

Literary train, literal train. Frederick Law Olmsted on railroads.

U.S. literature, during the 19th century, sometimes employed the train as a symbol that expressed an invasion: the industrial taking over the rural. The railroad exemplified a rapidly changing world penetrating into a quiet, bucolic one. However, this contrasts with another contemporary meaning of the railroad derived from the country's expansion to the west: the train as the machine that allowed contact with new landscapes of great aesthetic value. This resulted in the coexistence of dissociated realities very common in the country during that time: the train simultaneously symbolizing the deprivation and the connection with the American landscape.

Olmsted diverted the railroad from this confrontation. Contrary to his predecessors, he recognized the benefits of the modern world. His landscape career was, in fact, an attempt to ameliorate its more harmful consequences. With this in mind, the train entered his discourse both in its literally and literal forms. First, as a narrative device present in most of his travel books. Second, as an element to be taking into account when designing suburbs. Here, he would find interesting spatial solutions when combining the railroad with his residential enclaves. Lastly, the sum of both gave a new figurative meaning to the train, which is, in fact, one of the more innovative contributions of this paper. From various unpublished manuscripts, I contend that in Olmsted's imaginary the railroad was displaced from a qualitative discussion of landscape to a perceptive one.

Keywords: Frederick Law Olmsted, landscape architecture, railroad landscape, suburban landscape, 19th century.

El tren fue un símbolo muy empleado en la literatura estadounidense del XIX, sobre todo de la primera mitad. La metáfora de lo ferroviario en ocasiones expresaba una invasión: de la máquina en el jardín; de lo industrial en lo rural. En la literatura, el tren apareció como el paradigma de un mundo cambiante, ruidoso y veloz que penetraba y alteraba un mundo tranquilo y bucólico. Esto contrastaba con otra imagen coetánea, derivada de la expansión de la nación hacia el oeste, que veía el tren en su sentido literal de máquina que posibilitaba contactar con lugares de gran valor estético. Así, en una convivencia cultural de lo disociado muy común para el país en aquella época, el tren significaba simultáneamente la privación y el acceso al paisaje.

Olmsted desviaría lo ferroviario de esta confrontación. Al contrario que los paisajistas que le precedieron, él aceptó plenamente la necesidad del mundo moderno. Su carrera, de hecho, se puede entender como una ambición por aminorar sus consecuencias más perniciosas. El tren penetró este discurso tanto en su forma literaria como literal. La primera, como vehículo narrativo en algunos de sus muchos libros de viajes. La segunda, como elemento a tener en cuenta en el diseño de las periferias urbanas. Aquí encontraría soluciones espaciales muy interesantes cuando combinó la línea férrea con enclaves residenciales unifamiliares. Finalmente, la suma de ambas resultó en un nuevo sentido figurado de lo ferroviario; una lectura que supone la aportación más innovadora de este trabajo. Se argumenta que, en su imaginario, Olmsted trasladó el tren de una confrontación paisajística cualitativa (paisaje industrial vs. Paisaje bucólico) a una perceptiva.

Palabras clave: Frederick Law Olmsted, arquitectura del paisaje, paisaje ferroviario, suburbio anglosajón, siglo XIX.

Nicolás Mariné

Tren literario, tren literal

Frederick Law Olmsted en torno al ferrocarril

DOI: 10.20868/cn.2021.4755

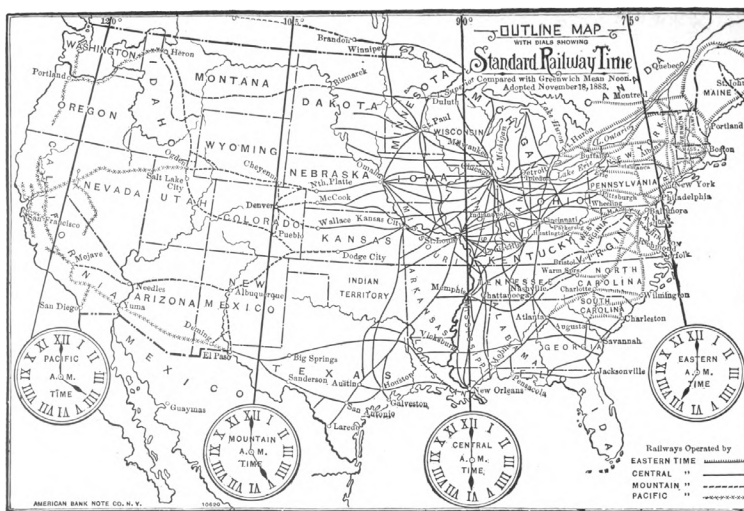


Figura 1. Mapa de los U.S.A. que pone en relación zonas horarias estándar con el trazado del ferrocarril. (Hogg, 1885: 21).

nicolas.marine@upm.es
Arquitecto. Profesor asociado en el departamento de Composición Arquitectónica de la ETS de Arquitectura de la Universidad Politécnica de Madrid.

En 1828, Philip Hone, empresario que fue durante un breve periodo alcalde de Nueva York, describía en sus famosos diarios uno de los primeros ferrocarriles del país. Se trataba del Granite Railroad, en el estado Massachusetts, para él: un «objeto de gran curiosidad» (Hone 1889: 3). Nueve años después, el mismo Hone declaraba sobre los Estados Unidos: «jamás hubo una nación sobre la faz de la tierra que igualase a esta en locomoción veloz» (268). Durante el breve periodo transcurrido entre una entrada y la otra, el país conoció efectivamente un auge de las empresas ferroviarias. Tras la Guerra de Secesión (1861-1865), ya existía un tren que unía el Atlántico y el Pacífico y, para finales de siglo, los estadounidenses, mediante una tupida red de transporte de este tipo, habían «derrocado la tiranía de la distancia» (Howe 2007: 203; ver también Brown 1976).

Hay otra cuestión interesante en estas citas de Hone: en menos de diez años lo ferroviario había pasado de ser algo curioso a ser garante de la grandeza del país. O lo que es

lo mismo, el tren, antes un objeto singular, se había convertido en una poderosa metáfora. Ralph Waldo Emerson, lo expresaba de forma muy lúcida:

El ferrocarril es esa obra de arte que agita y lleva a la locura a todo el mundo, como la música, la escultura y la pintura hicieron en sus respectivos días de gloria. (Emerson citado en Cronkhite 1951: 308)

Al contrario que en Europa, en los Estados Unidos, el tren no fue el sucesor industrial de un sistema de transporte previo. Allí, los ferrocarriles sirvieron para abrir, por primera vez, enormes regiones de lo que hasta entonces había sido naturaleza salvaje (Schivelbusch 2014). En consecuencia, su desarrollo modificó por completo la manera en que los estadounidenses comprendían su país. Numerosas entradas en los diarios de Hone muestran su fascinación con el avance tecnológico ferroviario y la gran velocidad que permitía. A finales del XIX, el ferrocarril había conseguido doblegar el vasto espacio de norteamérica y los tiempos enormes que se tardaba en recorrerlo (figura 1). Es más, la estrecha conexión que permitía entre sus distintos lugares satisfizo una ambición presente desde que el país se independizó: la homogeneización cultural del territorio.

