

De Philadelphia a Washington

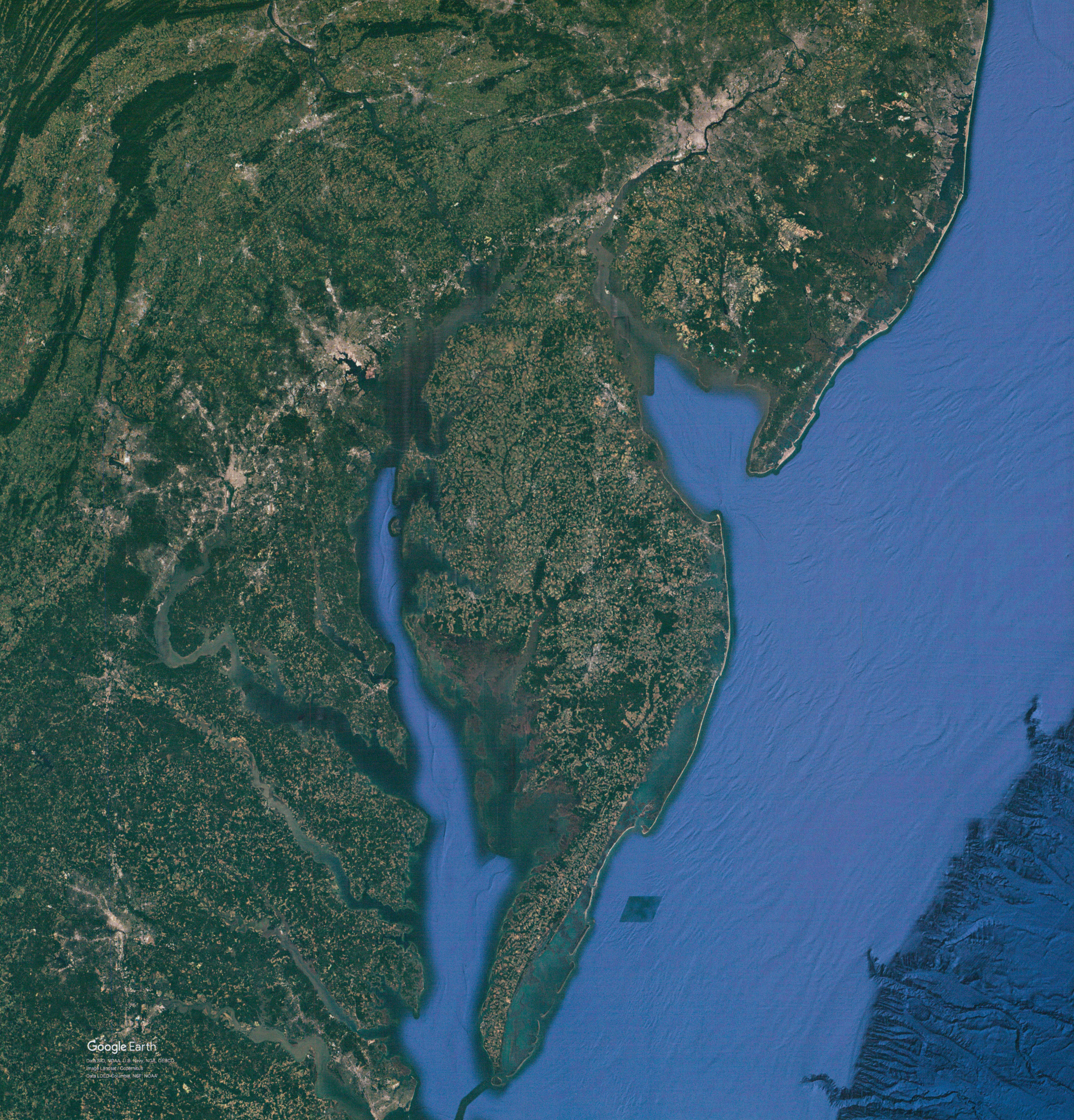
la creación de la capital nacional

De Philadelphia a Washington

la creación de la capital nacional

MIGUEL AGUILÓ

ACS
ACTIVIDADES DE CONSTRUCCIÓN Y SERVICIOS


Google Earth
Data SIO, NOAA, U.S. Navy, NGA, GEBCO
Image Landsat / Copernicus
Data LDEO-Columbia, NSF, NOAA



A diferencia de las grandes civilizaciones que han dominado el mundo, los Estados Unidos de América afianzaron rápidamente su liderazgo como nación para luego construir su gran capital, Washington. Previamente Philadelphia había ostentado este honor tras la Declaración de Independencia de 1776. Si la primera representa el poder político actual, mostrado a través de la magnificencia de sus avenidas y edificios públicos, la última representa el poder moral que emana de los principios democráticos y de libertad de este gran país, reflejados en su Constitución redactada y firmada en esta ciudad.

La historia de esta transición, el desarrollo urbanístico de ambas ciudades y su impacto en los territorios que las unen se describen en este libro, *De Philadelphia a Washington, la creación de la capital nacional*. Como en colecciones anteriores, el distinto enfoque de los temas y la meticulosidad con que se describen los proyectos le permitirán obtener una perspectiva diferente de la evolución histórica y socioeconómica de una parte importante de la Costa Este de los Estados Unidos.

En los últimos años el Grupo ACS, a través de sus actividades de infraestructuras, ha tenido una gran presencia en esta región. La construcción del nuevo túnel bajo la bahía de Cheasepeake o la nueva línea del tren ligero en Bethesda son dos grandes proyectos en desarrollo que están ayudando a mejorar las comunicaciones y la movilidad sostenible en la zona. También edificios emblemáticos e instalaciones de nueva generación, como la ampliación del aeropuerto Ronald Reagan o el Hotel Conrad en Washington, y el Hospital Infantil de Philadelphia, son ejemplos de edificaciones sostenibles y comprometidas con la mejora de la sociedad.

Permítame recomendarle que si tiene previsto hacer una visita a Philadelphia o a Washington amplíe su viaje para dedicarle tiempo a la otra ciudad. Estoy seguro de que no se arrepentirá, y podrá sentir la esencia y grandiosidad de esta nación a través de sus dos capitales, la inicial y la actual.

Florentino Pérez
Presidente del Grupo ACS



1 Introducción 11

2 Philadelphia, capital de la Independencia 19

Héroes y lugares de la Revolución
Tras la Guerra de Independencia
Espacios para el poder
Una nueva manera de construir

3 El engarce entre dos ríos 55

Innovación en madera y hierro
Agua del río para la ciudad
La ciudad crece hacia el Oeste
Una diagonal para abrir espacios

4 Paisajes de movilidad 125

Apertura territorial
Corredores, caminos y posadas
Puertos y puentes en Chesapeake Bay
Canales de navegación
Pennsylvania Railroad

5 Washington, un proyecto de ciudad 201

La ausencia de una capital 1888
Peter Charles L'Enfant, el plano 1791
Primeras construcciones. Capitolio, Casa Blanca, Monumento
McKim, Burnham y Olmsted, la McMillan Commission 1901
La Armada y la diversión, al borde del agua
Retorno y proyección presidencial

6 Realizaciones de ACS 299

7 Referencias, notas e índices 313

Referencias Bibliográficas. Índice onomástico. Índice temático. Notas


WAREHOUSING & COLD STOR COMPANY
This isn't patient 335643. This is Francesca.
MoraviaHealth
Leading Homecare. Personalizing Service.
215-717-8650
denied?
TELL US YOUR STORY

1 Introducción

Crear una ciudad es difícil.

Crear una ciudad desde cero es arriesgado.

Crear una gran ciudad desde cero es temerario.

Crear la capital de un gran país desde cero es insólito.

El largo proceso de creación de Washington D. C. –Distrito de Columbia– es fruto de un ineludible compromiso para sacar adelante el país, que involucraba a un mínimo de nueve estados de la Unión en ciernes y a un buen puñado de sus ciudades más importantes. Todo se fraguó en Philadelphia, la más grande y más antigua de ellas, que también era la más antigua de América con la excepción de San Agustín en Florida, entonces en manos españolas y ajena a este proceso.

La ciudad de Philadelphia se había fundado en 1682 sobre un anterior asentamiento, primero ocupado por población local y desde 1638 por colonos suecos. El plano encargado por su fundador William Penn seguía fielmente los cánones clásicos, con un centro, dos ejes, calles en cuadrícula y un perímetro rectangular encajado entre dos ríos, con el regalo añadido de un parque en el centro de cada uno de los cuadrantes. Un plano modélico para la segunda ciudad mayor del mundo, detrás de Londres, hasta 1800, cuando Nueva York la superó en población.

En 1790 se eligió el sitio para Washington DC, la futura capital de los Estados Unidos, en un gran espacio cuadrado de 10 x 10 millas, en la desembocadura de un río y carente de estructura urbana, donde había tres pequeños pueblos independientes que sumaban menos de 5.000 habitantes. El plano encargado por su fundador, el flamante y primer presidente George Washington, se apartaba de todos los esquemas conocidos y utilizaba gran profusión de diagonales para dar la máxima visibilidad, desde cualquier punto, a los dos principales edificios del gobierno, el Capitol, o casa del pueblo, y la White House, o casa del presidente. Y tardaría muchos años en disponer de edificios e instalaciones para ejercer sus funciones, tanto legislativas como ejecutivas.

Pero ahí está. Su mera existencia provoca un sinnúmero de preguntas y requiere bucear en la geografía y la historia. Su mirada exige teorías para cuadrar las imágenes que se ven con lo ocurrido durante dos siglos en la costa atlántica del país. Bajtín decía que el texto solo vive si está en contacto con otro texto, en contexto, mientras Brecht afirmaba que para saber, hay que saber ver, y que, para que las imágenes estén vivas, hay que mirar con actitud crítica. Todo ello multiplica el esfuerzo de lograr el texto, de conseguir la imagen, y de reunir ambos para acercarse a lo insólito.

Philadelphia y Washington están cerca, a 200 km en línea recta pero, según el tercer postulado de Euclides, ese segmento de recta se puede extender en ambas direcciones indefinidamente. De hecho, la influencia política de una se extendía hacia el nordeste para alcanzar Maine, mientras la influencia del otro lo hacía hacia el suroeste para llegar a Georgia. Y los protagonistas de esta gran historia recorren una y otra vez, no ya el segmento, sino la línea, para luchar, para entenderse, o para negociar. Con ello desvelan múltiples lugares

Página 4-5: Bahía de Chesapeake - día y noche [Google earth] [NASA, Visible Earth, City Lights of the United States 2012/79802l]

Página 8: The City of Philadelphia, 1875. [New York: Currier & Ives], Library of Congress, https://www.loc.gov/item/90715986/

Página 10: Warehousing and Cold Storage Company mural

donde se pelean, discuten o se emborrachan y van construyendo un enorme territorio, que se empapa de cuanto fluye de sus historias.

Aquí durmió el presidente Washington cuando iba... Por este puente cruzó Lafayette camino de... En esta explanada se rindió el almirante Cornwallis... Historias que se cuelgan de los muros de las tabernas, donde esperaban los héroes a que saliera el ferri en cuanto pasara la tormenta. Banderas sobre los tejados y guirnaldas en los balcones definen el carácter público de algunos edificios, cuyo porte o disposición ya anunciaban funciones más allá de lo residencial.

Siguiendo ese hilo se descubre Annapolis, donde la imponente Academia Naval se codea con las mansiones alineadas en la orilla de la Chesapeake Bay, en una apoteosis de la náutica. En el rincón de una ensenada se anuncia un campamento de Lafayette, mientras la solemne State House de Maryland asoma sobre los árboles de una colina y la Middleton Tavern sigue vigilando lo que ocurre en el puerto.

O se asiste a la peregrinación de los cientos de familias que se acercan con fervor al Independence Hall de Philadelphia, donde todo empezó, para que los niños conozcan el lugar donde se firmó la Declaración de Independencia, vean la rajada campana de la Libertad o visiten el Museo de la Revolución, para emocionarse con los héroes y sus gestas.

