



En la encrucijada de dos mundos y dos tiempos: El Vedado, “ensanche jardín” de La Habana

At the Crossroads of Two Worlds and Two Eras: El Vedado, “Garden Grid” of Havana

Carles Crosas Armengol

RESUMEN: El artículo sitúa la importancia del proyecto de El Vedado en el marco de la urbanística del siglo XIX. A partir del análisis del plano fundacional de El Carmelo y en contraste con otros proyectos urbanísticos contemporáneos en el espacio iberoamericano, se sitúan las claves de la formación de lo que será el gran “ensanche jardín” de La Habana. En este contexto temporal y geográfico se sitúa El Vedado como un proyecto visionario fundamental con gran incidencia en la conformación de La Habana Metropolitana y que además destaca entre una serie de otros proyectos que surgieron durante la segunda mitad del siglo XIX y que esta investigación sugiere categorizar como “retículas verdes”, nacidas en la confluencia de Europa y América: productos urbanos híbridos entre las ciudades de fundación hispana, los ensanches europeos y los suburbios anglosajones.

PALABRAS CLAVE: Vedado, La Habana, Urbanismo siglo XIX, retículas verdes

ABSTRACT: The paper highlights the importance of the project of El Vedado in the framework of the urban planning of the Nineteenth Century. On the basis of the analysis of the founding plan of El Carmelo and in contrast with other contemporary urban developments in the Ibero-American scenario, some of the keys in the configuration of what will be the great “Ensanche Jardín” (green grid) in Havana are unveiled. In this temporal and geographical context, El Vedado is identified as a fundamental forward-thinking project with great impact on the configuration of Metropolitan Havana, which stands out among a series of other projects from the second half of the 19th century that this research suggest categorize as “green grids,” born at the confluence of Europe and America: hybrid urban products of the cities of the Hispanic foundation, the European “Ensanches” (grids) and the Anglo-Saxon suburbs.

KEYWORDS: Vedado, La Habana, Nineteenth Century Urbanism, Green grids

RECIBIDO: 01 junio 2019 APROBADO: 30 noviembre 2019

A Mario Coyula in memoriam, por su generosa sabiduría y carácter que inspiró esta investigación.

Introducción

El Vedado es "uno de los barrios más ricos y más grandes de las ciudades americanas" [1], escribía José María Bens Arrate en la Revista *Arquitectura* a mediados del siglo XX. ¿Sería esta una afirmación exagerada por el amor y orgullo que sentía el arquitecto por su ciudad, o pudiera ser además fruto de un contraste riguroso con otros proyectos similares en otras grandes ciudades del nuevo continente?

Este trabajo pretende aportar algunos argumentos sobre los valores y la excepcionalidad del barrio de El Vedado de La Habana, siguiendo la estela de los estudios trazados por muchos otros autores durante el siglo XX¹ [2-6]. Se pretende desvelar nuevas claves urbanísticas de aquella "riqueza" enunciada por Bens Arrate, buscando entender aquello que tiene de excepcional el barrio hoy, considerando lo que fue antaño e imaginando incluso lo que podría deparar su porvenir. Y en más de una década de estudios, discusiones y propuestas académicas compartidas sobre el futuro del barrio², se trata de descubrir tanto su singular proceso de transformación como los interesantes enigmas de sus orígenes³ [7].

Materiales y métodos

El hallazgo de la copia original del plano fundacional de El Vedado (Carmelo) en el Archivo del Servicio Histórico Militar (SHM) de Madrid en 1999, fue un momento muy importante en los prolegómenos de esta investigación⁴, 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. (Figura 1)

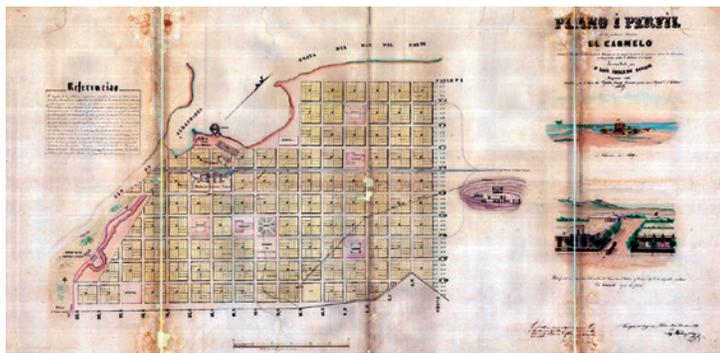


Figura 1. Plano y Perfil de la población titulada el Carmelo, D. Luís Iboleón Bosque, 1859. Fuente: Archivo del Servicio Histórico Militar de Madrid (SHM) SH CUB-108/10.

- [1] Bens, JM. Los avances urbanísticos de La Habana. *Arquitectura*. 1955;261(4):188-197.
- [2] Bay Sevilla L. Viejas costumbres cubanas: La barriada del Vedado. *Arquitectura*. 1943;11(119):227-30.
- [3] Bay Sevilla L. Viejas costumbres cubanas: La barriada del Vedado. *Arquitectura*. 1943;11(120):223-29.
- [4] Bay Sevilla L. Viejas costumbres cubanas: La barriada del Vedado. *Arquitectura*. 1943;11(121):280-89.
- [5] Bay Sevilla L. Viejas costumbres cubanas. La barriada del Vedado. *Arquitectura*. 1943;11(122):353-57.
- [6] Valladares y Morales, ÁL. 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. 2a ed. La Habana: P. Fernández y Cia; 1954.
- [7] Eizaguirre X, Crosas C. El Vedado. La Habana. Proyecto y Transformación. Barcelona: Edicions ETSAB; 2006.
- [8] Crosas C. Variaciones sobre la Regularidad: el Proyecto de El Vedado en la formación de La Habana Metropolitana. Tesis Doctoral, Universitat Politècnica de Catalunya; 2009. Director Xabier Eizaguirre. Disponible en <https://www.tdx.cat/handle/10803/78009>.

¹ Una admiración que comparte también el autor desde un primer momento, cuando hace dos décadas se sintió embaucado por su particular atmósfera e inició una investigación que concluiría en su tesis doctoral *Variaciones sobre la Regularidad: el Proyecto de El Vedado en la formación de La Habana Metropolitana*. Universitat Politècnica de Catalunya; 2009.