Así, Henry David Thoreau observaba en 1854 cómo el tren «regula todo un país». Y, no sin poca sorna, añadía: «sus silbidos pueden ser oídos tan lejos que los granjeros ponen sus relojes en hora con ellos» (128). Años después y ya sin atisbo de sarcasmo, Alexander Hogg, al proponer el tren como elemento educativo en las escuelas, se deleitaba imaginando a Jefferson y Washington observando desde el cielo «nuestra REPUBLICA LIBRE». Toda ella uniformada gracias al reparto de colegios, universidades e iglesias que permitía el tren:



Las Blancas Velas del Comercio trajeron a nuestras arenas a esta raza de gente de ojos azules y piel pálida. La locomotora llevó al interior a los mensajeros de la paz y sus huellas fueron seguidas por la sonriente Abundancia y sus atentas mucamas: Libertad religiosa, Libertad Política y Educación Universal. (Hogg 1885: 20)

El tren y el destino de la nación iban de la mano. «Hacia el oeste se abre camino el rumbo del imperio», rezaba el pie de la famosa ilustración de Fanny Palmer (figura 2), protagonizada por un tren y su vía que conectaba una pequeña población con el horizonte lejano. La vía, paralela a un camino por el que transcurría una caravana, suponía una versión colonizadora mejorada. Una que, además, dejaba atrás y envolvía en humo a dos nativos americanos, abajo a la izquierda, que perdían así de vista el impresionante paisaje. Tecnología, progreso, nacionalismo, supremacía y uniformidad eran los sentidos que englobaba la imagen del tren. Como afirma Leo Marx en *The Machine in the Garden* (2000), este medio de transporte permitía también percibir, literalmente, el progreso. Algo que queda claro en el cuadro de Palmer: para esos habitantes de cabañas de madera, el paso del tren era prueba fehaciente de la marcha de la nación: «Pueden verlo, oírlo y, por así decirlo, sentirlo» (193).

Ahora, Marx detecta en cierta literatura de la época una contra-metáfora que buscaba paliar este espíritu progresista. Consistía en la idealización de un refugio pastoral, la Arcadia, que permitía significar valores sociales cuya extinción parecía muy posible. El tren, aquí, significaba algo negativo: la invasión

destruictiva. El ejemplo paradigmático, para Marx, es una breve entrada de diario que escribió Nathaniel Hawthorne, el autor de *La letra escarlata*, en 1844. Mientras se encontraba paseando en el bosque, en un remanso de paz bucólica, «como el regazo de la copiosa Naturaleza» (12), irrumpía el ruido del tren. «Ahí está el silbido de la locomotora», anunciaba Hawthorne, «no es raro que dé tan alarmante alarido, puesto que trae el mundo ruidoso en medio de nuestra paz soñolienta» (13).

Muchos de los personajes de Hawthorne se ven afectados por el silbido del tren. Y ya no tanto por interrumpir su calma, sino por exponerles a una fiereza de la máquina hasta el momento desconocida. En *La casa de los siete tejados* (Hawthorne 1879), por ejemplo, Clifford Pincheon podía oír desde su ventana el «escandaloso alarido de la locomotora de vapor». Esto hacía que le embargara una «idea de energía terrible» que cada vez «parecía afectarle igual de sorpresiva y desagradablemente» (185). La invasión del espacio personal no era ni mucho menos la única: se invadía la nación. «Desde que el ferrocarril ciñe este país, muchas de nuestras pintorescas granjas han perdido su belleza», comentaba en 1857 Wilson Flagg. Y agoraramente anunciaba: «otras muchas que ahora son pequeños Edenes en el paisaje están destinadas a, en unos años, ser igualmente destruidas» (164).

Un sentido, entonces, alternativo para el tren: la disrupción de la máquina en el Edén. Es normal que el tren apareciera representado como un ser monstruoso, creado por políticos, que se enfrentaba a los granjeros (figura 3). También que apareciera a veces conducido por seres demoníacos, como sucedía en una ilustración satírica de la revista Puck de



Figura 2. *Across the Continent*. 'Westward the Course of Empire Takes Its Way', 1868. Pintora: Fanny Palmer; Grabado: J.M. Ives (del.). Fuente: Biblioteca del congreso de los EE.UU., LC-DIG-ppmsca-03213.

Figura 3. *Which will win? the famer or the railroad monster?* New York newspaper, Aug. 14, 1873, vol. 2, no. 140. Fuente: Biblioteca del Congreso de los EE.UU., 2007678748.

Figura 4. *Rapid Transit to Sheol - Where We Are All Going According to the Reverend Dr. Morgan Dix.* Puck Magazine, 28 de marzo de 1888. Fuente: Cornell University Library, 1097.01.



1888 (figura 4). Cada vagón se veía cargado de pasajeros de un grupo social determinado, todos ellos conducidos al inframundo (cuya parada tenía, por cierto, conexión directa con Brooklyn). El mismo Hawthorne ya había descrito el tren de forma parecida en *The Celestial Railroad* (1843), uno de sus cuentos que más éxito tuvo. Aquí, la locomotora era, literalmente, un ser monstruoso: «una suerte de demonio mecánico que nos llevaría deprisa a las regiones infernales» (Hawthorne 1908: 92).

Pero no fue ni la metáfora del progreso, ni la de la destrucción, la que caló en la sociedad estadounidense. Haciendo gala de un cierto espíritu democrático, se encontró con bastante frecuencia un punto medio: «la versión industrializada del ideal pastoral» (Marx

2000: 222). A las imágenes anteriores, se puede añadir otra que hace visible tal síntesis. Se trata de *Starrucca Viaduct* (1865), un cuadro de Jasper Francis Cropsey (figura 5). En ella, dos personas observan desde una roca un lago alrededor del cual aparece una vegetación profusa. La escena es mayormente pastoral, por las casas, los prados o la calma general; aunque el grupo de árboles secos y rocas a la derecha incorpora cierto toque pintoresco. Alineado con la mirada del personaje que está en pie se ve un tren cruzar el viaducto que recorre la imagen de lado a lado. El ferrocarril aquí no irrumpe, no parte la escena o la violenta en absoluto. Al contrario, la traza del viaducto se hace eco de la curvatura del lago, casi como si fuera un desdoble natural de sus líneas. Los arcos que sujetan su paso por el valle recuerdan a los apoyos del puente que sirve para cruzar el lago más abajo. Y, por último, la nube blanca que despiende la locomotora parece uno de los jirones de la enorme nube tras las montañas. La mirada del hombre enfila el lago, el tren, el valle y las nubes en una secuencia equilibrada. Una secuencia en la que, si el tren hace algo, es reforzar la belleza del lugar.