Pero nadie se va de Philadelphia sin acercarse a los Fairmont Waterworks, un antiguo sistema de abastecimiento de agua situado en el Schuylkill River, al otro lado de la ciudad. A la orilla del agua, los edificios que albergan las grandes bombas de impulsión están coronados por tres templos griegos, reunidos por un paseo ajardinado que termina en un pabellón sobre la lámina de agua creada por un azud. Toda la instalación y sus jardines están al pie del Fair Mount, el Monte Justo, que antes soportaba un gran depósito de agua y ahora se corona por la gran mole del Museo de Arte, también terminada con pórticos griegos por los cuatro costados.

En ese azud y su embalse dejó su impronta el ingeniero Benjamin Latrobe, educado en Londres como ingeniero civil y uno de los primeros grandes ingenieros americanos, que aparece de nuevo en el proyecto del canal que une la bahía de Chesapeake con el estuario del Delaware River, y coloca a Baltimore como centro portuario de las ciudades de Philadelphia y Washington DC, junto al gran territorio que las envuelve. Y vuelve a aparecer en la construcción del Washington Canal, del Capitolio y del Navy Yard, el arsenal nacional de Washington DC, donde fue llamado por Jefferson para arrancar la construcción de la capital nacional.

En ese río y sus puentes, también dejaron su impronta unos ingenieros estructurales que se vieron obligados a innovar para construir con madera. Por allí no había canteras ni canteros y las fundiciones tardaron en llegar, con lo que la madera era el material obligado y la celosía el tipo disponible. Los nombres de Theodore Burr, Timothy Palmer, Lewis Wernwag, James Finley o Charles Ellet; del Permanent Bridge y el Colossus Bridge; o de las patentes del tipo arco-celosía, del tipo colgante de cadenas o de cables, son bien conocidos y figuran en todos los libros de la historia de los puentes.

Columna vertebral de ese conjunto de ciudades y estados es el ferrocarril, aquí concretado en la omnipotente Pennsylvania Railroad Company, emblema de toda una época, expresado en la magnificencia de sus grandes estaciones. Desde la extinta Penn Station neoyorquina de McKim, Mead & White, cuyo derribo dio origen a los movimientos de protección del patrimonio construido, hasta la Union Station, del mismo McKim de Nueva York junto a Daniel Burnham de Chicago, hay un rosario de magníficos edificios, que fueron la mejor y más duradera muestra del movimiento City Beautiful y constituyen la lujosa puerta de entrada a la ciudad.

Los lugares, recorridos y acontecimientos de este territorio han sido puntualmente recogidos en textos e imágenes guardados en archivos locales, estatales y federales, con acceso inmediato y sin cortapisas desde cualquier parte y para cualquier persona. El caso concreto de la Library of Congress – Biblioteca del Congreso– merece ser destacado por los eficientes servicios de acceso a sus ingentes archivos desde la web, que son tan excelentes como el Jefferson Building que la alberga, sin duda el mejor edificio de la ciudad de Washington DC.

No pilla de paso desde Washington, pero Charlottesville compensa las más de dos horas de coche por onduladas plantaciones para visitar Monticello, la finca de Thomas Jefferson con su asombrosa residencia, construida al modo de Andrea Palladio, pero vivida con un refinado gusto, ausente en las villas venecianas. Allí te recibe un busto de Voltaire entre un mapa de África y otro de la costa este con los trece estados fundadores, y te despiden las dependencias de los esclavos en la planta baja. Todo ello tras pasar por un comedor con vistas a un suave paisaje de colinas y con un pequeño elevador integrado en un costado de la chimenea, para subir las botellas desde la bodega.

Pero nadie se va de Monticello sin acercarse a la West Virginia University, allí al lado y donde, sin abandonar ese paisaje, se dispara el asombro al ver la primera universidad estatal, también creada por Jefferson, como techo y chapitel de todo un sistema de instrucción general. Allí, lo doméstico adquiere la nobleza de lo público, en un entorno de pabellones, praderas, pórticos y columnatas que envuelven la gran biblioteca de la Rotonda, sin perder la escala humana, en un conjunto incluido en la lista del Patrimonio Mundial de la UNESCO.

Los recorridos entre estos lugares van desvelando la historia del país. Para volver a Washington se pasa al lado de la finca del presidente James Madison, que sucedió en el cargo a su vecino y amigo Jefferson, para seguir por la hermosa autopista que acompaña al Potomac River por su margen derecha. Es la primera autopista del país diseñada con calzadas separadas y criterios paisajísticos, para gozar de las vistas del gran estuario. Y también se pasa al lado de Mount Vernon, la gran finca de George Washington, construida en el mejor sitio para disfrutar de esas vistas. Sin duda, el presidente sabía apreciar el paisaje y sabía situarse en el territorio, pues en su casa se guardan los instrumentos de agrimensor, que fue su primer oficio. El territorio nos recuerda que, en los primeros años de la naciente democracia, todos los representantes estatales eran terratenientes, por exigencia legal.

Sobre todo, se trata de un territorio marcado y trabajado por la manera personal de entender y de ejercer su poder, de cada uno de los todopoderosos

46 presidentes de los Estados Unidos habidos hasta hoy, y de sus cohortes de gobernantes y administradores. Esa habitual cercanía ha conformado un paisaje peculiar, con señas de identidad poco frecuentes y forjadas a partir de una ubicación y carácter peculiares, que se pueden resumir como:

Una situación central en el eje geográfico y cultural norte-sur, atlántica en el eje de conquista e influencias este-oeste, y de origen en el eje temporal o recorrido histórico del país.

Un sitio formado por una amplia llanada al borde del océano, cuyo único contacto marítimo al margen de playas y marismas es la margen derecha de dos grandes estuarios, donde se asienta la poderosa Armada que llegó a controlar el mundo.

Un carácter muy definido, marcado por los hechos históricos del nacimiento del país y por ser la sede de su capital, que lo han configurado como un lugar, nacido de un difícil compromiso entre muy distintos territorios que tardó en arrancar y ha costado mucho esfuerzo mantener. Un lugar que es protagonista permanente, tanto actual como histórico, en todo el país, y que es exaltado por un intemporal y omnipresente recurso a la memoria colectiva, unida a una puntual y sucesiva memoria presidencial, que señala sus jalones y se hace presente por medio de construcciones, monumentos, memoriales, carteles y señales.

En definitiva, un verdadero paisaje de metrópolis o metropolitano donde la ciudad –en este caso la capital de un gran país– se proyecta sobre el territorio y se convierte en protagonista de sus significados por encima de los usos agrícolas, industriales o residenciales que ocupan su suelo. Todo un sistema de ciudades vinculadas por sus redes de caminos, modos de transporte e historias compartidas, parece un comienzo adecuado para esta nueva colección.

Tras esta introducción el libro consta de otros cuatro capítulos, más los dos dedicados a realizaciones y referencias. El capítulo 2 explica el origen y desarrollo de los procesos de revolución y descolonización que desencadenaron la Declaración de Independencia, el 4 de julio de 1776, y la aprobación de la Constitución el 17 de septiembre de 1787. Ambos actos fundacionales se realizaron en el Independence Hall de Philadelphia, entonces la mayor ciudad de América. Un sucinto relato de la guerra permite introducir a las personas y lugares que fueron protagonistas de lo ocurrido y cualificaron el territorio de forma indeleble.

Tras la guerra, las idas y venidas de los representantes para negociar la Constitución van dibujando la geografía política de los trece primeros estados firmantes, que se proyecta en el tiempo con un proceso de ratificación del resto que se prolongará más de un siglo. Los espacios donde ocurren las negociaciones enseguida se convierten en emblemas o símbolos del proceso.

El alzado del Independence Hall y el plano de Philadelphia, edificio y ciudad donde ocurrió todo, se asocian al mapa del estado de Pennsylvania como imagen primordial de su participación en el origen y construcción del país. Y acto seguido, surge el debate de cómo se ha de construir ese nuevo país y qué estilo deben adoptar los edificios y las ciudades para ser más acordes con los nuevos principios democráticos.

El capítulo 3 se centra en el crecimiento de la ciudad, que durante varias décadas es la de mayor población del mundo detrás de Londres. Hay mucho que construir y se hace con madera para las estructuras y los puentes, y ladrillo para los edificios. Como está todo por hacer, se innova en disposiciones estructurales, primero con nuevos tipos de cerchas de madera que retoman precedentes europeos, mientras se instalan las primeras fundiciones, y luego con los primeros puentes colgantes de cadenas y de cables.

La ciudad crece hacia el oeste y va colmatando el plano, mientras se asegura el abastecimiento de agua desde el Schuylkill River con los modélicos Waterworks, que constituyen una de las principales joyas del patrimonio construido de Philadelphia. Bancos, estaciones, mercados, oficinas y residencias van encontrando su lugar en la ordenada cuadrícula original hasta los últimos rascacielos y la universidad, que cruza el río y se instala en la otra orilla.

En el capítulo 4, la ciudad de Philadelphia se abre al paisaje de la East Coast americana con tres grandes puentes para cruzar el ancho Delaware River, uno de ellos récord del mundo en su día, y unos veinte más cortos, de variados tipos y materiales para cruzar el más estrecho Schuylkill. Luego se entra de lleno en la movilidad, apuntando los caminos, canales y puertos que construyen el territorio, desde la US1 Road, que es la Calle Mayor de los Estados Unidos entre Nueva York y Washington, hasta las tabernas y posadas que crecían en los caminos vernáculos, junto a los embarcaderos de los ferris para cruzar ríos y estuarios.

Los primeros canales hicieron posible el nacimiento de ciudades hacia el interior, apoyando o suplementando la navegación fluvial que las conectaba con la gran Chesapeake Bay que domina toda la región. Por su parte, el ferrocarril fue, en definitiva, el medio de transporte más utilizado durante casi un siglo, y cuenta con varias de las estaciones más famosas de los Estados Unidos.

En el capítulo 5, el territorio se concentra en Washington DC, cuya condición de National Capital la proyecta de nuevo hacia todo el país y, en razón de su poderío político, al resto del mundo. Pues la ciudad fue concebida para mostrar los edificios del poder, aunque su construcción tuvo muchos problemas desde el primer momento y se demoró muchos años.

Más que en su estado actual, el relato se centra en su gestación, que tuvo que hacer frente a los recelos de todas las demás ciudades de la costa, poco dispuestas a ser oscurecidas por una gran metrópolis y nada favorables a que ninguna otra ciudad creciera con ello. Se decidió que no estaría en ninguno de los estados firmantes, sino en un distrito pequeño y nuevo. Se dedican varias páginas al debate sobre la ubicación de ese distrito y al encargo del plan de la ciudad al joven pintor francés Pierre L'Enfant, que había venido al país a sumarse a la revolución, y a las vicisitudes originadas por su propuesta y comportamiento. Es algo que no ha sido bien contado, pero resulta crucial para entender lo ocurrido después.

Cuando alcanzó su centenario, la ciudad no acababa de cuajar. El proyecto inicial era grande y ambicioso, pero carecía de grandeza y no atraía suficiente población para darle vida. El senado creó un comité para buscar soluciones, que pidió un informe a un grupo de los mejores arquitectos del país, y buscó financiación para aplicar sus propuestas. El comité acertó al apostar por

mejoras en el proyecto inicial, y hacia 1910 se entró en una dinámica virtuosa que encauzó el progreso de la ciudad. Finalmente, se apuntan los principales edificios públicos y monumentos de la ciudad, junto a unos cuantos lugares próximos que son focos de concentración de actividad, tanto por su atractivo carácter como por la presencia de atractivos bares, tiendas y restaurantes que prometen diversión, algo escaso en la ciudad oficial.

Como en los anteriores, este libro no habría sido posible sin la ayuda de valiosos colaboradores que me han acompañado en las visitas y han contribuido a la difícil tarea de entender este complejo paisaje metropolitano.

En particular, agradezco la inestimable ayuda de la ingeniera de caminos Marisa Delgado Medina, entonces destinada en la embajada de Washington DC, y de su marido Alain Nouet, que dedicaron sus tardes a acompañarme por la ciudad y sus fines de semana a tiempo completo para visitar en coche sitios lejanos y paisajes extensos. Sin sus sugerencias y su compañía, este libro sería otra cosa.