² En 1999 el autor desarrolló con el Profesor Xabier Eizaguirre una primera investigación sobre los antecedentes urbanísticos del barrio y su caracterización morfo-tipológica que sería presentada en forma de dossier (ediciones de 1999 y 2003) hasta las publicaciones mencionadas en las referencias.

³ Versiones previas de este trabajo en "El proyecto de el Vedado-La Habana", Dirección X. Eizaguirre, coordinación C. Crosas; ediciones de 1999 y 2003.

⁴ El Dr. Xabier Eizaguirre, dio con el magnífico ejemplar del "Plano del Carmelo" en el Archivo del Servicio Histórico Militar de Madrid, "rescatando" un documento de gran singularidad y valor, desconocido hasta la fecha, y del que se conservaban algunas copias sin valor equivalente en los archivos de La Habana.

Durante casi una década, se exploraron de forma simultánea y exhaustiva archivos cubanos y españoles. Si en España el Archivo del SHM fue principal referencia, en La Habana fue fecunda la búsqueda tanto en el Archivo Nacional de Cuba, en los fondos de la Biblioteca Nacional, así como en el Archivo del Instituto Provincial de Planificación Física (IPPF).

La reconstrucción de los orígenes y la transformación de El Vedado [8] se edificó sobre documentadas referencias previas, entre las que conviene citar primero las contribuciones de Ángel Luís Valladares o Bens Arrate y Bay Sevilla en la revista del Colegio de Arquitectos (*Arquitectura* y sus sucesivas denominaciones), así como notables contribuciones posteriores entre las que destacan aquellas de Mario Coyula y Roberto Segre⁵ [9-11], además de María Victoria Zardoya [12-13] entre otros [14]. La exploración exhaustiva de tres revistas de temporalidad y contenido diverso, fue crucial para recuperar algunas fuentes primarias, esto es: *El Porvenir del Carmelo* (1860-1861), la *Revista del Vedado* (1904-1912), promovida por su propia asociación de vecinos y la ya mencionada revista *Arquitectura* que desde 1917 y con nombres distintos fue tribuna de presentación y debate de ideas y proyectos para la ciudad.

Además de un exhaustivo trabajo de campo para la toma y contraste de datos (apuntes, fotografías, conversaciones, etc.), la documentación, interpretación y elaboración argumental fueron fases que se alternaron de manera fluctuante en la investigación. En el proceso de interpretación, el dibujo en clave morfo-tipológica fue una herramienta fundamental, por la confianza en la lectura formal de la ciudad como aproximación específica de los arquitectos, mezclando la visión estructural del conjunto con una visión de detalle calidoscópica (las parcelas, edificios, tramos de calle, las esquinas, los pequeños equipamientos de barrio, etc.)

Resultados y discusión

Entre el plano del Carmelo y el proyecto de El Vedado

La investigación demuestra cómo el proyecto de El Vedado tiene la particular característica de su elaboración fragmentaria, en base a una concepción inicial – el plano – que sin embargo, abarca solamente la parcialidad de su ámbito definitivo. Su trazado y determinaciones globales fueron en cambio complementados a posteriori, en decisiones que debieran considerarse como muy sustanciales.

Sin lugar a dudas, el desconocimiento de la figura del tal Ingeniero Iboleón⁶ y la relativa importancia de los promotores de la empresa no han contribuido a esclarecer el valor real ni la ambición del proyecto en el momento de su génesis. De la tríada de actores, José Domingo Trigo resulta ser el único personaje relativamente conocido. Se sabe de él que a mediados del siglo XIX, y por un corto período de tiempo, consiguió la concesión de los tranvías de Madrid⁷, cuando en 1869, siendo el concesionario de los ferrocarriles urbanos de La Habana, se asoció con Daniel O’Ryan logrando la concesión del primer ferrocarril urbano de la capital.

Sin embargo, a los nombres de Domingo Trigo, Espino e Iboleón habría que añadir otros. Convendría mencionar por un lado, la influencia que podrían haber tenido otros ingenieros en su papel de auténticos artífices del desarrollo y el saber urbanístico de La Habana del momento, entre los que destaca Francisco de Albear, quien además de estudiar en España, alternó su presencia entre la colonia y la metrópolis. Pero sobre todo, resulta preciso reivindicar la influencia directa del ilustre Francisco de Frías y Jacott, Conde de Pozos Dulces, propietario de la finca original del Carmelo-

[9] La Habana transformación urbana en Cuba. Barcelona: Gustavo Gili; 1974.

[10] Coyula Cowley M. La Habana Siempre. La Habana: Grupo de Desarrollo Integral de la Capital; 1996.

[11] Coyula Cowley M. Más acá del río y bajo los árboles. A la sombra de un Vedado que ya no es mas. In: Eizaguirre X, Crosas C. El Vedado. La Habana. Proyecto y Transformación. Barcelona: Edicions ETSAB; 2006. p. 10-15.

[12] Zardoya Loureda MV. El Vedado: la Ley y el Orden. In: AAVV. Regulaciones Urbanísticas. Ciudad de La Habana. El Vedado. Municipio Plaza de la Revolución: Ciudad de La Habana; Dirección Provincial de Planificación Física; 2007.

[13] Zard oya Loureda MV. La Habana del Oeste. Planificación Física-Cuba, 2004;(7):33-39.

[14] Pávez Ojeda J. El Vedado 1850-1940. De monte a reparto. La Habana: Centro de Investigación y Desarrollo de la Cultura Cubana Juan Marinello; 2003.

⁵ Equipo de Redacción. La Habana I y II – Números Monográficos Revista Arquitectura. 1971-1973;(340-1-2). Publicados a posteriori en: AAVV. La Habana transformación urbana en Cuba. Barcelona: Gustavo Gili; 1974 [9].

⁶ Distintos autores se han referido al nombre del ingeniero utilizando indistintamente su inicial “Y” o “I”, una cuestión derivada de la lectura controvertida de su firma original en los pocos documentos que se le han atribuido.

⁷ En 1871 comenzaron a circular los primeros tranvías que unían los barrios de Salamanca y de Pozas, por concesión obtenida en 1869. Aún así, la sociedad formada por Daniel O’Ryan y José Domingo Trigo no fue la que materializó este primer proyecto ya que en 1870 transfirieron su concesión a la casa inglesa Guillermo Morris y Cía (Revista Vía Libre, número 442 del mes de mayo de 2001).