Lo pastoral junto a la máquina; lo tecnológico junto a lo bucólico. Una cómoda convivencia de lo escindido muy típica de una nación constituida, en palabras de Michael Kammen (1973), por «gentes de la paradoja». El tren no sería únicamente la fuerza de una nación, ni lo opuesto. Fue celebrado, en vez, como una fuerza más de la naturaleza (figura 6), con la posibilidad de ser admirado o detes-

Figura 5. *Starrucca Viaduct, Pennsylvania*, 1865. Artista: Jasper Francis Cropsey. Fuente: Toledo Museum of Art: 1947.58.



tado a partes iguales. Así lo retrataron los dos grandes poetas estadounidenses de la segunda mitad del XIX. Emily Dickinson, por un lado, hablaba del ferrocarril casi como si de un animal se tratase: «Me gustaría verlo sorber las millas, / Y beber los valles a lengüetadas, / Y parar a alimentarse en las cisternas» (Dickinson Bianchi y Hampson 1930: 22). Walt Whitman (1882), por otro lado, loaba su ruido ensordecedor, que tanto había molestado a Hawthorne, como fuerza que unificaba la naturaleza del naciente país:

Tus vibradores alaridos devueltos por rocas y colinas, / Lanzados sobre anchas praderas, a través de los lagos, / A los libres cielos desconfinados y alegres y fuertes. (359)

Olmsted y el tren Tren literario

Antes que paisajista, Olmsted fue escritor, y durante un tiempo compaginó ambas profesiones. En la década de 1850 publicó varios libros de viajes, el primero de los cuales, *Walks and talks of an American farmer in England*, recibió buenas críticas. Más tarde, le siguieron tres libros distintos sobre los estados del sur y su economía esclavista. Los dos primeros, que trataban los estados costeros y Texas, fueron el resultado de una serie de artículos que le encargó el entonces joven diario *New York Times*. Poco después, estos tres libros, algo editados, se publicaron conjuntamente como *The Cotton Kingdom. A Traveller's Observations on Cotton and Slavery in the American Slave States* (1861). Todos ellos fueron muy bien acogidos por la élite intelectual angloparlante.

Una parte considerable de la producción literaria de Olmsted transcurría en el tren, mientras se trasladaba de un lado a otro. En parte, el tren protagonizaba ciertos pasajes en los que Olmsted mostraba interés por los distintos tipos de locomotoras, su precio y su velocidad. También era motivo de un cierto orgullo regional, cuando, por ejemplo, aprendía que estas se habían construido en los estados del norte. En Inglaterra, su orgullo se volvía patrio cuando observaba que «su sistema de ferrocarriles es inferior al nuestro» (Olmsted 1852: 324). Y aunque este no era, ni mucho menos, el único medio de transporte que empleaba, el viaje y las anécdotas sucedían a menudo en el tren o esperando al tren. Su estancia en las estaciones, los continuos retrasos y la falta de información sobre los viajes eran también comunes en sus libros. Su día a día, en definitiva, estaba muy ligado al ferrocarril. Al cruzar Carolina del Nor-



te en un tren con camas, se preguntaba por qué no existían vehículos similares, pero con «dormitorios, vestidos y salones». Una suerte de hoteles móviles que permitieran vivir viajando y revolucionar así la comunicación. «Podríamos ir de Nueva York a Nueva Orleans en tren sin detenernos», fantaseaba Olmsted (1856: 318).

Este aspecto, secundario pero notable, de su producción literaria permite apreciar como de entremezclada estaba a mitad del XIX la vida de los ingleses y estadounidenses con el ferrocarril. Al permitir desplazar los lugares de vivienda de los de trabajo, para muchas personas apareció un tiempo nuevo: el *commute*, el viaje diario al trabajo. Y este tiempo se pasaba en un lugar concreto: el tren. Muchos de los personajes que describe Olmsted encontraban un momento nuevo para la socialización en esa conjunción de tiempo disponible y espacio de reunión forzada. En una ocasión, por ejemplo, de camino a Londres, un grupo de jóvenes trabajadores de una fábrica había compartido vagón con él y sus acompañantes. El viaje había supuesto así el encuentro con una clase social diferente con la que compartir «diversión e información original» (Olmsted 1852, 342).

Relatos como este hacen que el tren, a través de sus libros, empiece a aparecernos como un escaparate social en el que Olmsted observa conductas, conoce a gente y obtiene información que difícilmente le sería accesible de otro modo. Se aprecia aun más en sus viajes por los estados esclavistas donde pudo ver de forma diferente la relación entre blancos y negros en los vagones. Sobre todo, al inicio de su primer viaje, cuando observaba,

Figura 6. *White Pass Railroad train seventeen miles from Skagway*, c. 1900-1930. Fotógrafo: Doody, J. Fuente: Biblioteca del Congreso de los EE.UU., 99614361.

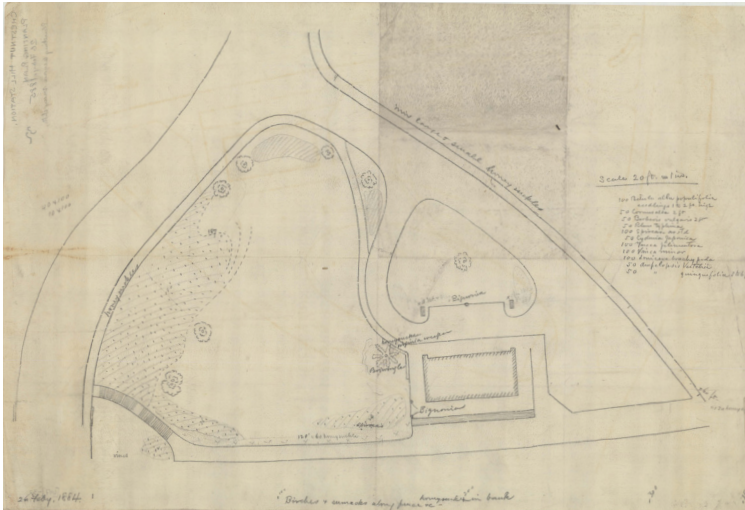


Figura 7. Planta de la estación de Chestnut Hill. Autores: F.L. & J.C. Olmsted, 1884. Fuente: Olmsted Archives, Frederick Law Olmsted NHS, NPS (nº art.: 647-32).

Figura 8. Vista de la estación de Chesnut. Dibujante: Hill. Harry Fenn. Fuente: Baxter, S. 1908. *The Railroad Beautiful*. *The Century Magazine* 75, nº 6: 806.

acerca una familia y sus esclavas, que «todos hablaban y reían juntos». Una interacción caracterizada por «una familiaridad y cercanía que se habría recibido con gran sorpresa, sino con desagrado, en [...] el norte» (Olmsted 1856: 18). Y lo mismo que miraba hacia dentro, el tren le permitía hacerse una idea del carácter general de la región según la atravesaba, en el que de nuevo se sorprendía de la estrecha cohabitación: «constantemente, caras negras y blancas se asoman juntas a las puertas, para ver pasar el tren» (17).

Decidido antiesclavista, a favor de la manumisión antes que la abolición, Olmsted se propuso con sus libros aminorar los perjuicios del norte contra el sur y así favorecer vías de diálogo (Roper 1952). Fue precisamente el

tren lo que le permitió encontrar este tipo escenas cotidianas que podían ser mejor digeridas por su público.

Tren literal

Si algo se ha criticado al estudio de Leo Marx, es su tratamiento puramente ideal de lo pastoral, sin atender a los muchos intentos que hubo durante el XIX por construirlo en combinación con los productos de la urbanización y la industrialización. En esta crítica, Olmsted siempre aparece como referente claro (Machor 1987, Williams 2014): alguien que trató de llevar «la marca de Emerson» (Mumford 1931: 25) a las construcciones que requería su país. Una nación que, tras la Guerra de Secesión, iba a avanzar decididamente hacia un pragmatismo tecnócrata y capitalista.

