalaciones balnearias y algunos años después se estableció también un restaurante y un hotel. El uso inicial de recreo llevó a que las familias adineradas construyeran sus residencias de veraneo al lado del hotel, configurando un tejido de manzanas abiertas. La mejora de las condiciones del transporte y el sucesivo desarrollo de la propia ciudad comportaron la progresiva colmatación de los trazados originales por parte de las clases medias y altas, con lo que las primeras viviendas de recreo, adquirieron con el tiempo el carácter de residencias permanentes. La dilatación en el tiempo de construcción del barrio, conllevó una notable variedad del patrimonio edilicio, construido según referentes y patrones diversos. Una diversidad aumentada por el simultáneo establecimiento de las clases más populares, con edificaciones más modestas y alineadas a la calle. El plano de Pocitos de 1888 da muestra de ello. En algunos casos, las edificaciones se retranquean en el ámbito central de la manzana, recuperando la alineación a calle en las esquinas.

El caso de Pocitos resulta paradigmático del descubrimiento de la ciudad litoral, de las nuevas influencias del higienismo y de una cultura urbanística que valora especialmente las aguas y los aires del mar. Como en el caso de El Vedado, este sería el territorio de mayor potencial para la ciudad, en donde Pocitos habría marcado un importante episodio. En el extenso borde litoral de la ciudad, otros asentamientos como Punta Gorda o

Carrasco fueron, a principios del XX los barrios que heredarían la condición social más elitista y donde se construyeron las mejores residencias, llegando a encargar un proyecto de gran ambición al francés Carlos Thays para proyectar el sector central del nuevo balneario que ocuparía esta zona (en una relación claramente análoga a la de El Vedado con Miramar). A posteriori, la actual Rambla Naciones Unidas (Avenida del Malecón en La Habana) conseguiría reseguir la línea de la costa de la ciudad, relacionando sus más deseados territorios, donde se alternan los parques con los ámbitos residenciales privilegiados. Los paseos litorales de Pocitos, Ramírez, Malvín o Carrasco, se conectarían entre sí hasta crear un enorme malecón de más de 20 km.

Hacia los años 30' del siglo XX, aparecieron las primeras residencias en altura, iniciando una progresiva sustitución culminada con la Ley de Propiedad Horizontal de 1946. En la década de los 50 la sustitución tipológica fue casi total alrededor de la costa. La compañía Bello y Reboratti dejó su impronta en el barrio, construyendo amplios sectores y ocasionando las primeras modificaciones parcelarias. En la actualidad Pocitos tienen un tejido urbano de manzanas cerradas en el que predominan claramente las edificaciones entre medianeras. Pocos reductos han quedado de aquella ciudad de residencias aisladas que fue característica de sus primeros tiempos.

LIGRONE, PABLO Y PERDOMO, ÁNGELA; *Proyecto de Plan Especial de Ordenación, Protección y Mejora de Pocitos. Memoria de Información del Plan*. Diciembre 2001. www.montevideo.gub.uy/pot/pepo.pdf

OTERO, RUBEN. Universidad de la República Oriental de Uruguay. *De las Leyes de Indias al urbanismo estratégico. Notas sobre la influencia en el urbanismo uruguayo*. Facultad de Arquitectura. Montevideo 1997

Guía Arquitectónica y Urbanística de Montevideo, Junta de Andalucía, Intendencia Municipal de Montevideo, 1992

TORRES CORRAL, ALICIA *La mirada horizontal. El paisaje costero de Montevideo*, Facultad de Arquitectura. Universidad de la República. Ediciones de la Banda Oriental, Montevideo, 2007.



<< Fachada litoral y calle característica de Pocitos

>> Vista oblicua de la Avenida Paulista (Postal)

>>> Panorámica de la Avenida en 1910



La imagen de la ciudad exclusiva: la Avenida Paulista y la “Villa América” en Sao Paolo

El último de los casos se sitúa en la ciudad de Sao Paolo, singular respecto al resto de los presentados, tanto por sus orígenes (ciudad fundación poruguesa), como por su desarrollo más tardío. En 1870 la ciudad era aún una pequeña capital de provincia, de poco más de 30.000 habitantes y hasta pocos años antes no había superado los límites de la ciudad colonial, definidos por el triángulo entre los monasterios del Carmo, Saõ Francisco y Saõ Bento, y los ríos Tamanduateí y Anhangabaú.