Vedado, de quien pudiera plantearse la hipótesis que fuera el auténtico artífice del proyecto. Su pericia como agrónomo, su vinculación con las más reconocidas instituciones culturales, sus iniciativas políticas y culturales y principalmente, los conocimientos sobre urbanismo que habría acumulado en sus largas estancias en Baltimore, París, Madrid o Nueva York, podrían bien relegar con justicia el valor del trabajo del incógnito ingeniero, a las más que probables decisiones del verdadero promotor.

El plano del Carmelo es singular por su dimensión y calidad. Mide 103,4 x 214,6 cm, y se ha conservado dividido en tres hojas unidas. La escala generosa, 1 a 2 000, y su calidad gráfica, dan 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) y del ferrocarril (en azul), entre otras. La línea de la costa es resaltada en carmín y los tonos verdes señalan el ámbito en torno al río Almendares, los nuevos parques urbanos y las plantaciones de árboles; los grises definen las edificaciones existentes y los rojizos las que se propone; y finalmente el amarillo, predominante, rellena el espacio interior de las manzanas.

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

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

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

Pero el elemento fundamental de la propuesta es el "plano" propiamente dicho, con su planta que define una cuadrícula de calles que delimitan hasta 116 manzanas de geometría absolutamente regular. Calles de un ancho constante de 16 metros, en ambas direcciones. Todas, a excepción única de una vía en sentido horizontal de jerarquía superior (calle 9), que es la traza por donde circula el ferrocarril urbano (de 25 metros). Las vías vienen numeradas según el orden impar para las paralelas al mar (del 1 al 19) y en orden par las perpendiculares a la costa (del 2 al 32), siguiendo la tradición

de los planos norteamericanos. Las manzanas regulares y cuadradas, de 100 metros de lado, a excepción de algunas pocas irregulares situadas en los límites, con previsión de terrenos para equipamientos, que representan una proporción de un 10%. La conciencia del ferrocarril, del "camino urbano de hierro", es más que destacable, y merece una atención especial, cuando además de la doble línea principal que enlaza La Habana con la nueva estación del Carmelo, se trazan también líneas complementarias para abastecer mercados y demás actividades, recorriendo la práctica totalidad de la extensión del barrio. (Figuras 2 y 3)

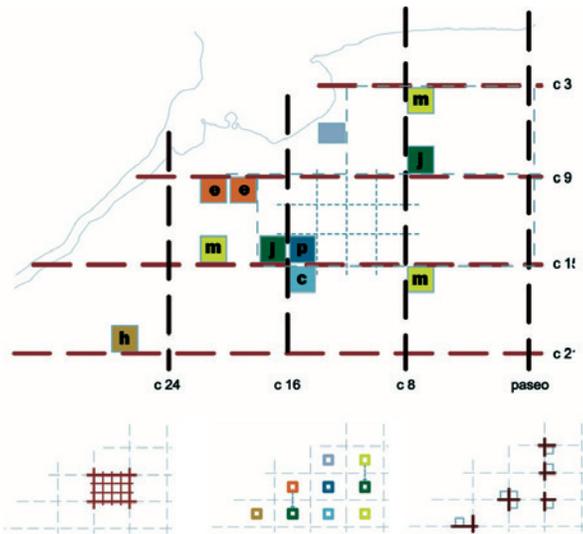


Figura 2. Esquema de interpretación del plano fundacional/ Conjunto de "Repartos" del proyecto. Fuente: elaboración propia.

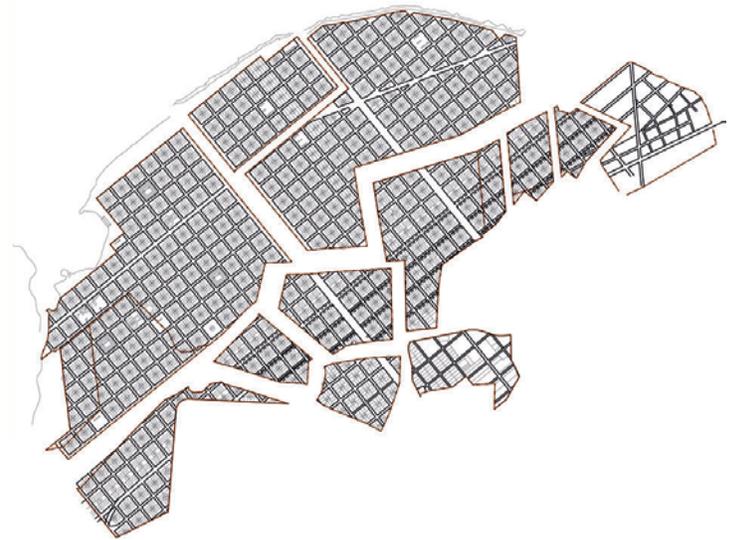


Figura 3. Esquema de interpretación del plano fundacional/ Conjunto de "Repartos" del proyecto. Fuente: elaboración propia en base a Valladares y Morales, Ángel (1954).

El tema de los equipamientos es otra cuestión sustancial en el plano, por la clara superación de los modelos simétricos y centralizados que habían imperado en la tradición de las ciudades de fundación hispánica. Si bien iglesias y cuarteles persisten aún en esta propuesta, como símbolos del poder militar y religioso, toman mayor relevancia aquellos equipamientos con un carácter más social: mercado, 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 y 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 tiene una mayor jerarquía, y que en el límite oriental del plano se insinúa una vía vertical arbolada de gran dimensión. El esquema de interpretación que se plantea establece determinada relación entre algunas calles y la posición de equipamientos y parques: de la superposición de ejes longitudinales y transversales resulta un sistema de cuadrantes, a los que se asocian también equipamientos y manzanas. Partiendo de una equidistribución teórica de una dotación por cuadrante, esta relación se modifica, intensificándose en los puntos centrales y difuminándose en otros, destacando el cuadrante de la estación convertido en pieza de máxima centralidad.