Por supuesto, la acción de Olmsted de «marcar con Emerson» los productos de la sociedad moderna se dejó ver también en el ferrocarril. Como incansable viajero que era, estaba acostumbrado a pasar tiempo en diversas estaciones de tren. Allí había advertido ya la falta de cuidado en su tratamiento espacial, algo que criticó en diversas ocasiones. No era raro que se quejara de la «tristeza de las estaciones» (Olmsted 1871: 276). Por ejemplo, en un pequeño pueblo de Illinois se quejaba porque a la espera en la estación se sumaba la fealdad del paisaje. A los que estaban allí como él les faltaba una vista apropiada «sobre la que descansar los ojos; solo se ve una lúgubre pradera que se extiende hasta el monótono horizonte» (Olmsted 1863: 549).

En este sentido, es interesante que los encargos de Olmsted directamente relacionados con una compañía de trenes le llegaron durante la última etapa de su carrera. Entre 1881 y 1894, la empresa Boston & Albany Railroad (B&A) inició un programa de mejora de sus líneas, incluyendo la construcción de 30 nuevas estaciones. Henry Hobson Richardson se encargó de la arquitectura: una serie de edificaciones sobrias y sencillas cuya función era la de alojar a la gente mientras esperaba al tren. Olmsted se encargó del paisajismo de muchas de ellas, y de otras estaciones más (figuras 7 y 8). Favoreció con ello la aparición de un programa específico de ajardinamiento de la B&A y afianzó en su país un movimiento por vincular tren y jardín que ya había surgido en ciertas partes de Europa (Stilgoe 1982, Ochsner 1988).

Pero la preocupación de Olmsted por el ferrocarril se puede ver ya al inicio, o reinicio, de su carrera tras la Guerra de Secesión¹. El plan urbanístico para la ciudad de Buffa-

lo que realizó en 1868 iba más allá del gran parque urbano central y aventuraba una desmaterialización de la ciudad en zonas de distinto uso, conectadas por vías arboladas. El modelo, por supuesto, tenía como antecedentes los varios barrios residenciales, o suburbios², que habían aparecido durante las décadas posteriores en las periferias de las principales ciudades estadounidenses. Como ya hemos dicho, el traslado diario entre periferia y centro (siempre mejor ejemplificado por el *commute*) era ya parte del día a día de cualquier ciudadano. Emerson, incluso, había teorizado sobre los beneficios que tal división podía tener en el estadounidense, de forma que cada espacio (el urbano y el rural) permitían ejercitar partes distintas y complementarias del intelecto. No en vano, Emerson se declaraba un devoto de los ferrocarriles (Machor 1987).

Olmsted tomó estas tendencias e ideas y las sistematizó en su plan de Buffalo. El principio de zonificación de esta ciudad respondía también a una asignación de roles epistemológicos: el centro urbano era un lugar que permitía el refinamiento intelectual y la periferia servía para crear asentamientos en los que perdurase una cierta tradición y la educación en valores comunitarios (Olmsted 1970 [1871]). No es de extrañar que sus proyectos de esta época, ya estuvieran en el centro o en la periferia, incluyeran viales arbolados, o *parkways*, que los conectaban con el otro extremo. Es el caso del Prospect Park, dentro de la ciudad de Brooklyn, o del College de Berkeley o del barrio de Riverside, en las afueras de Oakland y Chicago respectivamente. Pero persuadir a promotores o ayuntamientos de la viabilidad de estos apéndices se probaría difícil: no reportaban beneficios al especulador y suponían quebraderos de cabeza para la expropiación. Además, la conexión ferroviaria entre esos puntos estaba ya, en muchas ocasiones, asegurada. Era el caso de Buffalo, en el que sí se construyeron varias *parkways* pero que a la vez estaba circunvalado por la Buffalo Belt Line. También de Berkeley, a cuya parcela Olmsted iba y venía en tren, y el del barrio de Riverside, por cuyo solar, antes de que se concibiera ningún proyecto, pasaba ya «un maravilloso ferrocarril» (Olmsted 1868: 267).

Frente a la idea de un diseño totalitario, donde él controlara el espacio de cada una de sus partes (incluidas las destinadas al traslado), Olmsted tuvo que idear proyectos que negociaran con la infraestructura ferroviaria preexistente.

Interesantemente, la negociación tenía de fondo una cuestión formal. Los espacios que deseaba Olmsted, sobre todo en sus barrios residenciales, eran principalmente de trazado curvilíneo. Lugares en los que se tenía que favorecer la deambulación y lo sorpresivo frente a la funcionalidad de la malla cuadrículada. Ahora bien, el ferrocarril traía consigo todo lo contrario: el trazado cuadrícula y el avance fronterizo del país se habían unido estrechamente en el imaginario de sus habitantes. La rápida expansión colonizadora se acompañó de un proceder en el planeamiento que hacía compatibles la sistemática del ferrocarril y la de la cuadrícula. El éxito de la malla compuesta por líneas paralelas y perpendiculares se debió a que era relativamente fácil de trazar y cartografiar, y no hacía falta un topógrafo experimentado (o ni siquiera un topógrafo) para ejecutarla sobre el terreno. Además, el trazado permitía una expansión lógica y sencilla si así se requería, con manzanas resultantes muy maleables. A estos factores, se añadía otro de índole especulativa y empresas de compraventa de terreno, particulares y compañías de ferrocarriles emplearon las distintas cuadrículas para trazar «un tablero de juego gigante» (Peterson 2003: 9) en los territorios de expansión.

Si Olmsted era poco amigo de la especulación, menos aún lo era del dispositivo espacial que más la favorecía. Según Albert Fein (1981), consideraba la cuadrícula como «el paradigma del mal comercial» (329). Es decir, reducía las múltiples relaciones del ser humano con la geografía a una sola: la comercial. Esto no quiere decir que él mismo no reconociera varias de las ventajas de la cuadrícula y, de hecho, las llegó a enumerar: simplicidad, rapidez y conveniencia comercial. Pero no pasaba por alto sus inconvenientes, siendo los más notables la falta de adecuación a la orografía, la ausencia de lo estético como valor del diseño y, muy próximo a la idea que explica Peterson, el fomento de «apostar por medios pequeños llamándolo especulación de bienes raíces» (Olmsted y Croes 1876: 366). El trazado de las calles, por esto, se incorporó al discurso de Olmsted como un elemento clave. Si la ciudad se había de dividir en funciones, aquellas que no fueran domésticas podían estar sometidas a la cuadrícula, pero estas no.

Pronto vio, pues, que había un conflicto entre «trazar rutas para ferrocarriles» y «dividir la propiedad por calles comunes». Normalmente se hacía predominar uno de los trazados, el del tren o el de las zonas residenciales, mientras que el otro quedaba perjudi-



Figura 9. Planta de Riverside, 1869. Autores: Olmsted, Vaux & Co., Landscape Architects. Fuente: Olmsted Archives, FLO NHS, NPS, 607.

cado. Su solución era «un plan que combine los dos sistemas de manera satisfactoria». El tren debía «ser anterior al establecimiento de la subdivisión completa de la propiedad, aunque sin dejar de «tener siempre en cuenta la practicabilidad de una subdivisión adecuada» (Olmsted y Croes 1877: 377). Aparecía entonces un problema de diseño espacial: la necesidad de conjugar el trazado de una zona residencial y el de la infraestructura que iba a conectarla con la ciudad. Fue en Riverside, el primer barrio que construyó Olmsted, donde desarrollaría el modelo que permitía reunir ambas.