También agradezco las imágenes y textos de Philadelphia aportadas por el ingeniero de caminos Gregorio Oviedo, que aprovechó con enorme eficacia su breve paso por la ciudad y dedicó luego muchas horas a ordenar sus datos.

Del equipo habitual de colaboradores, agradezco el especial esfuerzo de Santiago González Alonso, que me acompañó en la toma, corrección y clasificación de imágenes; de Beatriz Cabau por el aporte de datos sobre canales y puentes, y sus sugerencias y excelente dibujo de los mapas; de Óscar Castro Cuartero por los procesos de archivo y tratamiento de datos; de Antonio Sarabia y su insustituible criterio para orientar las ideas; del escritor Antonio Papell por su ayuda en la búsqueda y selección de material; y de Álvaro Gil Plana por la revisión e índices del texto. Agradezco a la arquitecta Patricia Hernández-Lamas su compañía en la visita a Philadelphia y su ayuda con las fotos, planos y archivos históricos, así como la dirección del equipo de edición del ingente material reunido para este libro.

A quienes no conozcan esa gran área de la costa este, les sugiero que viajen con tiempo para moverse por ella con tranquilidad. A quienes hayan visitado las dos ciudades, les recomiendo viajar en coche para conocer sus alrededores. En ambos casos conviene leer antes sobre su historia. Tras la visita, les apetecerá leer más.


PSFS

2 Philadelphia, capital de la Independencia

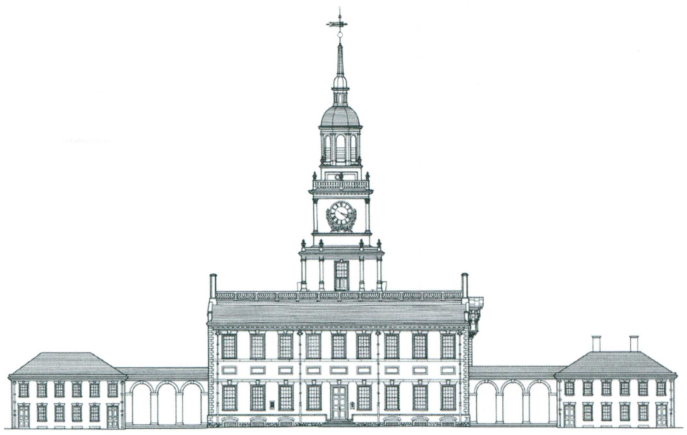
Héroes y lugares de la Revolución

Tras la Guerra de Independencia

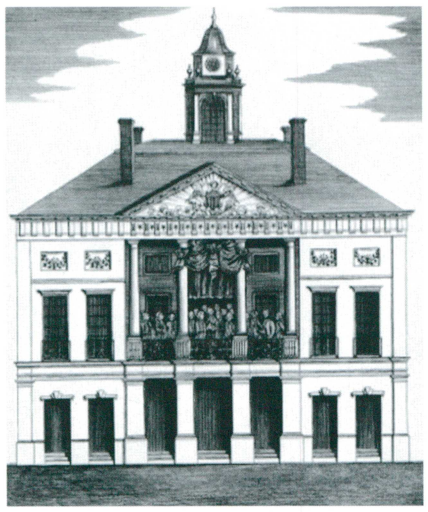
Espacios para el poder

Una nueva manera de construir

Philadelphia, capital de la Independencia



Independence Hall Philadelphia –alzado norte. HABS PA,51-PHILA,6, p.4. Library of Congress, https://www.loc.gov/pictures/item/pa0939.sheet.00004a/



Federal Hall New York. The Site of Congress 1789. Library of Congress, https://www.loc.gov/pictures/item/2003664760/

Página 18: Oval vistas-George Washington estatua ecuestre, con Benjamin Franklyn Av. & City Hall en el eje

Héroes y lugares de la Revolución

Declaración de Independencia

La Revolución de los Estados Unidos, *The American Revolution*, fue al mismo tiempo un proceso revolucionario y un proceso de descolonización. Esta revolución significó un radical cambio interior y un grave conflicto exterior, entre las 'Trece Colonias' británicas de América del Norte y la Gran Bretaña. De este proceso surgiría una nueva nación, los Estados Unidos de América, que se estableció jurídicamente en dos textos de gran trascendencia.

El primero fue la Declaración de Independencia, firmada el 4 de julio de 1776, mientras las graves desavenencias entre colonias y metrópoli devinieron en la Guerra de Independencia de 1775 a 1783. El segundo fue la Constitución, que se aprobó tras la derrota británica, el 17 de septiembre de 1787 y condujo a la formación del Gobierno.

Ambos documentos se redactaron y firmaron en el Independence Hall de Philadelphia, entonces la mayor ciudad de América y la tercera del mundo, pero son fruto de varios momentos críticos anteriores, ocurridos en otros lugares de las colonias británicas, entre los cuales destacan las ciudades de Nueva York y Boston.

Descontento e incidentes

En Nueva York, el descontento colonial de grupos de opositores culminó en la reunión de un congreso de representantes de nueve colonias. Llamado *Stamp Act Congress*, como protesta frente a la imposición de unos sellos británicos gravosos, se celebró en el actual Federal Hall de Nueva York, del 7 al 25 de octubre de 1765.



Esta escultura de bronce reproduce la famosa pintura Declaración de Independencia de John Trumbull que se exhibe en la Rotonda del Capitolio de los Estados Unidos. Representa la presentación del borrador de la Declaración de Independencia al Congreso Continental en el Independence Hall el 28 de junio de 1776 por el comité de redacción, Benjamin Franklin, John Adams, Thomas Jefferson, Roger Sherman y Robert Livingston (que se muestran de pie a la izquierda de la mesa).

Están representados cuarenta y dos de los 56 firmantes de la Declaración; Trumbull originalmente tenía la intención de incluir a los 56 firmantes, pero no pudo obtener imágenes de todos ellos. También retrató a cinco personas que no firmaron la Declaración, pero que estuvieron presentes el 28 de junio. Debido a que la Declaración fue debatida y firmada durante un período de seis a ocho semanas, los hombres que aparecen aquí nunca estuvieron en el Salón de la Independencia al mismo tiempo.

La escultura es una donación de la Dra. Qiongzhao (Ellen) Schicktanz, una artista asiático-estadounidense naturalizada, en agradecimiento por su vida como ciudadana estadounidense.

Firma de la Declaración de Independencia, 28 de junio de 1776. Museum of the American Revolution.

En Boston, el descontento ocupó la calle y culminó en el puerto con incidentes violentos espontáneos, que desembocaron en una Masacre producida por disparos de los soldados británicos el 5 de marzo de 1770. A eso siguieron movilizaciones populares, como el *Tea Party* del 16 de diciembre de 1773, cuando un grupo de colonos vestidos como aborígenes americanos abordaron tres barcos de carga en el puerto de Boston y arrojaron al agua sus cargamentos de té.



Boston Tea Party 1773. Detroit Publishing Co. photograph collection (Library of Congress), https://www.loc.gov/pictures/item/2016817483/



George Washington cruzando el rio Delaware. Museum of the American Revolution.

Guerra de Independencia 1775-1783

Tras las primeras escaramuzas y la derrota de los británicos en Lexington y Concord, el 13 de junio George Washington es nombrado comandante en jefe del ejército continental y en agosto el rey George III declarara las colonias en estado de rebelión. El ejército se desplaza hacia el norte y en diciembre derrota a los británicos en Quebec. En marzo de 1776 les obliga a evacuar Boston y en abril conduce a sus tropas hasta Nueva York[1].

Mientras George Washington trata de conseguir ayuda de Francia, en julio se aprueba la Declaración de Independencia en Philadelphia y en agosto los británicos le derrotan en la batalla de Long Island. La campaña se tuerce y Washington comienza a retirarse a través de New Jersey. Francia no termina de aportar fondos y en diciembre se encargan las negociaciones a Benjamin Franklin. Los americanos ocupan Newport, en Rhode Island, y el 20 de diciembre el Congreso huye de Philadelphia y se reúne en Baltimore. Decidido a contratacar, Washington eligió la noche de Navidad para atravesar el peligroso río Delaware obstruido por los hielos, y llegó a unos 3 km al norte de Trenton. A la mañana siguiente tomó la ciudad, y el 7 de enero de 1777 llegó a New Jersey, dónde instaló sus cuarteles de invierno.

Ruta seguida por el Marqués Gilbert de Lafayette (1761) [Elaboración propia]

Fortificaciones Philadelphia 1787-1789. Nicole, Pierre, –1784. Plan of the city of Philadelphia and its environs shewing its defences during the years& 1778, together with the siege of Mud Island on the River Delaware. Library of Congress, https://www.loc.gov/item/gm71002319/

Washington and Lafayette at Valley Forge. Painting by Dunsmore. Pennsylvania, ca. 1907. Library of Congress, https://www.loc.gov/item/91792202/.

Marcha hacia la bahía de Chesapeake bajo el mando de George Washington. [Elaboración propia a partir de 64:100]

Sin fondos ni experiencia

De Francia no llegaban los fondos, pero llegó el Mayor general, Marqués Gilbert de Lafayette, un personaje decisivo para la Guerra de la Independencia, quien atrajo a algunos compañeros revolucionarios, caballeros marinos o militares versados en las artes de la guerra. Los condes de Estaing, Grasse y Rochambeau y el Chevalier du Portail tuvieron gran protagonismo militar, y aparecen rodeándolo en el pedestal de su estatua en la esquina noroeste de Lafayette Park, justo enfrente de la Casa Blanca, en Washington D.C.


Elkton
Baltimore
Annapolis
Mount Vernon
Falmouth
Potomac River
Chesapeake Bay
Richmond
York Town
Norfolk
N
0 12,5 25 50 75 100 Km
ICO, Garmin, NaturalVue






CLINTON
New York
WASHINGTON
and ROCHAMBEAU
New Brunswick
GRAVES
Princeton
PENNSILVANIA
Trenton
Philadelphia
Chester
Wilmington
Havre
de Grace
Elkton
MARYLAND
Baltimore
Annapolis
Mount
Vernon
Deisware
Bay
Atlantic
Ocean
Potomac River
Chesapeake Bay
VIRGINIA
HOOD
Williamburg
York Town
LAFAYETTE
CORNWALLIS
DEGRASSE
Portsmouth
N
0 25 50 100 150 Km

Asedio de Philadelphia por el General William Howe. [Eleboración propia a partir de 64:58].

Lafayette Masonic. Masonic Temple





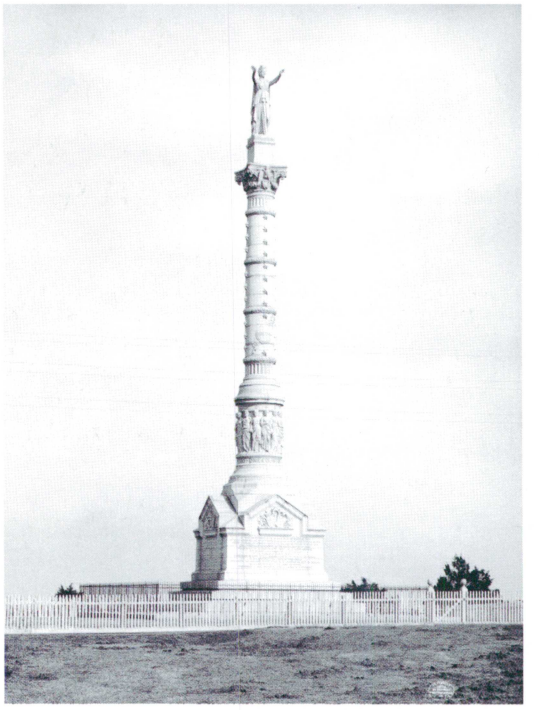
De manera más discreta, parece que llegaron armas, municiones y pertrechos procedentes de Cuba, conducidos por el marino de la Armada española nacido en Lima, Juan Francisco Bodega y Quadra (1743-1794), que había estado explorando la costa del Pacífico, al otro lado del país. Quadra conspiró con George Washington, le llevó armas y pertrechos a la sitiada Philadelphia y se convirtió en uno de sus principales abastecedores bélicos. En el primero de sus viajes en 1776, transportó desde La Habana 50 cañones de bronce de 24 libras, 20 mil granadas, 10 mil fusiles, 10 mil bayonetas, 200 mil balas, 100 mil paquetes de pólvora, 10 mil tiendas de campaña y 5 mil uniformes militares, además de otros bienes de uso castrense.