Como en los casos anteriores, a partir de la década de los 60 del siglo XIX se iniciaron en una de las capitales de Brasil algunos cambios que comportarían la aparición del nuevo “código de Posturas Municipales” para la ciudad, en el que se establecieron las reglas de construcción urbana de acuerdo con la infraestructuras y el transporte (iluminación, saneamiento, tranvía), en un proceso en el que “chácaras” y campos cederían su lugar a los nuevos sectores urbanizados. Importante fue el nuevo reglamento en la construcción de los nuevos distritos, entre los que destaca por ser el primero, el de Higienópolis, al norte de la ciudad (de una toponimia explícita del contexto y de su propia razón de ser). Casi simultáneamente, los mismos principios guiarían la construcción de la nueva área entorno a la Avenida Paulista (1891), el barrio burgués donde se asentarían las nuevas élites cafeteras, denominado como Villa América.





Es esta una área promovida por las élites con la voluntad de alejarse del centro de la ciudad, más allá de los barrios de los Campos Eliseos o Higienópolis. Siguiendo el trazado del ingeniero Joaquim Eugênio de Lima se originaba un tejido urbano constituido por *palacetes* (residencias aisladas), convirtiendo el espacio de la Avenida en paisaje espléndido de la ciudad. Uno de sus promotores fue Horácio Sabino, quien en los primeros años del siglo XX parceló la finca de su familia, ocupando desde la Alameda Santos hasta la Rua Estados Unidos.

Los grandes palacetes siguieron nuevas pautas de ordenación, establecidas primero en el *Código de Posturas* de 1886 y sobretudo, en su concreción específica e innovadora para el ámbito de la nueva avenida. Tal iniciativa fue a cargo de los mismos promotores de la urbanización, que impulsaron la nueva Ley de 1894 (código sanitario) que obligó a una retirada de 10 metros en el frente y de 2 metros en los laterales en cada una de las parcelas. Quería acentuarse de esta manera la condición de aislamiento residencial y también la imagen global de exclusividad. Para ello también el espacio de la calle fue motivo de preocupación y la misma Avenida fue la primera de la ciudad en asfaltarse en 1915, muestra del poderío social concentrado en esta área.

En la Avenida Paulista destacó la pronta construcción del Trianon, un edificio recreativo (restaurante, sala de fiestas, etc.) con un belvedere en la parte superior, destinado a la contemplación de la ciudad. Emplazado entorno a un parque, se convirtió en referencia y foco de encuentro para la población de los barrios ricos.

La “*Planta General da Capital de Sao Paulo*” de 1897 muestra el momento inicial de expansión de la ciudad, a través de nuevas parcelaciones sin la continuidad que se percibe por ejemplo, en el caso de México DF. En el extremo inferior izquierdo, el área de la Avenida Paulista aparece sin demasiada entidad formal, como un trazado ortogonal de calles perpendiculares a esta Avenida. Otros ámbitos sí aparecen con un marcado carácter aislado y en relación a las líneas de ferrocarril. Más allá de trazados y relaciones planimétricas, la relevancia del caso de la Avenida Paulista y de sus aledaños, lo que se denominará a posteriori Cidade Nova o Jardim Paulista, acabará teniendo una relevancia mucho mayor. En solo 40 años, entre 1890 y 1930 la ciudad experimentó un crecimiento exponencial, pasando de los 65.000 a los 900.000 habitantes, asumiendo una extensión análoga a la de muchas capitales europeas. Sao Paulo se convertía en la gran “*metrópole do café*”.

Seguramente lo más representativo de este caso, es el esfuerzo para construir una ciudad alternativa y marcadamente elitista, y seguramente por ello, desligada del ferrocarril (a diferencia del resto de casos presentados). Sí que en cambio el espíritu de la burguesía cafetera necesitó plasmarse de forma explícita sobre una nueva forma de ciudad, especialmente después de la proclamación de la República en 1889 (muy posterior a los casos de México o Argentina, y solo una década antes que Cuba). Esta marcada concepción



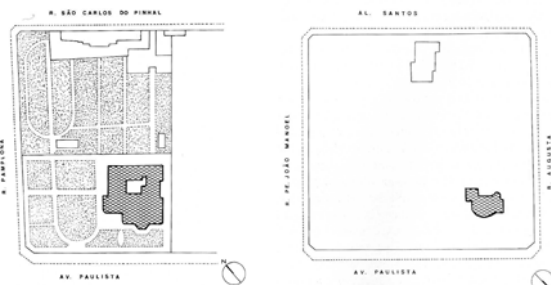
<< *Planta General da Cidade de Sao Paolo*, 1905