El modelo de Riverside

Con Riverside, ubicado a unos dieciocho kilómetros al este de Chicago, Olmsted demostró que la vida en la periferia podía competir en calidad con la de la ciudad. En Estados Unidos se habían desarrollado ya multitud de suburbios similares: localizados en las afueras, con casas unifamiliares que incluían un jardín y profusión de arbolado. Riverside fue diferente en el sentido de que se alejaba, por un lado, del idealismo de sus precursores más elitistas, como Llewellyn Park

(Hayden 2003) y, por otro, se distanciaba de los barrios más comunes, con muy poco interés espacial, pocas comodidades y apenas infraestructuras. En definitiva, Riverside hizo asequible, para la clase media, servicios y cualidades propios de barrios más pudientes como las calles curvilíneas, el servicio de agua, los desagües pluviales, un tamaño de las parcelas generoso y múltiples y variados espacios comunes. El suburbio tuvo un fuerte impacto en el planeamiento de la época; David Schuyler (2019) llega a decir que «codificó el ideal suburbano en la segunda mitad del siglo XIX» (42).

Lo interesante aquí es cómo planteó Olmsted este ideal en términos espaciales (figura 9). El río Desplaines recorría la parcela de norte a sur, con un pronunciado meandro su borde meridional. Este condicionaba la parcela lo mismo que el paso del Chicago, Burlington and Quincy Railroad, cuya vía, en la figura, recorre la planta de izquierda a derecha. Aunque la planta de Riverside se suele ver orientada hacia el norte, así tumbada, permite ver la preeminencia que adquirió el ferrocarril en la composición del conjunto. Una importancia que ya le dieron Olmsted y Vaux

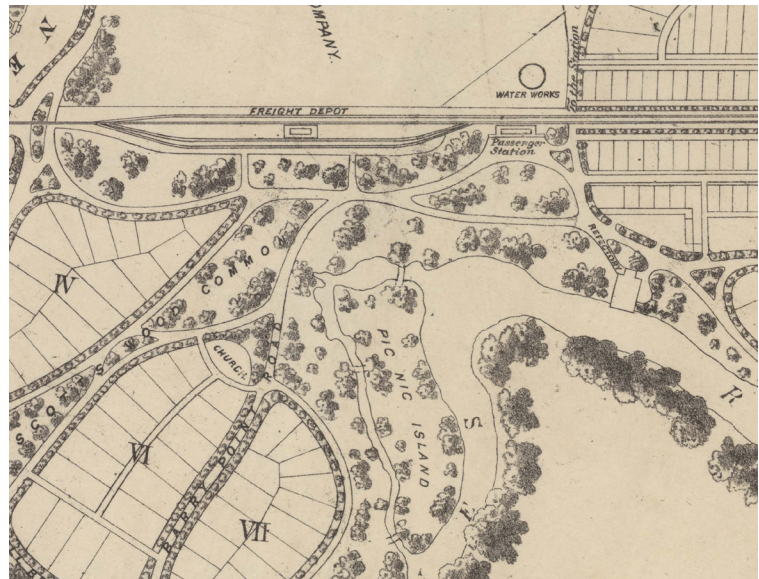
(1868) ante los promotores:

Desde Chicago, hay un ferrocarril de doble vía y de factura extraordinaria [...] todo tren necesita parar en el medio de su propiedad. Al respecto, las ventajas de la zona son superiores a las de muchos otros suburbios boyantes.

«Aun así, un ferrocarril», afirmaban, «como mucho permite una forma de conexión inadecuada entre un asentamiento rural y la ciudad» (8). Y sin embargo, sería la vía del tren la que impondría una lógica en el desarrollo espacial, comenzando por la estación principal, que determinaba el principal punto de acceso en el centro de la propiedad. La vía atravesaba el recinto en línea recta de este a oeste, aunque más cercano al borde sur que al norte, y la estación se situaba aproximadamente en el punto medio.

Dentro de la parcela, solo en las riberas del Desplaines había una cierta variación de altura; el resto, siendo bastante plano, no ofrecía dificultades. Es por ello que a lo largo del río se disponía el parque y este marcaba la división interna del conjunto. Un grupo de manzanas quedaba al oeste (no llegó a construirse), otro grupo mayor quedaba al este y un tercero, el menor, se localizaba en la zona delimitada por el meandro³. A su vez, la vía del tren partía los dos grupos mayores y, así, en total, quedaban cinco grupos, aunque muy desiguales. Que estos se entendían en el proyecto de forma independiente se aprecia en que todos tenían su propio espacio verde central y en que la numeración de sus manzanas, en números romanos, era particular para cada uno.

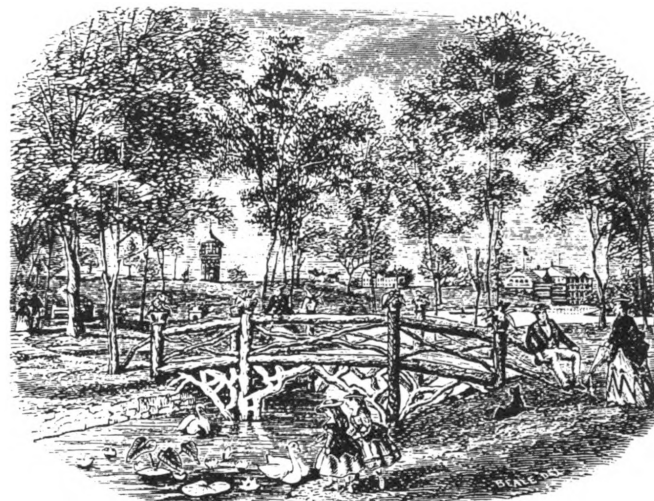
Por lo plano que era el terreno, la vía de tren no estaba ni rehundida ni elevada, y se podía cruzar como si se tratase de una calle más. El parque, el río y el tren eran los grandes atractivos del sitio y por eso se eligió la estación, próxima a una curva del Desplaines, como centro del suburbio (figura 10). Sus alrededores se formaron a modo de un *town centre* en el que se agrupaban a corta distancia un lugar para reuniones y organización de eventos junto al río; la iglesia al inicio de las manzanas del meandro; una isla para organizar comidas al aire libre, conectada con el resto por varios puentes de madera, y la propia estación del tren, junto a la que se colocaba el depósito de agua. Estos elementos constituían el reclamo para potenciales clientes. Se aprecia, por ejemplo, en las ilustraciones de un breve folleto publicado en 1871, donde la reunión con otros, los servicios y las vistas hacia el río eran las protagonistas (figura 11).



La gran cantidad de parcelas significaba que la población iba a ser numerosa. Por tanto, el tránsito diario de personas a la estación también lo sería. De ahí la decisión de conectar con ella las áreas residenciales mediante calles-parque más anchas que distribuían la circulación hacia el interior del suburbio; o, visto de otro modo, de continuar el parque hacia las viviendas. Realmente, solo una de estas calles entronca de forma directa con la zona central anteriormente descrita: la que conduce al interior de las manzanas del meandro. La noroeste, llega casi al centro mediante parcelas verdes encadenadas. El resto, las dos al oeste y la sureste, tienen su zona verde aislada en medio. Aunque la última conecta con la estación mediante el propio parque de ribera, con una interesante simetría respecto al espacio verde superior, tomando como bisectriz la propia línea de tren. Es interesante también el nombre que recibían al-

Figura 10. Riverside. Planta del centro cívico, 1869. Autores: Olmsted, Vaux & Co., Landscape Architects. Fuente: Olmsted Archives, FLO NHS, NPS: 607-Z1 [Detalle].