Según esa fuente, su flotilla de ocho embarcaciones atravesó el golfo de México, para recalar en la bahía del río Delaware y fondear por fin en el puerto de Philadelphia[2]. A este viaje siguieron varios más, que coordinó con Stephen Hopkins, uno de los firmantes de la Independencia y luego con el propio George Washington. Después fue recibido por el Congreso en Philadelphia y conspiró con el empresario vasco Diego de Gardoqui, dueño de los barcos, quien se convertiría en el primer embajador de España ante los Estados Unidos[3].

Recorriendo el país

Washington y sus lugartenientes, sobre todo Lafayette, recorrieron los caminos del país de arriba abajo, cruzando con ferris el Potomac y el Delaware, o navegando con sus barcos por ellos y por la Chesapeake Bay. Con su ir y venir, mas las obligadas pausas a la espera de pertrechos o por inclemencias del tiempo, marcaron el país con los nombres de sus batallas, sus viajes o sus estancias. Hay toda una geografía de lugares vinculados a la revolución que genera muchas visitas y muchos estudiosos, como los autores del excelente *Battlefield Atlas of the American Revolution* [64].





Derrota armada inglesa en York Town, Va., 18 Oct. 1781. Le Rouge, G-L. Paris, 1781. Library of Congress, https://www.loc.gov/item/gm71002366/.

Yorktown Monument, Yorktown, Va., ca. 1903. Copyright Claimant, and Publisher Detroit Publishing Co, Jackson, William Henry, photographer. Library of Congress, https://www.loc.gov/item/2016803080/.

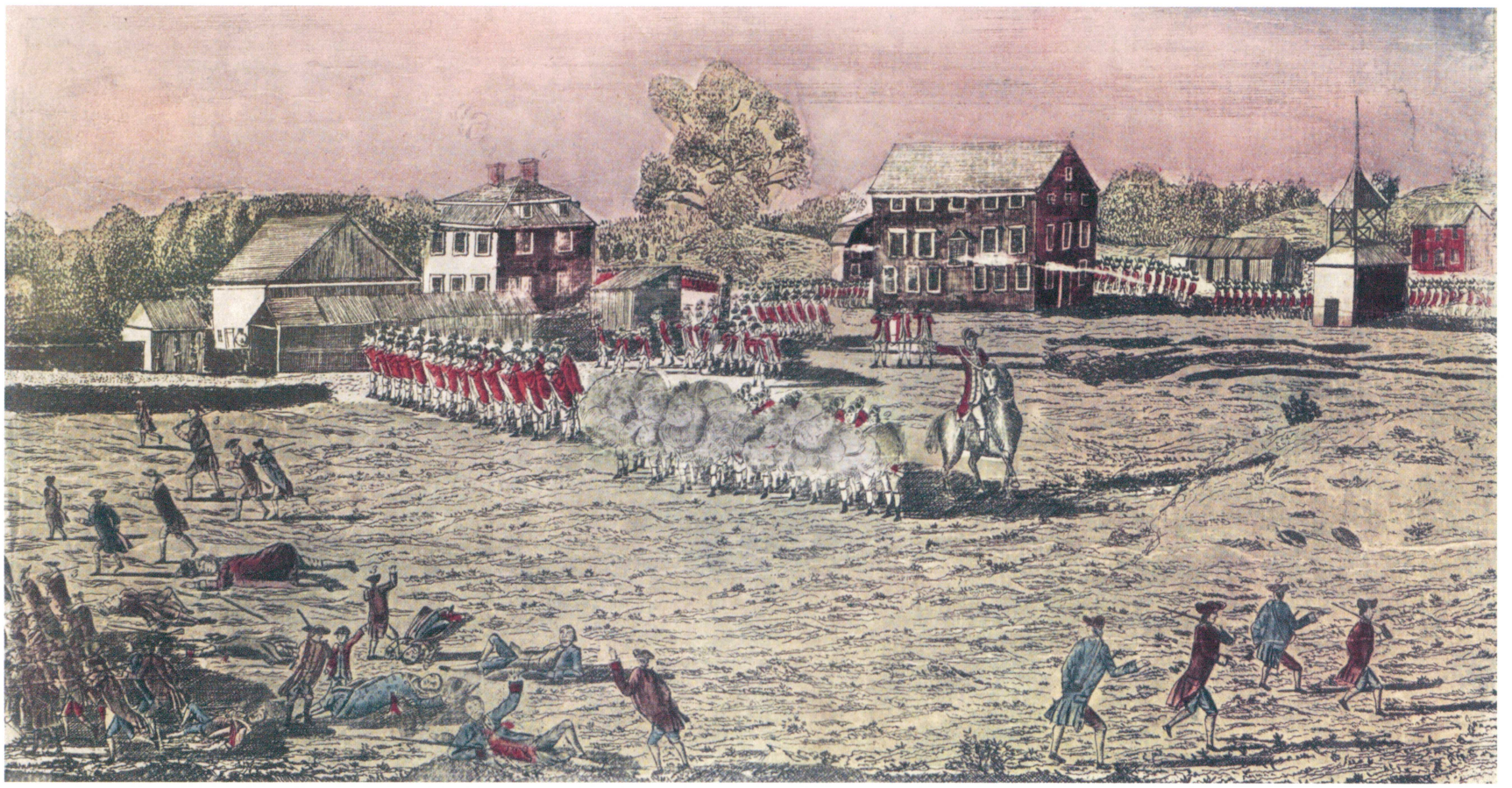
En septiembre de 1977, el General William Howe tomó Philadelphia, y el Congreso abandonó la ciudad. Washington trató de recuperarla pero no pudo desalojar a Howe de su principal campamento en Germantown y decidió pasar un invierno –que fue mucho más frío de lo habitual– en Valley Forge, a 32 km de Philadelphia, mientras el Congreso estaba en York.

Alianza con Francia

En Francia, Benjamin Franklin consiguió sellar una alianza en febrero de 1778 que significaba la guerra con Inglaterra, y la contienda tomó otra dimensión. En junio se enfrentaron las armadas, mientras Washington recibió suministros y ayuda para entrenar a sus hombres. Temiendo la llegada de la Armada francesa, los ingleses evacuaron Philadelphia en junio de 1778 para concentrarse en Nueva York. Entonces los franceses decidieron llevar sus barcos más al norte, hacia Newport, Rhode Island, pero una fuerte tormenta impidió la batalla naval.

Viéndose seguros, los ingleses trasladaron por mar a 3.500 hombres hasta Savannah, Georgia, y la guerra se duplicó en el sur, con beneficio para los ingleses, que la tuvieron en su poder hasta 1781. Mientras tanto, España se decantó por Francia y declaró la guerra a Gran Bretaña en junio de 1779, quizás más por tradición y parentesco de sus monarquías que por ayudar a la naciente república.

Tras múltiples victorias y derrotas en ambos frentes y en el interior contra los indios, la batalla definitiva se produjo en Yorktown, Virginia, tras un largo asedio de fuerzas francesas, al mando de Rochambeau, y americanas, hasta la rendición del general inglés Cornwallis el 19 octubre de 1781. El Congreso proclamó el fin de la guerra revolucionaria el 19 de abril de 1783, y la paz entre Francia y Gran Bretaña se acordó en el Tratado de París, que entró en vigor el 3 de septiembre de 1783.



La batalla de Lexington, 19 /4/1775[4]

Tras la Guerra de Independencia

Negociación y convenciones

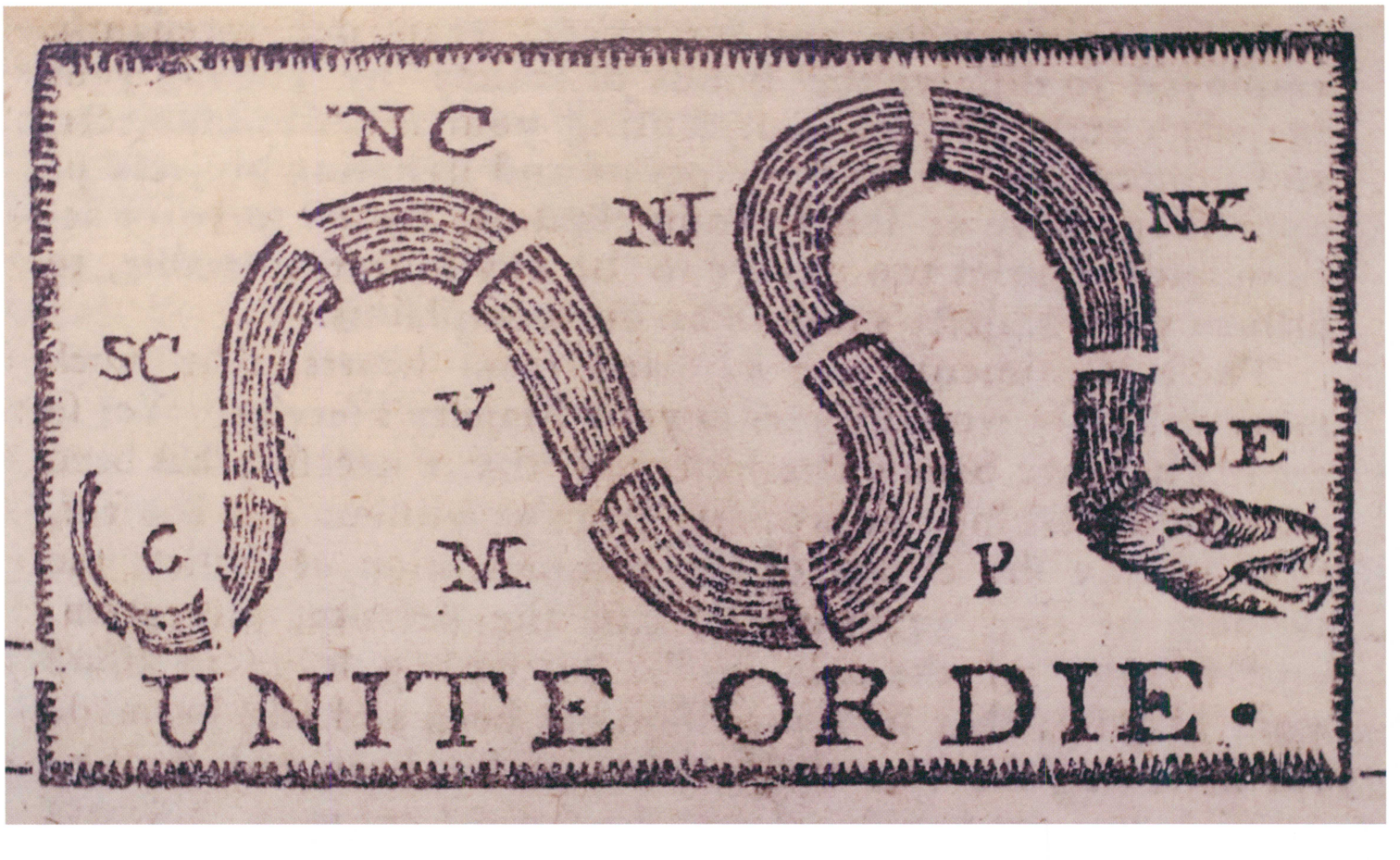
Tras finalizar la guerra, los británicos se marcharon de la cuidad de Nueva York el 25 de noviembre de 1783 y el 4 de diciembre abandonaron Staten Island. Ese mismo día, George Washington se despidió de sus oficiales en la Fraunces Tavern de Nueva York y viajó a Annapolis, donde se celebraba una convención de los estados, y el 23 de diciembre renunció formalmente a su cargo. Durante ocho años y medio había realizado una tarea agotadora y su acción de retirarse fue admirada, tanto en el interior como en el exterior del país [7:157].