Patrón de La Habana moderna

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

No cabe duda que, a la vista del plano original, la idea de "refundación" resulta totalmente desmedida, sobre todo si se tiene en cuenta la entidad y magnitud de La Habana de mediados del XIX, una de las principales ciudades de América y la segunda, junto a Barcelona, entre las ciudades "españolas" [15]. Aunque en su arranque y contexto inicial El Vedado estuviera lejos de este propósito [16], su progresivo desarrollo y consolidación permitiría sostener esta hipótesis [7]. 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 en torno al Paseo de Prado. A posteriori, fue descubierto como sitio central de los negocios de inversores capitalistas, a la vez que los grandes planes generales urbanísticos para la ciudad descubrían también sus potenciales (plan de Sert y TPA-Town Planning Associates). El salto definitivo se daría en la década de los 50', cuando los grandes proyectos y las principales actividades de la ciudad eligieron encajarse en su trama. El proceso de apertura de la Rampa, y la terciarización de la misma calle 23 (que se llegó a calificar como el "*Broadway de La Habana*") serían las dos mayores expresiones de esta auténtica "refundación" de la capital [17-18], cuya cristalización se hubiera consumado sin duda de mantenerse el contexto socioeconómico y político de los 50.

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, sobre las paradigmáticas calzadas, alcanzando únicamente la costa en la sucesiva ocupación del primer gran ensanche de la ciudad: los barrios de extramuros, el actual Centro Habana [19-21].

El llano de El Vedado, con toda la franja litoral que desde Miramar, atravesado el río Almendares llega hasta la actual 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

- [15] Moreno Fraguinals M. Cuba/España, España/Cuba. Historia común. Crítica: Barcelona, 2002.
- [16] Méndez Capote R. Memorias de una cubanita que nació con el siglo. La Habana: Editorial Gente Nueva; 1964.
- [17] Coyula Cowley M. La ciudad Rampante: Cuando éramos jóvenes y hermosos. Revolución y Cultura. 2003;(4):14-27.
- [18] Cabello O, Pagán M, García F, Rodríguez A.L. La Rampa. Arquitectura y Urbanismo. 2003; XXIV(3):88-92.
- [19] Bens JM. La Urbanización de Extramuros. Revista de la Propiedad Urbana, 1948;XV(176):p.12
- [20] Bens JM. La evolución de la ciudad de La Habana desde mediados del siglo XIX hasta las primeras décadas del siglo XX. Arquitectura Cuba. 1960;(327):486-504
- [21] Venegas Fornias, C. La urbanización de las murallas: dependencia y modernidad. La Habana: Editorial Letras Cubanas; 1990.

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 y el sur, acabarían convirtiendo El Vedado en baricentro en la metrópolis, por ocupar una posición geoméricamente central en el encuadre de la naciente Habana metropolitana. Con ello, la elección del lugar tiene el doble valor de ser el germen de la ocupación del litoral occidental de la ciudad y de espacio central de la futura estructura metropolitana.

Pero la importante puesta en valor de un territorio desconocido se acompañó además, de la introducción de una nueva forma urbana, relacionada con los instrumentos urbanísticos que caracterizan este momento y que tienen en las Ordenanzas de 1861 su máximo exponente. En su búsqueda de un nuevo ambiente urbano, El Vedado representa también la voluntad de construir una alternativa real a una ciudad densa, de trazado y geometría imperfectos, 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 erigió el tejido del territorio de intramuros, hoy la Habana Vieja y sus primeras extensiones extramuros (actual Centro Habana), 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 imprecisos de La Habana, vieron a partir de este momento cómo las nuevas retículas se construirían tensando sus líneas a la perfección y regularizando al máximo sus dimensiones.

Sin embargo, el carácter moderno de su 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. Su condición urbana se supedita a un mayor contacto con la naturaleza, elaborando un paisaje que introduce el árbol como elemento principal de la urbanización, al lado de los jardines delanteros que contribuyen a la calidad ambiental de las 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. (Figura 4)



Figura 4. La perfecta cuadrícula y la presencia del verde frente al mar.
Fuente: autor.

Más allá de las determinaciones anotadas en las "*Referencias*" del Plano del Carmelo, la propia construcción del barrio será mucho más generosa con el tema del verde, aumentando su presencia en patios interiores de manzana y en los espacios laterales de las edificaciones aisladas (muy importantes

serían en este sentido las ordenanzas sanitarias de principios de siglo XX, que imponían la edificación aislada). Como sería también aumentada la exigencia por lo "bello", en la suerte de casas que irían colonizando paulatinamente manzanas y parcelas, una especie de autoexigencia que se mantendría viva en la construcción individual de muchas de las casas que componen el patrimonio edilicio del barrio. (Figura 5)

Con ello, conviene observar cómo el proyecto Vedado, fue una clara referencia y patrón literal en el sucesivo crecimiento de la ciudad. Si bien es cierto que las Ordenanzas de 1861 pusieron la teoría y la norma, la exitosa construcción del Vedado significó el éxito del caso práctico, y la tradición de la retícula ortogonal y verde no se extendió solo sobre la franja litoral, al oeste de la ciudad histórica, sino también los nuevos repartos de 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. (Figura 6)



Figura 5. La riqueza de las calles de El Vedado: parterres, arbolado, jardines, portales y diversidad de arquitecturas
Fuente: autor.

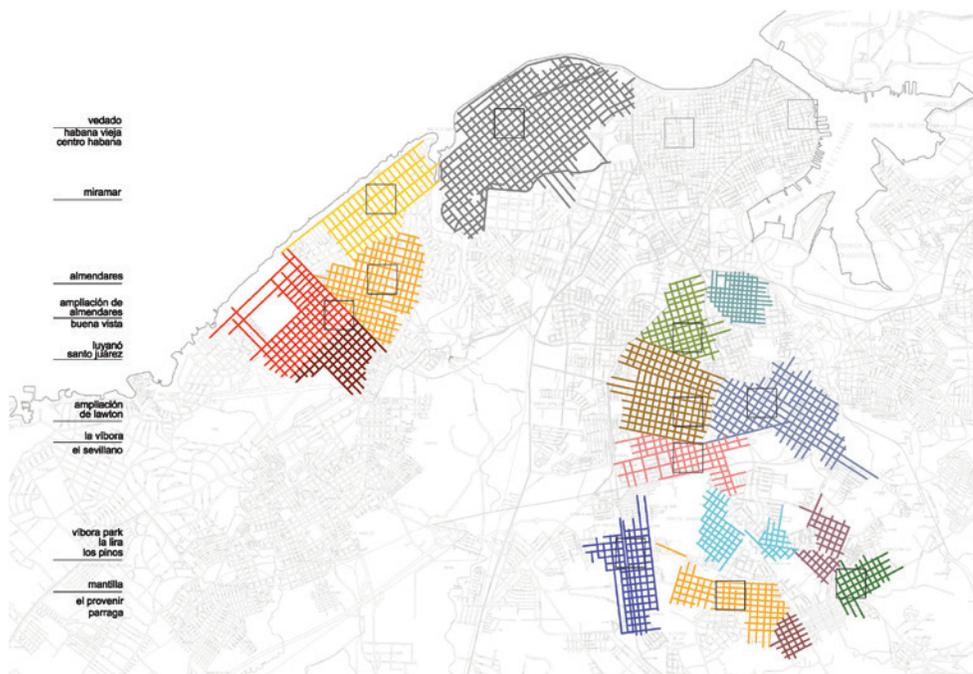


Figura 6. Esquema de interpretación: tramas ortogonales y analogía con El Vedado. Fuente: elaboración propia sobre cartografía digital e 1/10.000