Figura 11. Riverside. Vista de la torre de agua y el hotel desde uno de los puentes de la Picnic Island. (Riverside Improvement Co., 1871: 8)



Rustic Bridge to Pic-Nic Island.

gunos de estos espacios, Long Common en el sector noreste y Scottswood Common el del meandro. Algo que los ponía en relación, aunque fuera nominal, con el *common*, o *village green*, una suerte de ejido propio de las poblaciones de Nueva Inglaterra.

Estas grandes superficies verdes de paseo y encuentro eran las más importantes del plan ya que vertebraban la organización de las áreas residenciales. Le daban así al conjunto una lógica espacial y tenían una función orientadora: eran la referencia principal dentro del bloque de manzanas. Desde aquí partían el resto de calles: ya fuera como un complejo desarrollo ramificado, en el Long Common, que comunicaba con mayor número de parcelas; como una serie de desviaciones menos ordenadas, en el Scottswood, donde apenas había manzanas, o mediante calles perpendiculares, como en la zona que al noroeste. Este último grupo de parcelas muestra, de hecho, el esquema en su versión más simple, prácticamente como una malla en espina deformada que incluye un elemento verde central. La desconexión entre esta zona y el resto se debe a que se proyectó sobre un terreno que aún no formaba parte de la promoción. Por ello las calles no tienen nombre, ni aparecen construcciones comunitarias. De hecho, en el extremo oeste del tendido ferroviario aparece dibujado un elemento cuadrado cuya forma (un cuadrado dentro de otro)

es similar a la estación. Esta conecta con varios espacios verdes menores que van a dar a una de las calles transversales al *common*. De esta manera, el sector noroeste estaría, aunque de forma más torpe, entroncando espacios arbolados desde la estación al centro de las manzanas.

Si la estación de tren principal servía de centro desde el que estructurar el resto de espacios, el paso del ferrocarril también suponía una variación en la planta. En la zona de contacto con la vía se plantearon varias parcelas menores, para gente menos adinerada y que simultáneamente acolchaban el ruido del tren (figura 12). La solución era la misma en todas las manzanas que cruzaba el tren: mientras que en su contorno mantenían una forma ameboide común al resto, en su interior una serie de calles menores se trazaban paralelas a la vía. Otras vías, más anchas y de carácter similar a las del resto del suburbio, se trazaban perpendiculares o con ligerísimas inclinaciones. Las manzanas aquí ya no se loteaban según su bisectriz, como sucedía en las demás: la división se cuadrícula hasta llegar a la trasera de las parcelas mayores. Al amoldarse a la presencia de un elemento recto como era la vía del tren, la perpendicularidad se unía a lo curvo; algo que también resolvía la necesidad de un reparto espacial más ajustado en el parcelario. Poco mérito se ha reconocido al diseño tan refina-

Figura 12. Riverside. Paso del tren por el bloque este (izda.) y el oeste (drcha.), 1869. Autores: Olmsted, Vaux & Co., Landscape Architects. Fuente: Olmsted Archives, FLO NHS, NPS: 607-Z1 (Detalle).

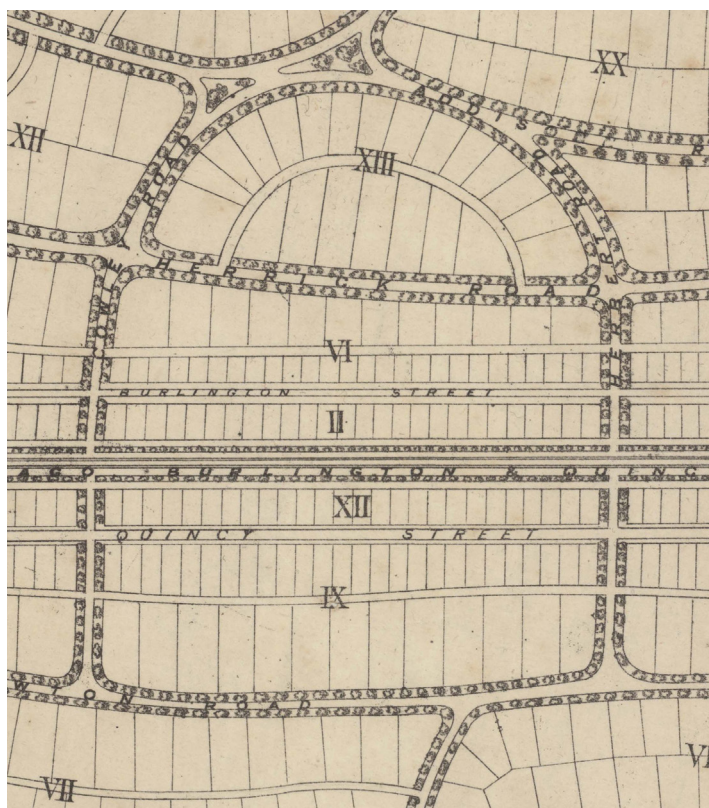
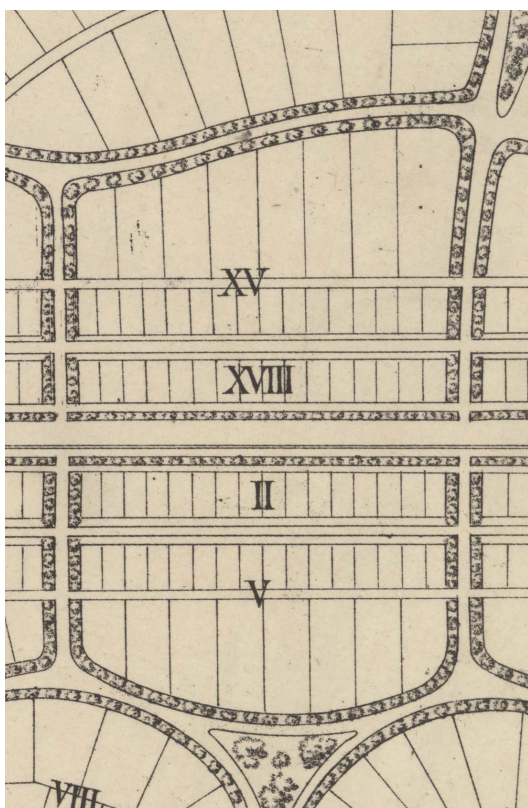
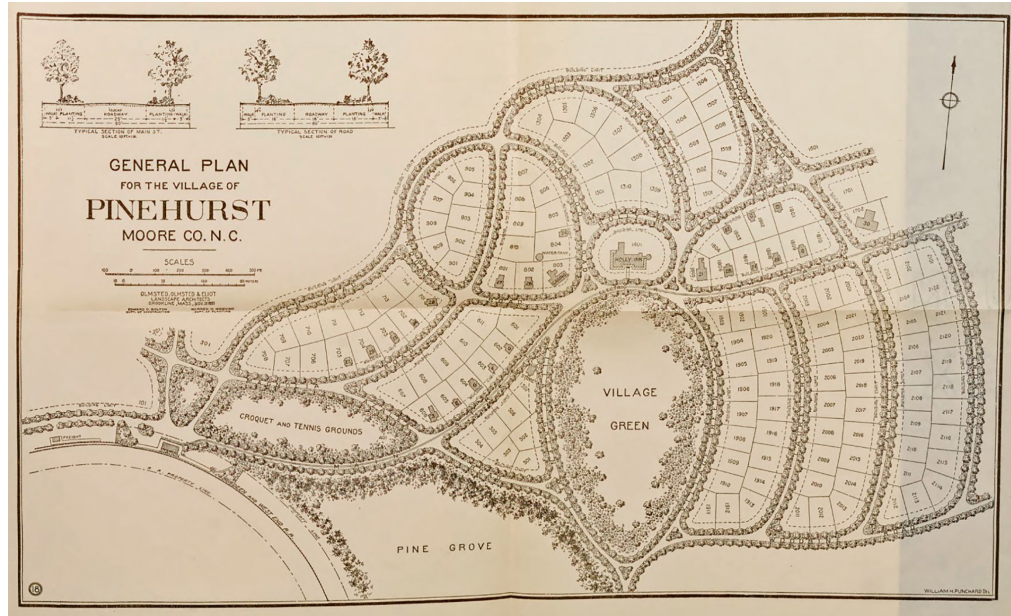