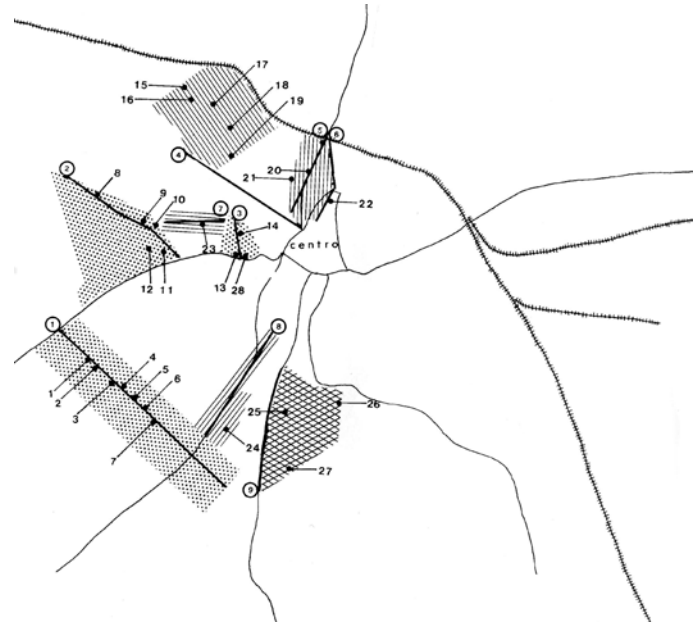
<^ Restitución del plano sobre cartografía actual (ciudad preexistente, vías rodadas y ferrocarril y nuevas extensiones planeadas)

^v Ortofotografía actual, que resalta extensión trama de Santa María La Ribera en su cotexto urbano. Detalle de la retícula, en el área de la plaza central

^^ Esquema de interpretación Avenida Paulista: organización en espina, eje verde, edificación aislada

vv Relación entre grandes palacios y manzana. 2 ejemplos de la Avenida Paulista, 1896 y 1903 (Naclério Homem, pp. 170 y 200)





<< Esquema de grandes "Chacras" y disposición de los principales Palacetes (Naclério Homem, pp. 82 y 245)

vv Imágenes de los grandes palacios. Vista oblicua Parque Trianón

vv Avenida Paulista, 1911 y 1965



de las nuevas parcelaciones estuvo asociada a una terminología social propia: las "villas" y los "jardims", dos denominaciones que se aproximan, como ninguna de las anteriores, a las ideas más características de los "suburbios burgueses" o las "proto-ciudad jardín".

Sin que el ferrocarril sea motor en el caso de la Villa América, también en Sao Paulo este tuvo una gran influencia en el desarrollo inmobiliario. Dos compañías principales estuvieron involucradas en el importante proceso de extensión de la ciudad: la *Sao Paolo tramway Light and Power* y la *City of Sao Paolo Improvements and Freehold Land Company Limited*. Esta última compañía, empezó su actividad en 1912, gestionando más de 10 mil ha. de tierra en el suroeste del centro. Su producto no se dirigiría únicamente a las clases sociales más ricas, sino que se diversificaba para llegar a diferentes sectores de la población. La compañía desarrolló en 1911 la primera parcelación en la ciudad: se trataba de una ciudad jardín concebida por los mismos Raymond Unwin y Barry Parker denominada *Jardim América* (que no hay que confundir con "Villa" América). A esta exitosa experiencia se sucedieron muchas otras, y los *Jardims* América y Europa muestran un modelo de extensión caracterizada según la idea de suburbio residencial, de una naturaleza social y funcional más exclusiva, de un trazado formal que sustituye la retícula por los trazados orgánicos. Su forma e ideales se encajarían plenamente en el concepto de "suburbio" residencial norteamericano, y en este sentido ya se alejarían marcadamente de la familia de casos presentados.

Durante la década de los 50 los pequeños palacetes de la Avenida Paulista empezaron a sustituirse para aprovechar la clara vocación central y comercial de la propia avenida. En décadas sucesivas la primera transformación tomó mayor empuje, con la edificación de edificios de gran altura, de más de 30 plantas que son hoy característicos del peculiar paisaje de Sao Paulo.

NACLÉRIO HOMEM, M.C. *O palacete paulistano e outras formas urbanas de morar da elite cafeeira, 1867-1918*, M. Fontes, Sao Paulo, 1996

DA SILVA PEREIRA, MARGARETH; *The time of the Capitals: Rio de Janeiro and São Paulo: Words, Actors and Plans* en ALMANDOZ, A. (ed) *Planning Latin American Capital Cities 1850-1950*, Routledge, London, 2002.