La visión comparada de algunos fragmentos de estos barrios, ilustra las diferencias sustanciales entre la imagen de El Vedado y los tejidos urbanos anteriores: de La Habana Vieja y Centro Habana. Se evidencia hasta qué punto El Vedado es una ciudad distinta, de dimensiones sustancialmente mayores (calles, manzanas), de una perfecta ordenación geométrica ortogonal, homogénea e isótropa, que se extiende por más de 5 km² con más de 300 manzanas cuadradas, con sus edificaciones aisladas, su alta permeabilidad, y generosa vegetación. La mayor parte de estas características, son comunes 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 es una variación interesante y el más relevante de los casos presentados, con sus manzanas

rectangulares y sus anchas calles. La Víbora, a pesar de su topografía más ondulada, es el más análogo de los ejemplos, sobre todo a la vista de su morfología actual. (Figura 7)



Figura 7. Comparativa de cinco fragmentos urbanos: Habana Vieja, Centro Habana, Vedado, Miramar y La Víbora. Fuente: elaboración propia a partir de imágenes de *Google maps*.

La influencia de El Vedado “patrón” no se quedaría aquí. En la capital de Oriente, Santiago de Cuba, interesa ver cómo fueron plasmadas literalmente sus determinaciones en el barrio de Vista Alegre. Proyecto nacido más tardíamente, en 1906, fue promovido por la Compañía de Urbanización y ensanche de Santiago, a las afueras de la ciudad, al este de la ciudad y lejos de la estrechez de sus calles [22]. Sobre las laderas suaves de excelentes calidades paisajísticas (y aún estando en este caso lejos del mar) el nuevo barrio se construiría también pendiente de un nuevo ferrocarril eléctrico, que le conectaba con el centro urbano. Industriales, terratenientes, financieros y burgueses fueron ocupando parcelas del nuevo reparto con arquitecturas representativas de su poder, sobre un trazado de claras analogías que no consigue superar su ambición (manzanas cuadradas orientadas NE-SO y NO-SE, de una dimensión entre los 90 y 100 m de lado y calles ortogonales de 12-14 metros de ancho).

Proyecto notable del urbanismo decimonónico

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

Por su singular condición geopolítica, Cuba vivía a mediados del XIX inmersa en dos mundos culturalmente diferenciados. Uno, el de la colonia, vinculado directamente con la cultura española (con parte de la Europa más meridional) y emparentado con las renacientes culturas latinoamericanas, bajo el dominio de la misma corona hasta unas décadas antes. Con la independencia de las nuevas republicas, Cuba mantuvo durante esta época, su papel de principal ciudad española en América, en su extraña condición de territorio insular distanciado más de 7 000 km de la Península. Otro universo bien distinto lo representaba el mundo anglosajón, cuya creciente influencia llegaba a través de los Estados Unidos de América. La proximidad geográfica y la progresiva dependencia económica de este país, llevaron a fijar también allí la mirada en el terreno cultural, abriéndose a las influencias de una nueva realidad, sugerente y novedosa, para una colonia relegada a desarrollar un mismo papel secundario⁸.

[22] Muñoz Castillo MT. Los valores urbanísticos del reparto de Vista Alegre en Santiago de Cuba. [Doctoral]: La Habana: Facultad de Arquitectura, Instituto Superior Politécnico José Antonio Echeverría- Universidad de Oriente, Santiago de Cuba; 2007. Disponible en: <http://hdl.handle.net/123456789/691>.

⁸ Según Moreno Fragnals, 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 Fragnals, Manuel “*Cuba/España, España/Cuba. Historia común*”. Crítica, Barcelona, 2002 p.200.

En este contexto de influencias duales se intenta discutir la importancia del proyecto de El Vedado, en relación a los episodios urbanísticos contemporáneos más conocidos: en Europa, el de los ensanches españoles; en América, tanto el de las ciudades de fundación tardía, como de los nuevos suburbios. En la confluencia de todas estas influencias se descubren además una serie de experiencias urbanísticas decimonónicas menos paradigmáticas en otras capitales iberoamericanas. Se trata de proyectos de expansión de grandes ciudades, que tanto por su forma como por su génesis, tienen características comunes con El Vedado.

Numerosos autores se han referido a los cambios sociales, económicos y políticos que caracterizan el “capitalismo industrial” y su impronta en el urbanismo. En el campo de las transformaciones de las ciudades, Paolo Sica confiere una gran importancia al fenómeno del mercado del suelo y la rentabilidad inmobiliaria, asociados a la innovación tecnológica en el sistema de los transportes urbanos [23, p.41-47]. 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”. Con algunas décadas de diferencia, las ciudades mediterráneas europeas y las grandes capitales iberoamericanas, compondrían sus respectivos planes de extensión; grandes proyectos de desarrollo económico, generadores de progreso y riqueza fundados a través del nuevo instrumental de una naciente ciencia urbanística.

a. El espíritu de los ensanches españoles y el “ensanche” de La Habana

Los ensanches, capítulos fundamentales de la urbanística moderna, constituyen una cita obligada en esta contextualización. A mediados de siglo XIX, en España, y en el sur de Europa en general, empezaron a construirse los denominados “ensanches”⁹ [24]. A pesar de ser productos urbanísticos diferentes, su referencia es oportuna por la peculiar coincidencia cronológica entre el *Anteproyecto de Ensanche* de Ildefons Cerdà para Barcelona y el mismo *Plano del Carmelo*, ambos de 1859. Esta es una cuestión que ha suscitado comparaciones e intentos de descubrir analogías entre uno y otro caso, llegándose a plantear una supuesta influencia de Cerdà “en el mar del Caribe” [25-26]. 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, desacredita cualquier intento.