Figura 14. Planta del pueblo de Pinehurst, 1895. Autores: Olmsted, Olmsted & Eliot (Grabado de William H. Punchard).



población de Pinehurst (1895), realizada a por sus hijos y Charles Eliot en Carolina del Norte⁴, con un gran village green ovalado que pretendía conectar mediante un parque con la estación (figura 14). Asimismo, la aparición de un loteado rectilíneo allí donde tocaba la vía de tren o dónde se situaba la estación continuó apareciendo en proyectos como el mencionado Sudbrook o los Tarrytown Heights, que planeó junto a Vaux en 1871.

El movimiento y la quietud

La presencia del tren en la vida de los estadounidenses se dejó ver tanto en la producción escrita de Olmsted como en sus proyectos paisajísticos. En ambos se ajustaba al cometido de la obra, ya fuera como elemento que impactaba la narrativa, o la estructura y composición espacial (al menos de sus barrios suburbanos).

La conjunción de estos dos aspectos, de hecho, permite una lectura diferente del ferrocarril y su vinculación al paisaje. Habíamos visto hasta ahora al tren como elemento infernal, destructor de paisajes; el tren como elemento divino, que abría la posibilidad de nuevos paisajes, o el tren como elemento natural, que conjugaba su fuerza con la del nuevo país. Olmsted parecía no asumir claramente ninguna de estas posturas y se inclinaba por una lectura más práctica. Una visión del tren que parecía incorporarse a sus ideas respecto al asentamiento y la colonización del país.

Se comprende mejor esto a partir de algunos de sus textos. Ya en su viaje por Inglaterra, anotaba un interesante contraste entre maneras de mirar. Al viajar en tren desde Bir-

kenhead se le comienzan a suceder una serie de vistas: «un huerto con hileras de repollos tempraneros»; «sobre un seto, una agradable casa de campo nueva y de piedra»; «un campo de trigo»; «algo de un amplio pastizal»; «alargadas colinas en el fondo»; «otros tantos minutos de ladera verde» (Olmsted 1852: 69). Una vez había llegado al pequeño pueblo de Bromborough, y al detenerse en un puente tras una breve caminata, pudo observar embelesado, junto a sus compañeros, «el campo ¡Y qué campo! ¡Verde, rezumante, reluciente, espléndido!» (70).

Desde el tren, su vista la componían una secuencia de espacios diferentes, que se seguían según se producía el desplazamiento. El mismo lo describía como una forma de ver «en sucesivos destellos» (68). A la contra, la vista desde el puente era una contrastaba por su quietud. Tanto él como sus compañeros estuvieron allí:

largo tiempo en silencio y después hablando suavemente, como si realmente hubiera un encantamiento. Lo contemplamos y respiramos; jamás sería olvidado. (70)

Si bien autores como Allen Weiss (1998) han señalado el impacto negativo en la mirada que tuvo el viajar en tren, a Olmsted aquí no parecía importarle esa sucesión de vistazos. Es más, al reunirla con la vista tranquila desde el puente sin confrontarlas, se nos aparecen ambas simplemente como dos modalidades del ver. En cierto sentido se complementaban: por un lado, la rápida sucesión de lugares que constituían ese trayecto en tren paralelo al río Mersey y, por otro, el panorama de los campos de Bromborough.

Casi dos décadas más tarde, Olmsted reconocería estos espacios de movimiento y quietud como la norma de su propio país. Su plan de Buffalo y planes subsiguientes se sostenían en el ya inevitable viaje hacia y desde las grandes ciudades que tantas personas tenían que realizar a diario. «Conozco a varias muchachas que viajan ochenta millas diarias para ir a la escuela en Chicago,» (Olmsted 1871: 2) afirmaba. Y también: «si nos parásemos [...] en una estación de tren de estas ciudades, nos percataríamos de las mujeres y chicas que llegan por docenas» (1). Aunque su empeño siguiera siendo establecer conexiones mediante vías arboladas, él sabía que el movimiento se producía gracias al ferrocarril. La ciudad, a través del tren, e incluso este mismo, eran realidades instaladas en la propia vida doméstica:

Recorra la pradera y ábrase camino hasta la casa de cualquier prospero granjero asentado allí desde hace tiempo. La íntima relación de su familia con la ciudad aparecerá de forma constante en los vestidos, el mobiliario, las viandas, en toda conversación [...] El horario del tren cueлга junto al calendario. (2)

Su propia visión de una red territorial tenía pues que abrazar este sistema. «Según mejoren los ferrocarriles,» afirmaba, «todas las estaciones importantes pasarán a ser centros o sub-centros urbanos, y todas las estaciones menores, suburbios» (9). Olmsted entendía sus proyectos insertos en un latir nacional diario del que el viaje y la parada eran dos fases complementarias. Y como tal explicaba, no solo el funcionamiento de los territorios aledaños a las metrópolis, sino la misma manera de percibir el paisaje.

En un discurso dirigido a estudiantes de arquitectura hacia el final de su carrera, enunciaba esto en términos concisos. Estaba la mirada del viajero, les decía, una en la que, durante el traslado, «hora tras hora vuestro punto de vista cambiaba, mirando primero a un lado y luego al otro» (Olmsted 1886: 13). La otra manera de mirar era la mirada quieta, la que se producía desde una casa elevada y desde la que se dominaba un amplio panorama. Las dos, decía, servían para comprender el paisaje. En la primera, el cuerpo se desplazaba, y con él los ojos, ante los cuales el paisaje era una sucesión de varios fragmentos sucesivos. En la segunda, el cuerpo estaba quieto y eran los ojos los que se desplazaban por el paisaje.

Esta manera de entender la percepción aparece también en la obra de un coetáneo de

Olmsted: Herman Melville, con quien Lewis Mumford (1931) incluso llegó a compararle. Los personajes de Melville, según Gilles Deleuze (2011), tienen dos modos de ser, que a la vez son modos de ver: «Panorámica y *travelling*, proceso estacionario y velocidad infinita» (82). A través de su conocimiento del ferrocarril y de sus propias ideas urbanísticas ¿No estaría Olmsted incorporándolo a una visión particular del paisaje estadounidense? ¿Un paisaje de ritmos, percibido de forma diferente según el movimiento o la quietud? ¿Un paisaje de estados inmóviles y estados dinámicos, de casas y de trenes?