Maryland State House, Annapolis.

Empezó entonces un intenso proceso de negociaciones que intensificaron las reuniones entre representantes de los estados y prohombres del país, en diversas poblaciones de la costa este. Había una serie de problemas políticos que exigían compromisos y cesiones para adecuar los textos democráticos a las Constituciones o Cartas particulares de cada estado y, en paralelo, debían elegir una sede territorial para los poderes ejecutivo, legislativo y judicial, que habrían de gobernar el país.

Aunque la Convención de Annapolis sólo duró cuatro días, el delegado de Nueva York Alexander Hamilton[5] –que era partidario de un gobierno federal fuerte y sabía que ello requeriría mucha negociación– logró convocar una nueva Convención constitucional en Philadelphia, el 25 de mayo de 1787, con aspiraciones de constituir un gobierno más eficiente para el conjunto de estados [7:166].



Museum of the American Revolution

Unite or Die, "Unirse o morir" fue la cabecera del *Pennsylvania Journal and Weekly Advertiser en 1774-1775:* se preparaban para la guerra, reviviendo la caricatura que Benjamin Franklin había diseñado veinte años antes[6].

El debate constitucional

La Convención constitucional de Philadelphia duró cuatro meses y en ella participaron un total de 55 personas de 12 estados, en su mayor parte hombres acaudalados de ideas conservadoras. George Washington fue elegido presidente de la Convención adquiriendo con ello un nivel de importancia que no habría tenido de otro modo, aunque no participó en los debates. Por Pennsylvania participó Benjamin Franklin, que ya tenía 81 años, y por Nueva York fue Alexander Hamilton, mientras por Virginia –que era el estado más grande de todos– fue James Madison junto a George Mason y el gobernador del estado Edmund Randolph [7:171].

Cada uno de los trece estados tenía una Constitución escrita que definía el papel y el poder de cada rama del Gobierno. La mayoría de esas constituciones mostraba los efectos de la desconfianza americana hacia un Poder Ejecutivo fuerte, nacida de la lucha contra el rey británico y sus gobernadores de poderes muy limitados.

Casi el único rasgo antidemocrático de las constituciones estatales era que había requisitos de propiedad para participar en el Gobierno. Solo quienes poseían propiedades que superasen un determinado valor podían ocupar cargos oficiales. También había requisitos de propiedad para votar, aunque eran menores que los anteriores y el control de los Gobiernos de los estados estaba en manos de los acomodados, los grandes terratenientes o los hombres de negocios prósperos.



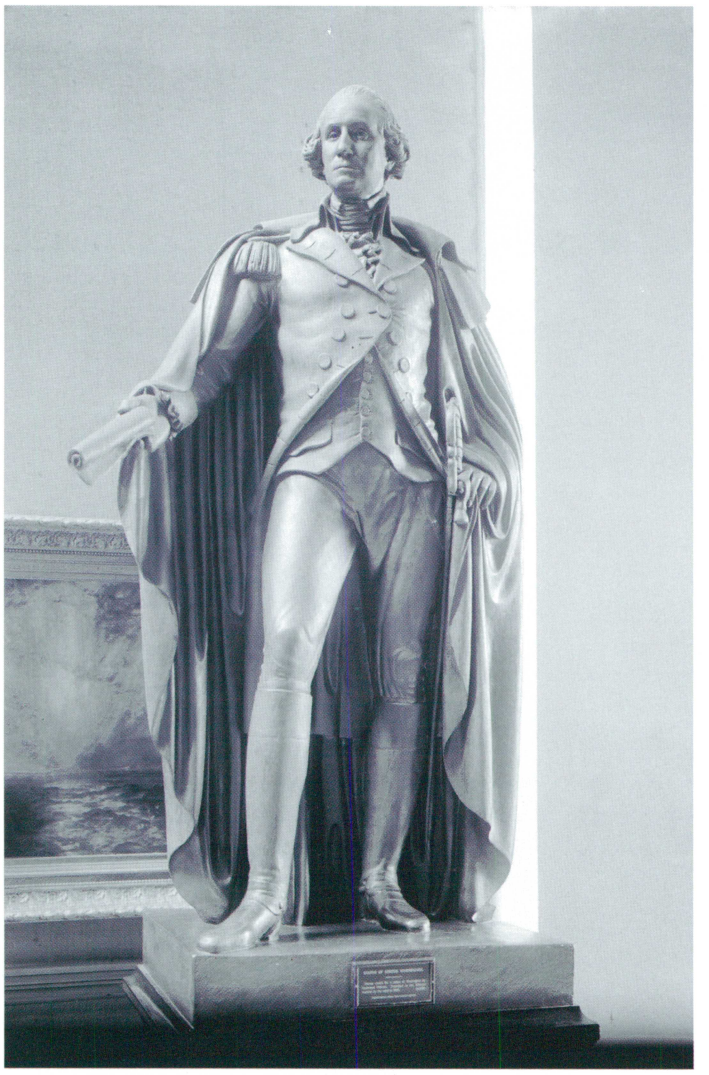
Rendicion de Cornallis to Gen. Washington en Yorktown Va., 19 Oct 1781. Published by N. Currier, New York. Library of Congress, https://www.loc.gov/item/2002695775/.

Randolph tuvo un destacado papel y propuso formar un Congreso de dos cámaras. La inferior sería elegida por voto popular con un número de representantes proporcional a la población de cada estado. La superior, así llamada porque el mandato de sus miembros era dos años más largo, sería elegida por la inferior entre candidatos propuestos por las legislaturas estatales. El Ejecutivo iba a ser elegido por las dos cámaras en conjunto, y todo ello iba a constituir un gobierno federal que dominaría los estados individuales [7:173].

Garantías, esclavitud y elección del presidente

Algunos estados pretendían tener garantías de representación, y el 16 de julio de 1787 se alcanzó un compromiso de mantener la elección por voto popular proporcional en la Cámara inferior, cuyos representantes tendrían un mandato de cuatro años. Mientras que, en la Cámara superior, cada estado solo tendría un representante, elegido por designación de las legislaturas estatales para un mandato de seis años.

Hubo un problema delicado con la cuestión de los esclavos. Los estados situados al sur de la línea Mason-Dixon, límite estatal entre Pennsylvania y





Statue of George Washington. Harris & Ewing, photographer. [Between 1910 and 1920]. Library of Congress, https://www.loc.gov/item/2016854620/.

George Washington en Independence Hall, Philadelphia

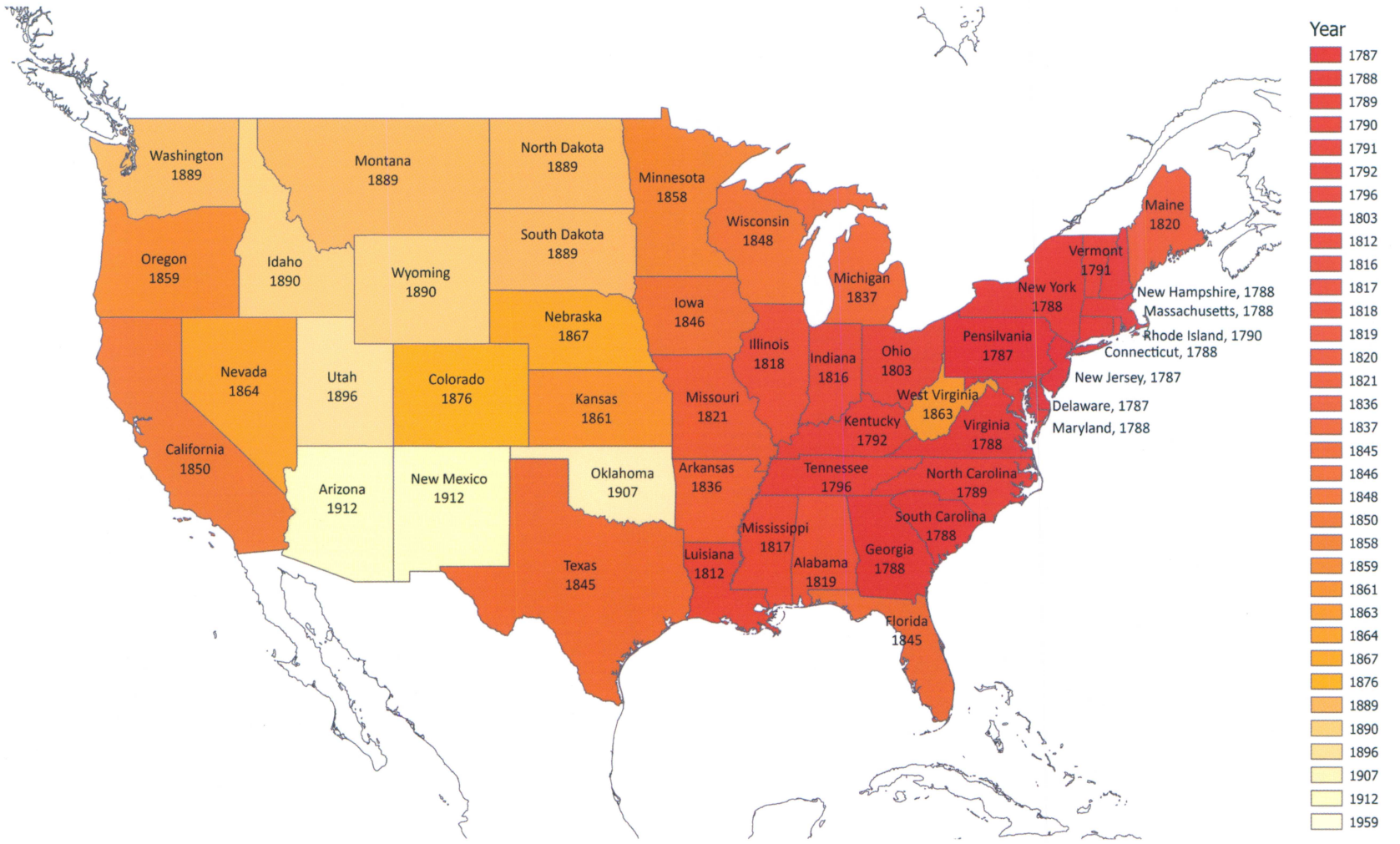
Maryland, donde la esclavitud era común, plantearon si debían contar los esclavos como parte de la población al calcular el número de representantes de la Cámara baja, pero no querían contarlos como personas en la fijación de impuestos. A la inversa, los estados norteños no querían que los esclavos contasen como personas para calcular el tamaño de la representación, pero sí contarlos como tales para fines fiscales. Se pactó contar cada esclavo como 3/5 de una persona, tanto para el número de representantes como para establecer impuestos. Unos 75 años después, la esclavitud motivó la *Civil War* o Guerra de Secesión (1861-1865).

También se decidió cómo elegir al presidente, si por sufragio directo o a través de los representantes. En aras de una mayor independencia se eligió un sistema de voto directo, de manera que quien ganaba en un estado se apropiaba de toda su representación electoral en bloque, de cara a la elección final. Finalmente, la Constitución se terminó de redactar el 17 de septiembre de 1787 y es –en esencia– la vigente hoy en los Estados Unidos. Después de ello quedaba el trámite de la ratificación del texto por convenciones elegidas para tal fin, exigiendo su aprobación en al menos nueve estados [7:175].