Poniendo en duda cualquier influencia directa real entre ambos proyectos, está claro que los dos son fruto de unas circunstancias y de un contexto socioeconómico común. Ambos además, se desarrollan en dos grandes ciudades, emparentadas en aquellos tiempos por su papel relegado a Madrid, capital del gran imperio español en decadencia. Su común necesidad de transformación urbana se produce con el derrumbe simultáneo de sus murallas, con un notable aumento de la población, con la eclosión de una burguesía urbana ansiosa de visibilizar su poder y con la llegada del ferrocarril (curiosamente más temprana en ambos territorios, que en la misma capital: en 1837 Habana-Güines, en 1848 Barcelona-Mataró). A finales del XIX el Ensanche Cerdà y El Vedado representaron un mismo modelo de ciudad, liberal e igualitaria. (Figura 8)

[23] Sica P. Historia del Urbanismo. El siglo XIX (v.1). Madrid: Instituto de Estudios de la Administración Local; 1981:41-47.

[24] Solà-Morales M. Cerdà / Eixample. Crosas C. editor. Barcelona: Edicions UPC; 2010.

[25] Segre R. Cerdà en el mar del Caribe. Ciudad y Territorio, 2000;XXXIII(125):571-575.

[26]. Eizaguirre X, Crosas C. Ildefons Cerdà y Luís Iboleón Bosque. Idea y realidad de dos proyectos de ciudad. Revolución y Cultura. 2007;(1):54-57.

⁹ Son notables los trabajos y aportaciones de Manuel de Solà-Morales y el equipo del Laboratorio de Urbanismo de Barcelona, cuyas contribuciones pueden consultarse en la web de este grupo de investigación. Disponible en: <https://lub.upc.edu/web/arxiu>

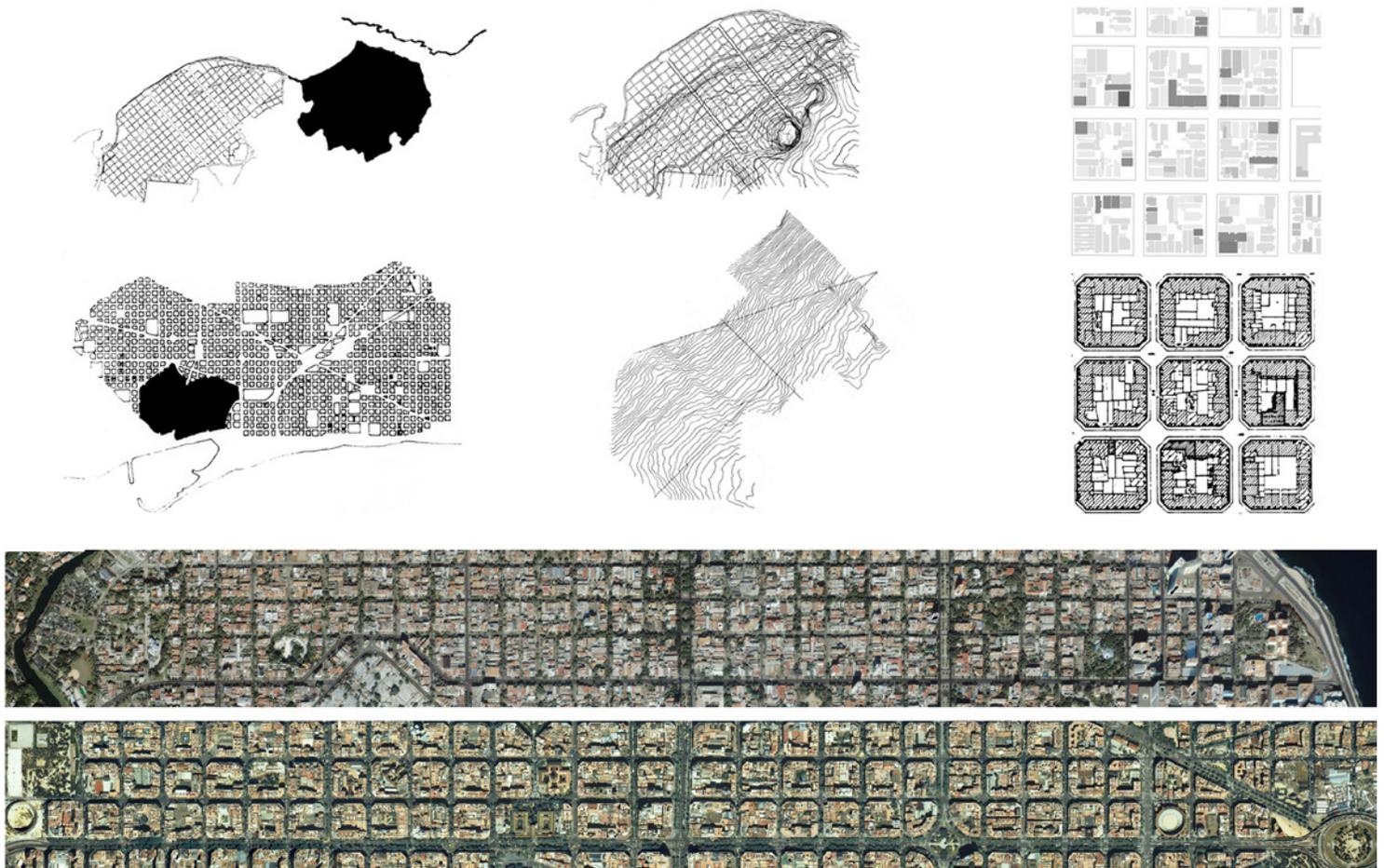


Figura 8. Esquemas comparativos entre El Vedado y el Ensanche Cerdà. Relación con la ciudad preexistente, disposición topográfica, dimensiones de las tramas y forma de la edificación. Fuente: Vedado, elaboración propia / Ensanche Cerdà, Laboratorio de Urbanismo LUB.

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

Pese a su contemporaneidad con los ensanches europeos, no cabe duda de la mayor similitud del plano del Carmelo con los de las ciudades de fundación en América [27-29]. De aislar tanto las circunstancias contextuales como la trascendencia material del propio proyecto de El Vedado, la simple observación del plano fundacional difícilmente nos conduciría a otra referencia que no fuera la importantísima herencia cultural de las Leyes de Indias.