Visto así, no es raro que en el mismo discurso a estudiantes de arquitectura sumara el tren al resto de obras posibles de paisajismo:

Imaginen, una vez más, que en el trazado de un ferrocarril [...] su trayecto y pendiente en ciertos puntos, la posición de algunos de sus cortes y túneles, sus estaciones y comedores, sus aterrizados en laderas y sus puentes, deberían definirse, con modestia y refinamiento, para otorgar a los pasajeros el mayor disfrute posible del paisaje ¿Sería esto un asunto propio del paisajismo? Debo contestar que sería deber de un paisajismo excelso que nuestra civilización está aún por lograr. (Olmsted 1886: 39)

Notas

- 1 Previamente, solo había realizado una obra, el Central Park, junto a Calvert Vaux. Fue a finales de la guerra que empezó a realizar encargos por cuenta propia en California y, más tarde, volvió a asociarse de nuevo con Vaux.
- 2 A lo largo del texto, el vocablo *suburbio* se va a referir siempre a su acepción anglosajona; es decir, asentamientos residenciales planeados en las periferias urbanas. Por tanto, la palabra tal y como se emplea aquí no cuenta con las connotaciones negativas del término castellano, referido siempre a zonas deprimidas.
- 3 Sobre las manzanas del meandro se señalaba un vacío de «tierra que no pertenece a la compañía».
- 4 La participación de Olmsted fue probablemente nula. Ese mismo año se retiró de la práctica profesional debido a un brote de demencia.

Bibliografía

- BROWN, Richard D. 1976. *Modernization: the transformation of American life, 1600-1865*. Nueva York: Hill and Wang.
- CRONKHITE, G. Ferris. 1951. The Transcendental Railroad. *The New England Quarterly*, 24, nº 3: 306-328.
- DELEUZE, Gilles. 2011. Bartleby o la fórmula. En: *Preferiría no hacerlo; Bartleby el escribiente de*

- Herman Melville (Trad.: José Manuel Benítez Ariza). Valencia: Pre-Textos. 57-92.
- DICKINSON Bianchi, Martha y HAMPSON, Alfred Leete (eds.). 1930. *The Poems of Emily Dickinson*. Boston: Little, Brown and Co..
- FEIN, Albert (ed.). 1981. *Landscape into cityscape; Frederick Law Olmsted's plans for a greater New York City*. Nueva York: Van Nostrand Reinhold Company.
- FLAGG, Wilson. 1857. Landscape and its treatment. *The North American Review* 84, n° 174: 146-182.
- HAWTHORNE, Nathaniel. 1879 [1851]. *The house of the seven gables*. Boston: Houghton, Osgood, and Co..
- HOGG, Alexander. 1886. *The railroad as an element in education*. Louisville: Impreso por el autor.
- HONE, Philip. 1927. *The diary of Philip Hone*. Nueva York: Dodd, Mead and Co.
- HOWE, Daniel Walker. 2007. *What Hath God Wrought: The Transformation of America, 1815-1848*. Nueva York: Oxford University Press.
- KAMMEN, Michael. 1973. *People of Paradox: An Inquiry Concerning the Origins of American Civilization*. Nueva York: Vintage Books.
- MARINÉ, Nicolás. 2020. Del Fresh Pond al Mystic River: topografía y horizonte en el paisajismo de los Olmsted. *Proyecto, Progreso, Arquitectura* 23: 160-177.
- MARX, Le. 2000 [1964]. *The machine in the Garden: Technology and the Pastoral Ideal in America*. Nueva York: Oxford University Press.
- MUMFORD, Lewis. 1931. *The Brown Decades. A study of the arts in America. 1865-1895*. Nueva York: Harcourt, Brace and Co.
- OCHSNER, Jeffrey Karl. 1988. Architecture for the Boston & Albany Railroad: 1881-1894. *Journal of the Society of Architectural Historians* 47, n° 2: 109-131.
- OLMSTED, Frederick Law. 1852. *Walks and Talks of an American Farmer in England*. Nueva York: G.P. Putnam.
- OLMSTED, Frederick Law. 1856. *A journey in the sea-board slave states: with remarks on their economy*. Nueva York: Dix & Edwards.
- OLMSTED, Frederick Law. 1863. Journey in the West: Louisville Toward Cairo, March 13, 1863. En: Turner Censer, J. (ed.), *The Papers of Frederick Law Olmsted Vol. IV: Defending the Union, 1861-1863*. Baltimore: Johns Hopkins University Press. 548-553.
- OLMSTED, Frederick Law. 1868. Carta a Mary Perkins Olmsted. 23 de Agosto. En: McLaughlin, Ch. (ed.), *The papers of Frederick Law Olmsted Vol. VI: The years of Olmsted, Vaux & Company, 1865-1874*. Baltimore: Johns Hopkins University Press. 267.
- OLMSTED, Frederick Law. 1871. Suburban home grounds. *The Nation* 26: 275-277.
- OLMSTED, Frederick Law. 1886. *Relation of Architecture to Landscape Architecture: Use and Misuse of Landscape Architecture Terms*. Biblioteca del Congreso de E.E.U.U., FLO papers: Speeches and Writings File, 1839-1903.
- OLMSTED, Frederick Law. 1970 [1871]. *Public Parks and the enlargement of towns*. Nueva York: Arno Press y The New York Times.
- OLMSTED, Frederick Law y CROES, J. James R. 1876. I. Preliminary Report of the Landscape Architect and the Civil and Topographical Engineer, upon the Laying Out of the Twenty-third and Twenty-fourth Wards; II. Report Accompanying a Plan for Laying Out that Part of the Twenty-fourth Ward, Lying West of the Riverdale Road. En: Fein, 1981. 349-374.
- OLMSTED, Frederick Law y CROES, J. James R. (1877): "Report of the Landscape Architect and the Civil and Topographical Engineer, Accompanying a Plan for Local Steam Transit Routes in the Twenty-third and Twentyfourth Wards", en Fein, 1981, pp. 375-382.
- PETERSON, Jon A. 2003. *The Birth of City Planning in the United States, 1840-1917*. Baltimore y Londres: The John Hopkins University Press.
- RYBCZYNSKI, Witold. 1999. *A Clearing in the Distance: Frederick Law Olmsted and America in the Nineteenth Century*. Nueva York: Scribner.
- SCHIVELBUSCH, Wolfgang. 1977. *The Railway Journey: The Industrialization of Time and Space in the Nineteenth Century*. Berkeley: University of California Press.
- SCHUYLER, David. 2019. Riverside. The first comprehensively designed suburban community in the United States. En: Corbin Sies, M., Gournay, I. y Freestone, R. (eds.), *Iconic Planned Communities and the Challenge of Change*. Filadelfia: Penn Press. 40-60.
- STILGOE, John R. 1982. The Railroad Beautiful: Landscape Architecture and the Railroad Gardening Movement. *Landscape Journal* 1, n° 2: 57-66.
- THOREAU, Henry David. 1854. *Walden; or, Life in the woods*. Boston: Boston, Ticknor and Fields.
- WEISS, Allen. 1998. *Unnatural Horizons: Paradox and Contradiction in Landscape Architecture*. Nueva York: Princeton Architectural Press.
- WHITMAN, Walt. 1881-1882. *Leaves of Grass*. Boston: James R. Osgood and Co.

Artículo ganador del VII Premio del Aula G+L_PAI de Patrimonio de la Industria y de la Arquitectura.
Adaptado a formato y normativa de Cuaderno de Notas.