50 ★ Hawái 1959
49 ★ Alaska 1959
48 ★ Arizona 1912
47 ★ New México 1912
46 ★ Oklahoma 1907
45 ★ Utah 1896
44 ★ Wyoming 1890
43 ★ Idaho 1890
42 ★ Washington 1889
41 ★ Montana 1889
40 ★ South Dakota 1889
39 ★ North Dakota 1889
38 ★ Colorado 1876
37 ★ Nebraska 1867
36 ★ Nevada 1864
35 ★ West Virginia 1863
34 ★ Kansas 1861
33 ★ Oregón 1859
32 ★ Minnesota 1858
31 ★ California 1850
30 ★ Wisconsin 1848
29 ★ Iowa 1846
28 ★ Texas 1845
27 ★ Florida 1845
26 ★ Míchigan 1837
25 ★ Arkansas 1836
24 ★ Misuri 1821
23 ★ Maine 1820
22 ★ Alabama 1819
21 ★ Illinois 1818
20 ★ Misisipi 1817
19 ★ Indiana 1816
18 ★ Luisiana 1812
17 ★ Ohio 1803
16 ★ Tennessee 1796
15 ★ Kentucky 1792
14 ★ Vermont 1791
13 ★ Rhode Island 1790
12 ★ North Carolina 1789
11 ★ Nueva York 1788
10 ★ Virginia 1788
9 ★ New Hampshire 1788
8 ★ South Carolina 1788
7 ★ Maryland 1788
6 ★ Massachusetts 1788
5 ★ Connecticut 1788
4 ★ Georgia 1788
3 ★ New Jersey 1787
2 ★ Pennsylvania 1787
1 ★ Delaware 1787

1780 1800 1820 1840 1860 1880 1900 1920 1940 1960 1880 1900 1920 1940 1960 1980





Orden de ingreso en La Unión[7]

Arms of the United States of America. Joseph E. Baker, 1864.[8]

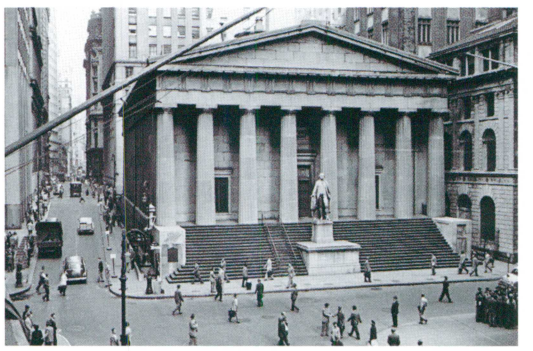
El proceso de ratificación [Elaboración propia]

Ratificación de la Constitución

El primer estado en ratificar la Constitución fue Delaware y el noveno New Hampshire. Faltaba el importante estado de Virginia, cuyo voto era decisivo, que la ratificó el 25 de junio, cuatro días después de cerrarse el plazo, y se convirtió en el décimo estado de la Unión. El 26 de julio de 1788, Nueva York se convirtió en el undécimo estado que aceptó la Constitución y solo quedaban dos, Carolina del Norte y Rhode Island, pero se decidió no esperarlos y formar un nuevo gobierno.

Según disponía la Constitución, para la elección del presidente de los Estados Unidos los estados tenían que elegir sus electores, como mínimo dos senadores y un diputado. Solo 10 estados votaron realmente electores, eligiendo un total de 69, que se reunieron el 4 de febrero de 1789, y cada uno de ellos debía votar por dos nombres: el que tuviera más votos sería presidente y el segundo vicepresidente. Cada uno de los 69 puso a George Washington como uno de los dos nombres por los que se votaba, de manera que fue elegido unánimemente primer presidente de los Estados Unidos. Como 34 de los electores votaron también por John Adams, éste fue el primer vicepresidente de los Estados Unidos.

Mientras tanto se efectuaron también las elecciones para el Congreso y el Senado, y se suponía que el 4 de marzo éste se reuniría en el Federal Hall de Nueva York, que era por entonces la capital de la nación, aunque hubo que esperar hasta el 30 de abril de 1789 para que llegasen todos los congresistas y pudiera realizarse la investidura del presidente y vicepresidente electos [7:178-182].



Federal Hall, Wall Street, Manhattan. Library of Congress, https://www.loc.gov/pictures/item/2020635737/



Independence Hall

Espacios para el poder

Independence Hall

El edificio donde todo ocurrió, que se llamaba State House y se dice concebido por Andrew Hamilton, consta de un bloque principal ligado por dos arcadas a dos bloques laterales, al modo palladiano de cinco cuerpos. Es de estilo claramente georgiano y, a pesar de su tamaño y dignidad, se presenta a una escala doméstica. No hay nada grandilocuente, ningún rasgo de solemnidad, ninguna pretensión de impresionar, pues lo allí ocurrido no precisa de arquitectura alguna para mostrarse.

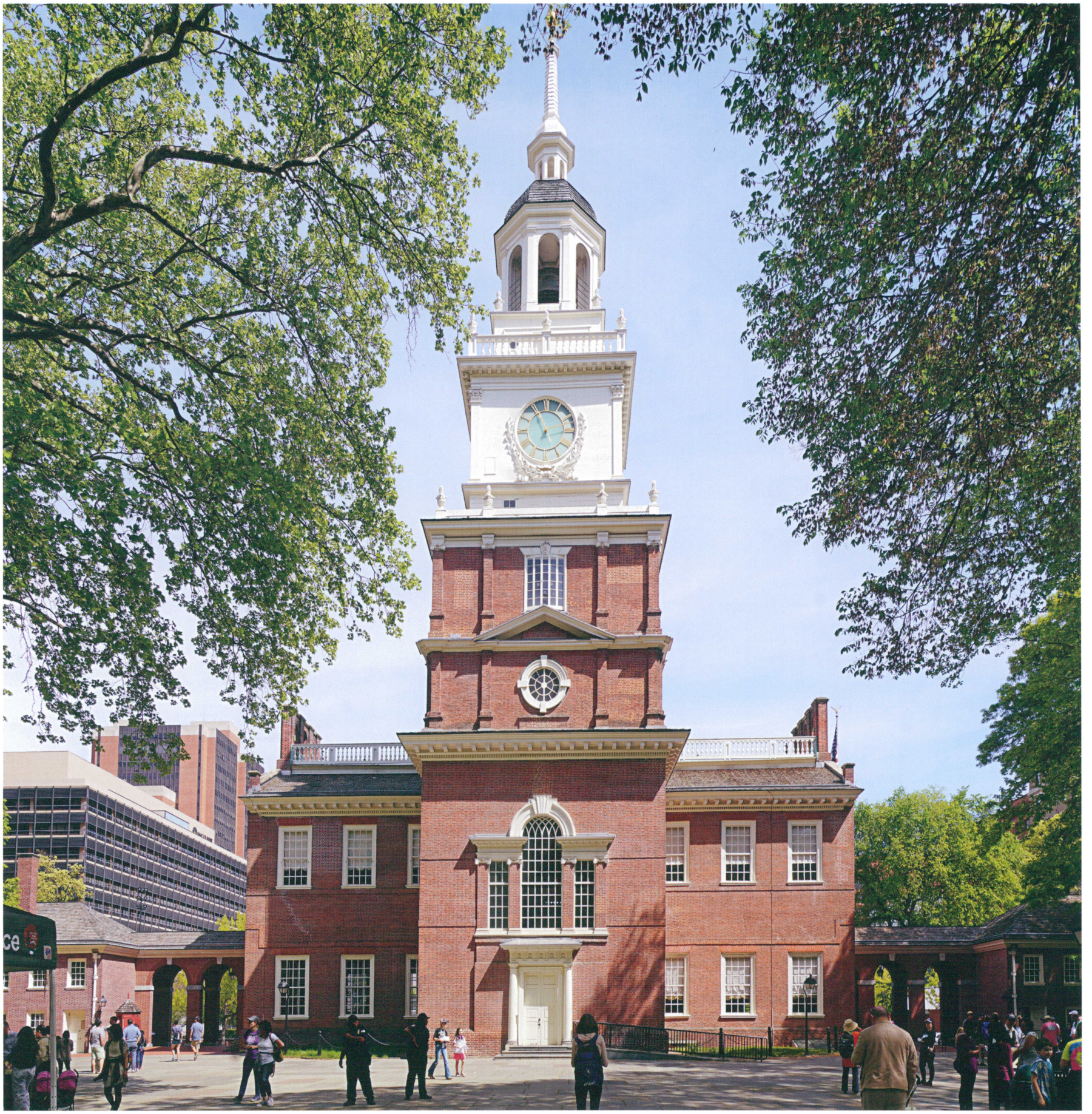
Arropado por frondosos árboles, reafirma su blanquirroja sencillez de ladrillos, ventanas y torre frente a las voluminosas simetrías y disimetrías construidas detrás. Si se mira con más atención, hay medallones, cornisas, esquinas y balaustradas, e incluso las blancas bajantes marcan con rigor tres cuerpos de similar composición, centrados por la torre que asoma por detrás, pero nada parece arbitrario y todo invita a pasar dentro para compartir el espacio donde empieza la historia.

* * *

Con el tiempo, el alzado del edificio y el plano de la ciudad se han asociado como imagen primordial de la Independencia, como símbolo principal del origen y construcción del país. La idea fundacional se apodera de la ciudad, mediante su encarnación como edificio, y se sitúa en el territorio como abstracción de la urbe, mediante la cuadrícula fundacional, encajada entre dos ríos que la vinculan con el resto del país. La belleza semántica y fonética del nombre de la ciudad ayuda a que geografía e historia se fundan en una sola palabra, Philadelphia.

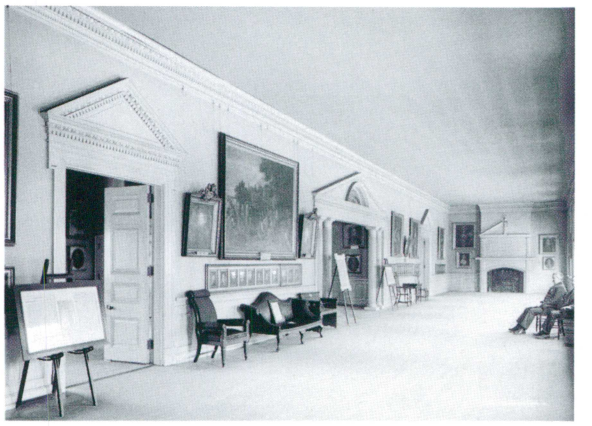
A plan of the city and environs of Philadelphia. [Augsburg?, 1777]. Lotter, Matthäus Albrecht. Library of Congress, https://www.loc.gov/item/74692172/


A
PLAN
of the
City and Environs
of
PHILADELPHIA
Engraved and Published by
MATTHEW ALBERT LOTTER.
1777
SCALE of MILES
Schuylkill River
Delaware River
GERMAN TOWN
PHILADELPHIA
Road from Lancaster
Road from Wissahicon
Road to York
Road to Frankford
Road to Burlington
POINT NO POINT or RICHMOND
NEW JERSEY
Merrion Meeting
Fair Hill Meeting
Road from Haverford
Cobs Creek
Derby Creek
Province Island
Carpenters Island
Part of Tinicum Island
League Island
New Fort
Mud Island
Red Bank
Chevaux de Frise which the Americans have laid across to obstruct the Navigation
Petty's Id
Windmill Island
Gloucester
PASSYUNK TOWNSHIP
MOYAMENSING TOWNSHIP
Hollanders Creek
Greenwich
Point House
ELEVATION OF THE STATE HOUSE.



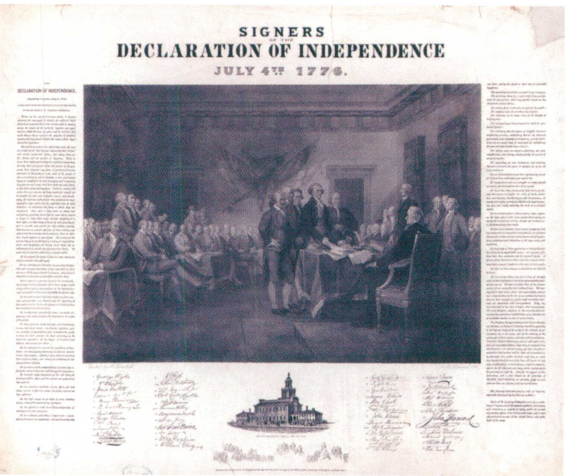








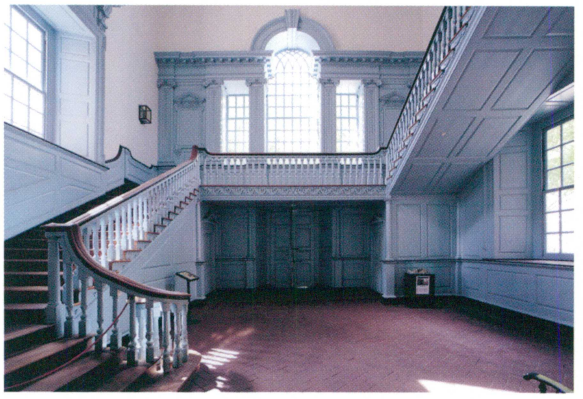



SIGNERS
DECLARATION OF INDEPENDENCE
JULY 4TH 1776.