La idea de trama urbana de los ensanches tiene algunas diferencias en las ciudades de Indias (matices en la densidad, las tipologías de viviendas, las características de las calles, etc.), algo que es aún más evidente para el caso de las ciudades norteamericanas [30-31], en donde la trama tiene un carácter marcadamente territorial. M. Christine Boyer se ha referido [32 p.34-40] a este fenómeno de urbanización que responde a un movimiento de retorno a la naturaleza que se dispersa en la mentalidad de finales del siglo XIX y que huye de los inconvenientes urbanos anhelando las bondades espirituales de prados y bosques. Se trata por lo tanto, de un proyecto de extensión reticular que permitió un proceso de construcción metropolitana fundado más en los factores “naturales” y la distancia al centro, que la continuidad de la trama entendida como expansión literal de lo “urbano”.

- [27] Hardoy JE, Tobar C (dir). La urbanización en América Latina. Buenos Aires: Editorial del Instituto; 1969.
- [28] Terán F, editor. La ciudad hispanoamericana. El Sueño de un Orden. Catálogo exposición. Madrid: Cehopu-Cedex-Ministerio de Fomento;1989.
- [29] Lejeune JF, editor. The New city. Foundations. Miami: University of Miami School of Architecture; 1991.
- [30] Reys J.W. The making of Urban America. A history of city planning in the United States. Princeton, New Jersey: Princeton University Press; 1965.
- [31] Marcuse P. The grid as city plan. New York City and laissez-faire planning in the nineteenth century. Planning Perspectives. 1987;2(3):287-310.
- [32] Boyer MC. Dreaming the Rational City. The Myth of American City Planning. Cambridge Mass.: The MIT Press; 1983.

En esta línea de razonamiento, se explica también el desarrollo de nuevas experiencias de urbanización, entre las cuales destaca el suburbio de *Riverside* en Chicago. Este barrio se construyó siguiendo el innovador plan de 1869, promovido por la "*Riverside Improvement Company*" dirigida por el arquitecto Frederick Law Olmsted y su socio Calvert Vaux, que ocuparía 1 600 acres sobre Des Plaines River, a unas 9 millas del downtown. Se trataba en este caso de construir una comunidad rural, que conciliara las ventajas de vivir en el campo con la dotación de los modernos servicios de la ciudad, además de proporcionar su fácil conexión a través del ferrocarril. Los parques y la sinuosidad de los trazados, construían un paisaje urbano que fue referencia de primer orden en la teorización posterior de la "ciudad jardín".

De esta manera nacía una nueva forma urbana que tuvo 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. [33]

c. "Ensanches jardín" y metropolización¹⁰ en las ciudades capitales iberoamericanas

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

Fue así como las ciudades vieron extender sustancialmente sus tramas coloniales, concebidas ya inicialmente como ciudades sin límites. El notable aumento de población se distribuyó en nuevas áreas urbanas que acomodaron sectores sociales diversos. Las propuestas de *fraccionamientos*, *urbanizaciones*, *repartos* y *colonias*, se sucedieron en este contexto con ciertas analogías en común, siendo oportunidades de un negocio que convertía antiguas fincas rurales en nuevos solares urbanos.

Además de Arturo Almandoz [34], uno de los autores que mejor ha descrito este fenómeno, relacionando algunos ejemplos en ciudades iberoamericanas distintas. También Pablo Sica se había referido más genéricamente a los "barrios periféricos burgueses" como una de las expresiones características de la ciudad decimonónica. En un primer momento las clases

[33] Fishman R. *Bourgeois Utopias. The Rise and Fall of Suburbia*. New York: Basic Books;1987.

[34] Almandoz A, editor. *Planning Latin American Capital Cities 1850-1950*. London: Routledge; 2002.

asentadas significaron los espacios centrales de la ciudad en transformación, citando el caso paradigmático de las Avenidas de Hausmann en París (como podríamos referirnos, salvando las diferencias, a la reordenación del espacio de las Murallas en La Habana). Mientras que un segundo momento se pasaría a la residencia aislada y a los barrios suburbanos, que hasta la implantación de medios de transporte masivo, serían un espacio exclusivo de la alta aristocracia.

De entre las infinitas propuestas de desarrollo urbano que tuvieron lugar durante esta época, esta investigación selecciona 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.

El caso de Belgrano, en Buenos Aires, resalta la singularidad de la retícula que se establece de forma aislada a partir de su conexión con el ferrocarril. Santa María la Ribera, en México DF, es el caso de una de las colonias que constituirán el auténtico ensanchamiento de la ciudad colonial, con la particularidad de ser una de las pioneras. Pocitos, en Montevideo, es ejemplo de un nuevo crecimiento urbano que descubre las bondades del territorio litoral de la ciudad. Y finalmente la Villa América de Sao Paulo, aún siendo el caso más distinto, ejemplifica la imagen de esplendor de la ciudad exclusiva de la burguesía, en este caso, de la "élite cafetera". Otros casos podrían aún citarse en otras grandes ciudades iberoamericanas, como por ejemplo Paraíso en Caracas o Providencia en Santiago de Chile, entre otros, pero representarían ejemplos menos paradigmáticos, y con menor analogía en la comparativa que traza este apartado.

Un primer aspecto comparativo es 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 a mediados de siglo XIX fue posible crear nuevas "poblaciones" o "urbanizaciones" a una cierta distancia de los centros, que con el paso del tiempo, acabarían por fundirse en el gran magma urbano. Como pasa con El Vedado en La Habana, también en Buenos Aires o en Montevideo, sus actuales

¹⁰ Nota del Editor. El término "metropolización" no está reconocido formalmente, pero es de uso frecuente en el ámbito académico ibérico..

tramas infinitas ocultan momentos discontinuos en la formación de la gran ciudad, siendo Flores y Belgrano, en Buenos Aires, o Pocitos en Montevideo, dos casos paradigmáticos.