MARINHO NERY JR, JOSÉ; *Um século de política para poucos: O Zoneamento Paulistano 1886-1986*, FAU USP 2002; <http://jmarinho.sites.uol.com.br/sumario.html>

MALTA CAMPOS, CANDIDO; HELENA GAMA, LÚCIA; SACCHETTA, VLADIMIR, *São Paulo. Metrôpole em trânsito*, SENAC, Sao Paulo, 2005

GOULART REIS, NESTOR; *Sao Paulo. Vila Cidade Metrôpole*, Prefeitura de Sao Paulo, 2004.

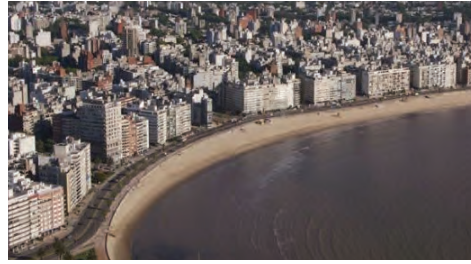
LIMA DE TOLEDO, BENEDITO; *Sao Paulo, tres cidades en um século*, Plivraria Suas Cidades, 1983 (1ª ed. 1934).



BELGRANO



SANTA MARIA LA RIBERA



POCITOS



VILLA AMERICA



EL VEDADO

La presentación del conjunto de las cuatro experiencias reafirma sin lugar a dudas, la representatividad y el interés urbanístico del proyecto de El Vedado. Se podrían haber destacado otros casos más o menos contemporáneos en América y en Europa, de relevancia similar. En cualquier caso, su elección responde claramente a la voluntad de enfatizar determinadas características de El Vedado, como un proyecto que reúne algunos de los rasgos que son más significativos de los ejemplos presentados:

a / la sorprendente **autonomía** del nuevo crecimiento respecto a la ciudad central, explícita en la clara discontinuidad respecto a la trama colonial, ejemplificada en los nuevos pueblos de Flores y Belgrano, en la llanura del gran Buenos Aires;

b/ la aportación de una **nueva forma** urbana y también de una **nuevo sistema de gestión** y ordenación del suelo (los “repartos” de La Habana), presentados a través del caso de las colonias de México DF;

c/ la incorporación de la cultura de los baños, de la salud vinculada al agua, que descubre los territorios litorales de algunas ciudades. Son las **ideas del higienismo**, representadas en el desarrollo del sector de Pocitos en Montevideo;

d/ y finalmente, la construcción de una nueva **imagen del poder burgués**, esbozada en las opulentas arquitecturas de las grandes residencias unifamiliares y sus jardines: son las grandes villas o los “palacetes”, de las élites del café o del azúcar. Como sucedió en Sao Paulo, la decisión del alejamiento del centro acabaría comportando la definición de los futuros centros de las metrópolis, con la Avenida Paulista como paradigma.

Si bien en su arranque inicial parece que todos los casos compartieron un tipo de edificación aislada similar y una misma voluntad de ciudades “verdes” (la Alameda de Santa María o las

Barrancas de Palermo, por ejemplo), es curioso como en mayor o menor grado, se acabarían imponiendo las edificaciones entre medianeras. La propia especulación inicial, la caracterización social de los barrios o la presión inmobiliaria y las progresivas subdivisiones parcelarias, darían cuenta de ello.

Especialmente interesante es la analogía entre determinadas imágenes iniciales de los casos presentados - de gran parecido entre sí - y sus respectivas imágenes actuales. Dan idea del destacado papel que han tenido estos sectores en el desarrollo de sus respectivas ciudades y de su gran capacidad en asimilar los nuevos requerimientos de tantas décadas de progreso urbano. Se trata de un abanico ilustrativo de grados diferentes de transformación, de cómo se ha producido la evolución de las pacíficas estructuras urbanas originales, sometidas a grados de presión distinta (a excepción del caso de Santa María): la radical centralidad de la Avenida Paulista, la homogeneización de la fachada marítima de Pocitos que borró cualquier rastro de su pasado y una notable e irregular densificación de Belgrano, convertido en barrio residencial de fama entre los boaienses. En contraste con estos casos, la magnitud de las transformaciones urbanas de las últimas décadas, evidencia la singularidad de El Vedado, donde la persistencia de lo heredado convive en armonía con las notables mutaciones del paisaje original. Su particular desarrollo en los últimos 50 años ha permitido disfrutar de esta herencia.

En este universo de experiencias urbanísticas análogas, El Vedado destaca tanto por su proyecto emblemático, como por su singular realidad urbanística actual.