Página anterior:

Independece Hall

Assembly Room East Wall. Library of Congress, http://hdl.loc.gov/loc.pnp/hhh.pa0939/photos.139544p.

Assembly Room. Library of Congress, http://hdl.loc.gov/loc.pnp/det.4a12587

Banquet Room. Library of Congress, http://hdl.loc.gov/loc.pnp/det.4a11774

Liberty Bell and stairway. Library of Congress, http://hdl.loc.gov/loc.pnp/det.4a12588

Supreme Court Room. Library of Congress, http://hdl.loc.gov/loc.pnp/det.4a11772

Signers Declaration of Independence. Library of Congress, https://hdl.loc.gov/loc.pnp/ppmsca.59408









Independence Hall

National Constitution Center





Independence National Historical Park (Ventry & Rauch). 8/2009, CC-by Elisa.rolle –SA 3.0 DEED

President's House

Ben Franklin Court vs President's House

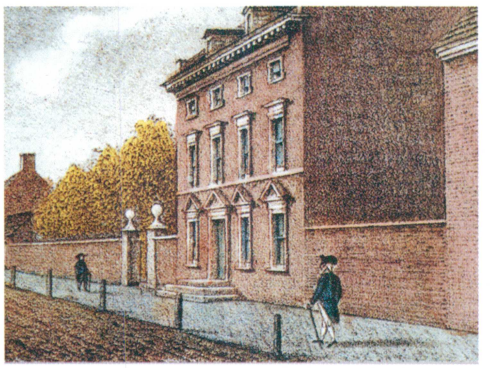
A principios de los 1970, el National Park Service contrató a los arquitectos Venturi & Rauch para diseñar y construir un complejo en memoria de Ben Franklin, ubicado a lo largo del Independence Mall, donde estaban su casa (1765– 1812) y la imprenta adyacente.

El área principal de exposición se sitúa bajo tierra, con dos estructuras "fantasma" de acero sobre el suelo para representar la casa original y la imprenta adyacente, dejando el jardín de Franklin como espacio abierto. La entrada al monumento se realiza a través de un pasillo debajo de estas estructuras que ofrece una dramática sensación de descubrimiento, tanto de movimiento físico como temporal.

El diseño paisajístico del patio interior recuerda un jardín del siglo XVIII y, al mismo tiempo, ofrece comodidad a los visitantes. Como afirma Denise Scott Brown, "la rampa de entrada al museo desde el patio parecía una carretera colonial, quizás descendiendo hasta Delaware"[9].

A un par de manzanas de allí, en 2011 se abrió al público el memorial President's House: Freedom and Slavery in the Making of a New Nation. El diseño de los arquitectos Kelly-Maiello recrea la planta baja de la casa donde vivieron los dos primeros presidentes, George Washington y John Adams. La recrean al completo, con un cuarteto de chimeneas de mármol tallado, pero sólo hasta la altura de la cintura. Por encima de esto, la casa se desvanece en una serie de marcos de ventanas abstractos. Es como si alguien hubiera empezado a reproducir literalmente pero luego pasara a la abstracción cuando se acabó el dinero.

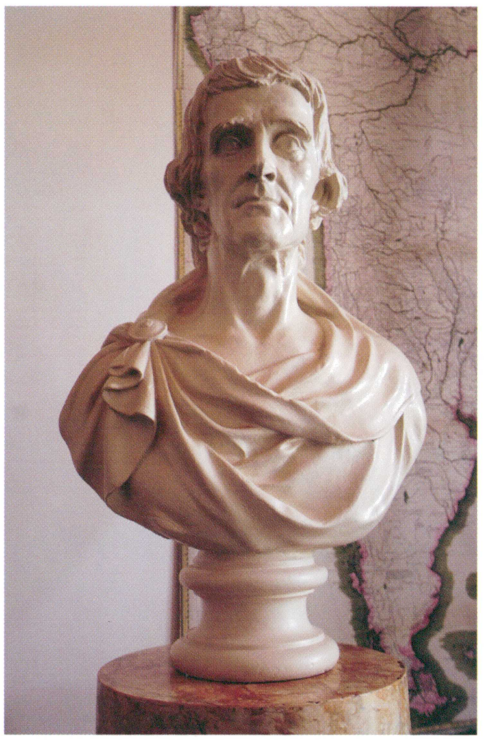
Aún más embarazoso es lo que pretende ser riguroso. La proyección científica del contorno de la casa no es nada de eso. La proporción de la superestructura se ha reducido ligeramente para que sus habitaciones no se alineen con precisión con los cimientos de abajo. Curiosamente, los arquitectos han jugado a la ligera con la única información sólida que tenemos sobre la casa, que son sus dimensiones. Resulta que en realidad hay algo peor que un facsímil de un edificio desaparecido: un facsímil de una excavación[10][40:288]. Con todo, los numerosos paneles y placas con datos convierten esos muros en meros expositores, perdiendo la pretendida idea de sugerir espacios.



President`s House – cartel. William L. Breton, c.1830. Private Collection.

Voltaire, Cartas sobre los ingleses (1734)

El país se llamó entonces Pennsylvania debido a William Penn, quien fundó allí Philadelphia, hoy la ciudad más floreciente de ese país. El primer paso que dio fue establecer una alianza con sus vecinos americanos, y este es el único tratado entre esos pueblos y los cristianos que no fue ratificado mediante juramento y nunca fue infringido. El nuevo soberano fue al mismo tiempo legislador de Pennsylvania y promulgó leyes muy sabias y prudentes, ninguna de las cuales ha sido modificada desde su época. La primera es no dañar a nadie por motivos religiosos y considerar hermanos a todos los que creen en un solo Dios [10:8].



Busto de Voltaire en la mansión de Jefferson en Monticello

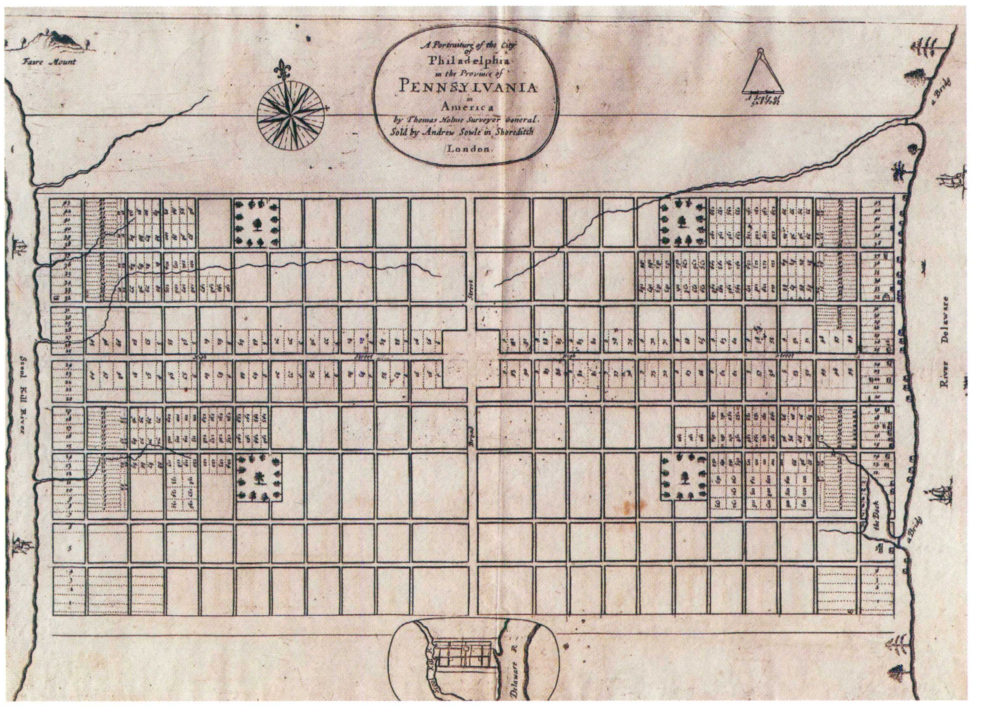
La figura de William Penn

Como ciudad capital de la Independencia, Philadelphia tiene una peculiar historia, con nombre propio. El rey de Inglaterra garantizó la propiedad de la provincia con una de las mayores concesiones de la historia a William Penn. Era un inglés de élite, que se había convertido a una de las sectas religiosas más radicales del país. Se trataba de un grupo religioso que desafiaba los principios de jerarquía social, de género y de la naturaleza de la guerra en el mundo moderno, mientras defendía cómo los seres humanos debían conocer e interpretar a Dios. Penn fundó una colonia para que los seguidores de la sociedad de amigos o cuáqueros encontraran un espacio seguro en el Nuevo Mundo.

Nacido en Londres en 1644, vivió una época turbulenta de muchos cambios. Su padre supo aprovecharlos para ganar poder, prestigio y dinero como oficial de la Marina, con la captura de la isla de Jamaica a los españoles, y como político ambicioso, apoyando primero a Cromwell y después al rey Charles II cuando llegó al trono en 1660. Su hijo William Penn estudió en Oxford, de donde fue expulsado en 1662 por disentir contra la iglesia. Su padre le envió entonces a un viaje por el continente y, a su vuelta, estudió derecho en Lincoln's Inn, en Londres [10:3].

En 1666 volvió a Irlanda y se hizo cargo de algunas haciendas de la familia. En esos años se convirtió en un miembro activo de los cuáqueros, enseñando y escribiendo sobre su mensaje. Por esos actos fue encerrado en la Torre de Londres, donde escribió su famosa obra 'No Cross no Crown', en la que condenaba la lujuria, la frivolidad y los entretenimientos violentos, como hostigar a los osos y las peleas de gallos.

Cuando el almirante Penn murió en 1670, William Penn no era rico y la Corona debía a su familia una considerable cantidad de dinero. En 1681 el rey se libró, tanto de las molestias que le causaban los cuáqueros como de su deuda con la familia Penn, mediante el regalo de unos terrenos en Norteamérica casi tan grandes como Inglaterra. El propio rey bautizó esas tierras como Pennsylvania en honor de su amigo el almirante y se las cedió a su hijo como gobernador y mayor propietario, quien solo debía rendir cuentas a la Corona [10:5].