La idea de representatividad de las nuevas áreas urbanas es otro ingrediente a considerar. 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 exploración de una nueva forma de hábitat para las clases burguesas, el descubrimiento de nuevos territorios, el distanciamiento respecto al centro de la ciudad, su estructuración 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. (Figura 9)

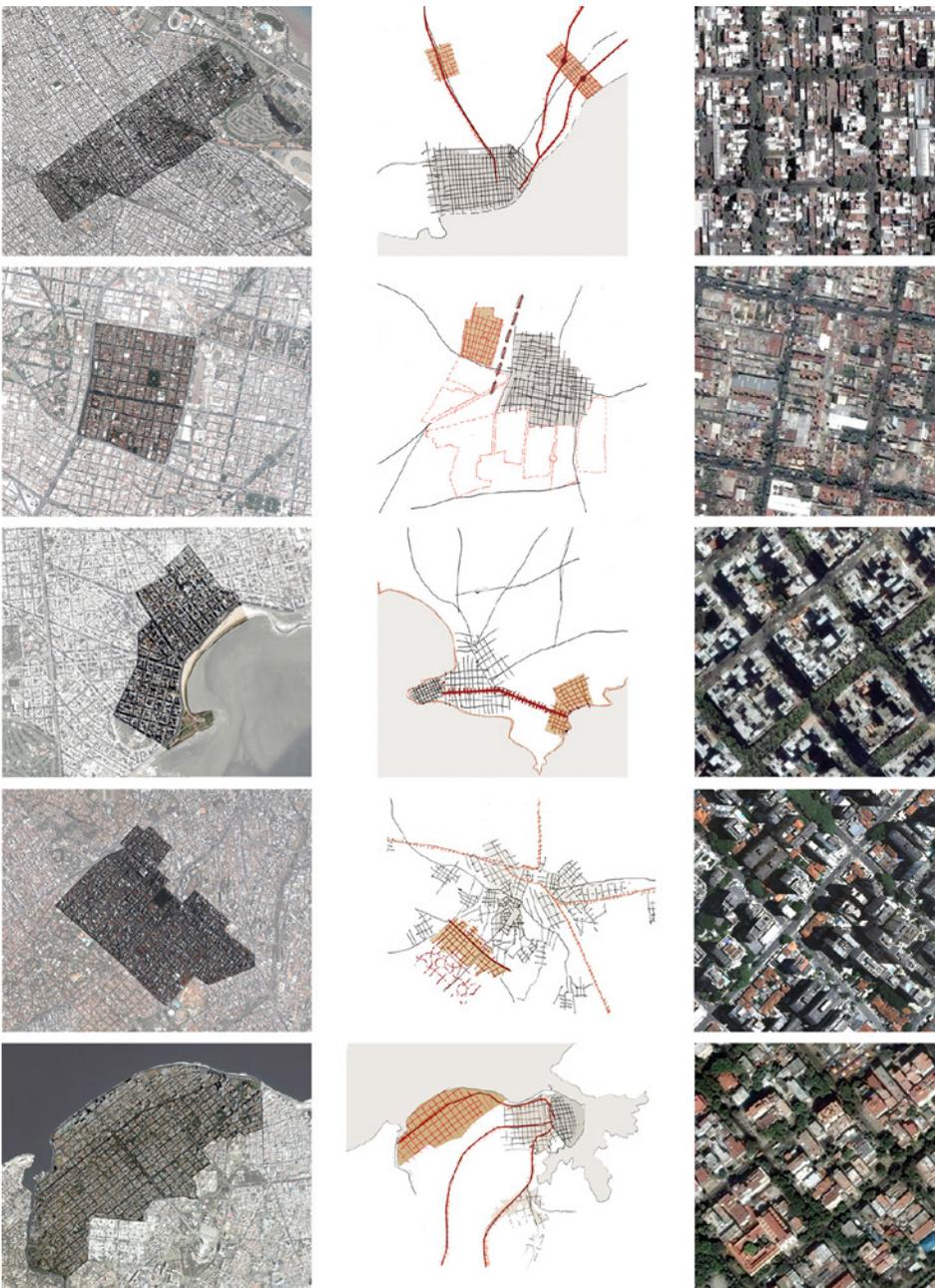


Figura 9. Belgrano-Buenos Aires / Santa María la Ribera-México DF / Pocitos-Montevideo / Avenida Paulista-Sao Paulo / El Vedado-La Habana. Comparativa dimensional y formal. Fuente: elaboración propia a partir de fotografías aéreas de *Google maps*.

Geometría, representatividad, localización, además de cierta contemporaneidad, son los rasgos comunes en la suma de estos ejemplos. Su papel de innovación en las respectivas ciudades es destacable, en su incorporación del transporte y de nuevas tipologías de vivienda, importadas desde países extranjeros. Su relación con las clases burguesas es intrínseca, principalmente en términos de iniciativa y promoción urbanística. Pero sus retículas fueron también el reflejo de los ideales de la ciudad igualitaria, escenario de una cierta mixtura social, posible con el ferrocarril actuando como elemento de democratización del espacio. Estas tramas no son solamente un episodio destacable en la historia urbana de sus ciudades, sino que en muchos casos han sido, y siguen siendo hoy, el espacio privilegiado de las mayores transformaciones urbanas de sus respectivas metrópolis (el caso de Sao Paulo como paradigma).

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

Conclusiones

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 contrastes y demandas urbanas. Su trazado, que se extiende por más de 5 km² y ordena más de 300 manzanas cuadradas, merece ser considerado como un elemento urbanístico de primer orden, y constituye seguramente su principal valor patrimonial. La vindicación de la trama y el tejido urbano en su conjunto, pretende equilibrar el mayor reconocimiento que se viene atribuyendo a su arquitectura, exaltada primero por la calidad de las grandes villas burguesas de principios de siglo XX y después, por la introducción de los códigos modernos en las obras de mediados de este siglo. Una atención sin lugar a dudas merecida que, no obstante, pivota más sobre el valor patrimonial de los edificios que sobre su mérito propiamente urbano.

La controvertida realidad urbanística actual, con sus peligros y amenazas sigue siendo el rico resultado de la superposición de ideas y actuaciones múltiples, elaboradas en tiempos distintos, afines o contradictorias entre sí, de orígenes más planificados o espontáneos, de una presencia más prolongada o instantánea. Sin embargo, la consolidación, maduración y transformación de la trama ha sido sólo posible por la fuerza de su proyecto inicial. En el sustrato del tejido actual, sigue trascendiendo hoy la importancia del momento de su génesis, instante creativo por excelencia, en el que fijando el lugar y la forma de la ciudad, se determinó el potencial de su porvenir.



Carles Crosas Armengol
Doctor Arquitecto. Profesor Agregado.
Universitat Politècnica de Catalunya
Barcelona Tech ETSA. Barcelona,
España.
e-mail: carles.crosas@upc.edu
ORCID iD 0000-0001-6956-2667