Thomas Holme, *A Portraiture of the City of Philadelphia*. [London, 1683]

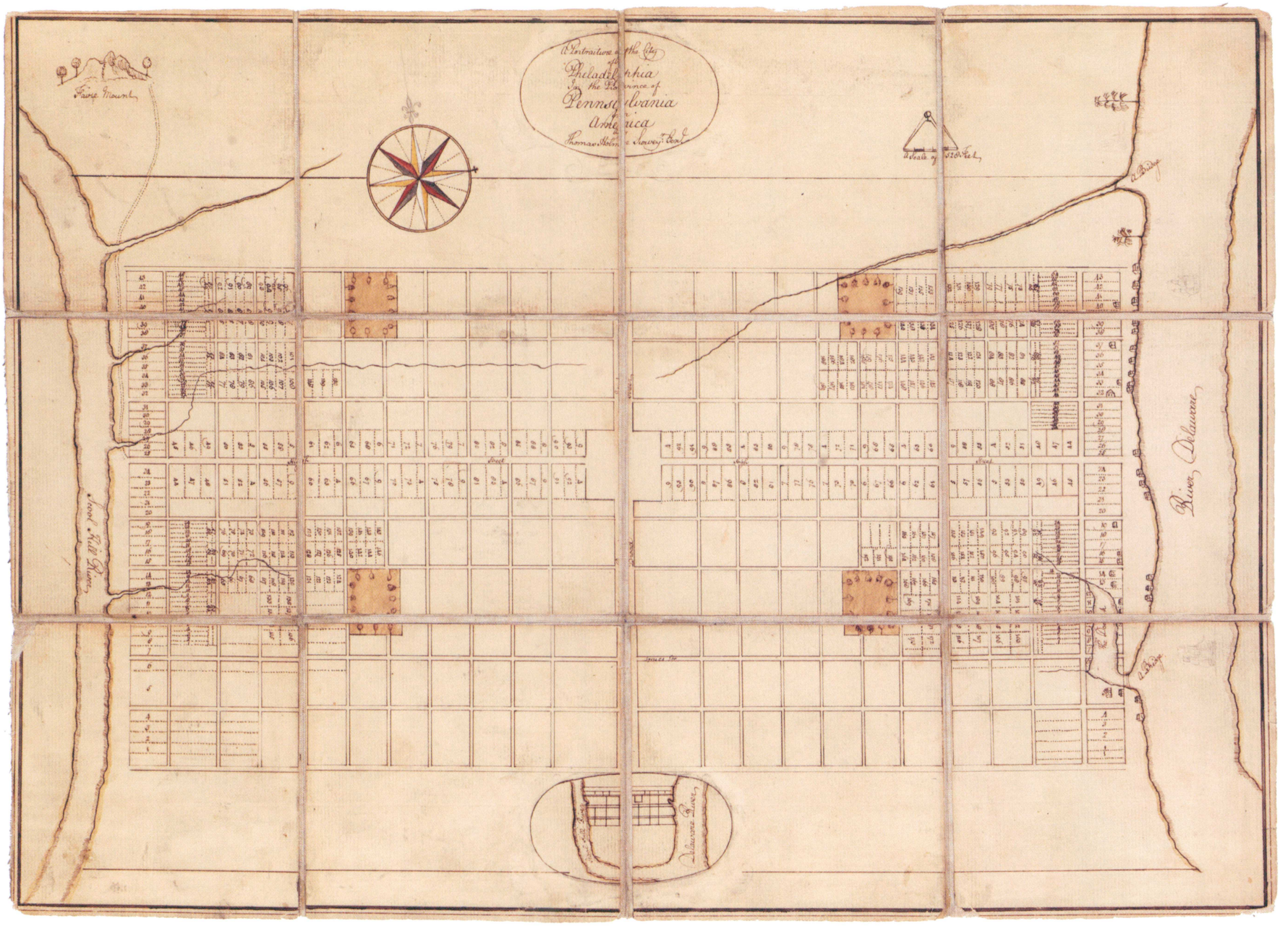
El nombre y el plano

El propio nombre de Philadelphia tiene raíces griegas y su origen está en la ciudad de Amán, cuyo nombre árabe es *Ammón*, que proviene del cananeo, *Rabbath' Ammôn*, es decir 'Capital de Ammón' o de los amonitas. *Ammón*, literalmente, significa *'del pueblo',* y era el nombre de un reino de la Edad de Hierro ubicado en Transjordania. En el siglo III aC., *Ptolomeo II Filadelfo* reconstruyó la ciudad en estilo helenístico, dándole el apelativo de Philadelphia –literalmente 'amor fraternal'– tomado del suyo. Con este nombre pasó al dominio seléucida y luego al romano[11].

En 1682, William Penn nombró a Holme topógrafo general de Pennsylvania, y le encargó la tarea de trazar la "ciudad rural verde" que Penn imaginó a lo largo del río Delaware. El sitio que Penn adquirió para la ciudad de Philadelphia se extendía dos millas de este a oeste, entre los ríos Delaware y Schuylkill, y una milla de norte a sur, formando un rectángulo de 4.500 ha de terreno[12].

El plan de Holme se basa en una cuadrícula encajada en el sitio al modo romano, con dos ejes perpendiculares de mayor anchura, cardo y decúmano, que se cruzan en una gran plaza en el centro de la ciudad. El cardo maximus, de norte a sur, se denominó Broad Street [calle ancha], mientras el decúmano maximus, este oeste, se llamó High Street [calle Mayor o Principal] y luego se cambió por Market Street [calle del mercado]. Además de recalcar su carácter principal, parece que su mayor anchura respondía a la esperanza de evitar el tipo de incendio que había destruido Londres veinte años antes, en 1666.

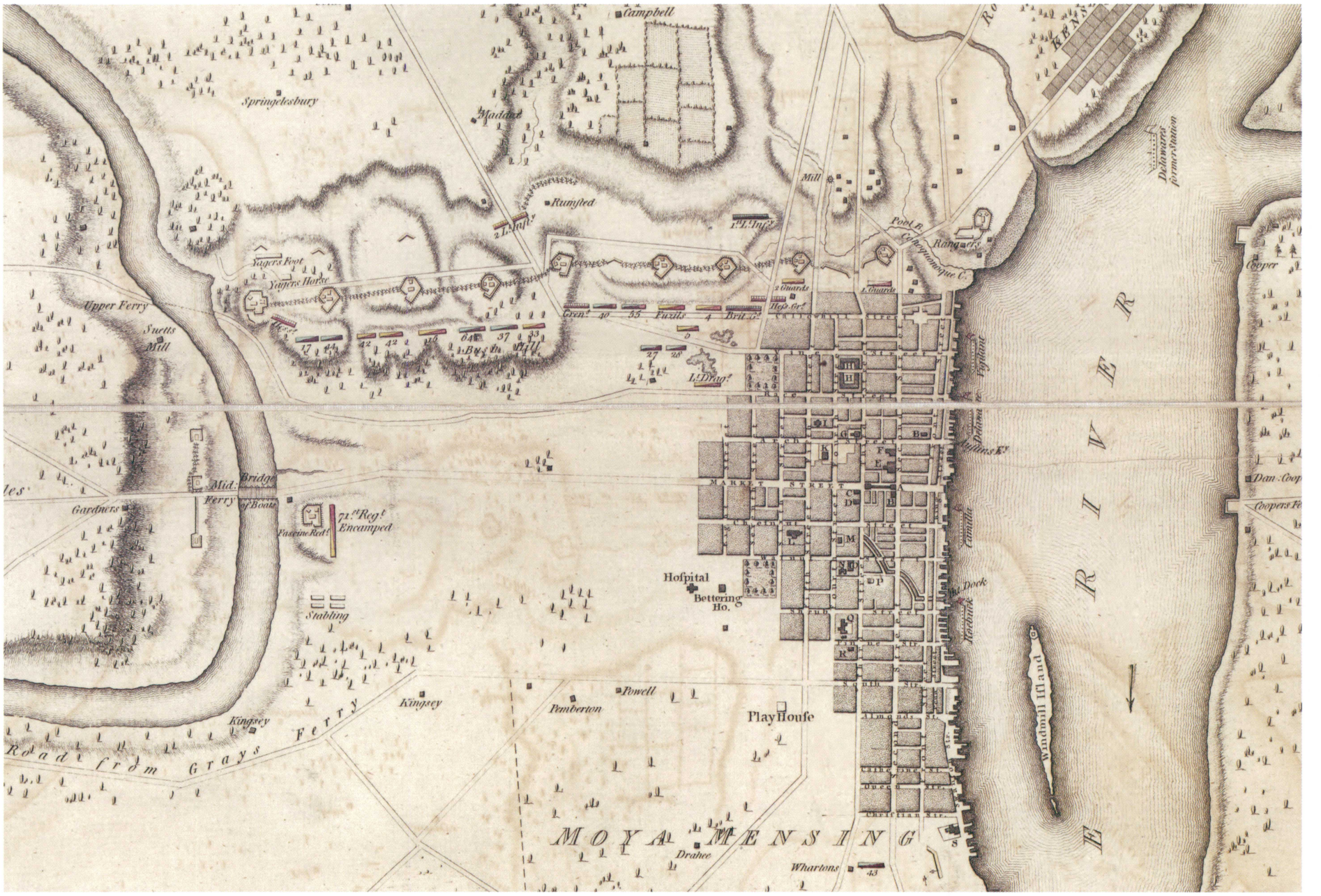
El eje de Broad Street está centrado, mientras que al norte de Market Street hay tres calles paralelas y al sur hay cinco. Eso puede deberse a los dos arroyos situados muy cerca del límite norte, cuya presencia quizás hubiera complicado el trazado. De hecho, sobre ellos se trazó un canal que les unía y rectificaba su curso. Al norte y al sur de la cuadrícula se marcan dos líneas que definen dos franjas de igual anchura, sin ninguna calle o dibujo aclaratorio, a modo de límites o zonas de futuro crecimiento.



Map of the Original City of Philadelphia in 1682 by Thomas Holme. © Public Domain

A esa clásica organización se añaden cuatro plazas cuadradas y ajardinadas más pequeñas, una en cada cuadrante, al modo de los patios y jardines de los monasterios tardo medievales o renacentistas. Esas plazas son el único elemento urbano que aparece resaltado o sombreado en el plano, junto con su corona de árboles, también los únicos de la cuadrícula.

Hay varias versiones del plano, más o menos elaboradas. Algunas parecen más orientadas a la promoción, pues en Market Street y en las zonas más cercanas a ambos ríos se han dibujado las parcelas que organizan la ocupación de la ciudad. Son de varios tamaños, según su ubicación: las de mayor anchura y superficie están en Market Street, mientras que las que dan al río son de similar superficie pero menor anchura, y en alguna de ellas hay casas dibujadas. En Broad St. no se han dibujado las parcelas, quizás por estar destinadas a edificios institucionales, hoteles, diversión o servicios.



Philadelphia with the works and encampments of Gral. Howe. Faden, W., 1779. Library of Congress, https://www.loc.gov/item/74692213/.

Los únicos rasgos naturales incluidos en el plano son los arroyos que desembocan a derecha e izquierda en los dos ríos, junto con un monte algo escarpado, situado fuera de la cuadrícula en la esquina noroeste, con una garganta y tres árboles, que Holme denomina 'Faire Mount' [monte justo, equitativo, limpio], luego trasmutado en Fairmount.

Las riberas no reciben ningún tratamiento. Al oeste, en el Schuylkill, solo aparece el arranque del camino hacia el monte, mientras en la del Delaware se han pintado unas casitas y unas sugestivas palmeras al norte, con un pequeño puente para salvar la boca del arroyo entre ellas. Al sur de la ribera del Delaware, una brecha de mayor tamaño aparece rotulada como 'The Dock' [El puerto] que, junto con los pequeños edificios sugeridos a su alrededor, es probable que fueran construidos por colonos anteriores al nuevo destino del área como colonia.







Market Shed 1745

Old Shops, S Second Street

Head House 1804

Pennsylvania Hospital

Old Pine St Presbyterian Church

Nelson Building

Centro, ejes y desarrollos

Como evidencia el anterior plano de 1779, la construcción de la ciudad empezó por la ribera del Delaware y se extendió hacia el este, según el orden en que se asignaban las parcelas y con respeto a la traza original. Al norte se aprecia la línea de defensa con cerca y torres construida por el general Howe. Las calles norte sur se denominan con números, desde la primera o Front Street hasta la 14 th St., que corresponde al eje de Broad Street, para seguir a lo largo de Market St. desde la 15 th St. hasta la 24 th St. Al norte de Market St., todas ellas anteponen el prefijo North o la letra N, mientras al sur lo hacen con South o S. La primera zona que se pobló irradia desde el cruce de Market St. con Second St.

Entre los primeros edificios de la ciudad están los mercados originales abiertos de Market Street. El pórtico central se construyó en 1745 sobre pilares de ladrillo y una cubierta a dos aguas con un techo de escayola abovedado, que albergaba 16 puestos y ordenaba la distribución del resto de puestos que quedaban al aire libre. La Head House funcionaba como entrada principal del pórtico en Pine Street, en cuyo lado norte también se disponían más puestos del mercado.

El edificio es de estilo georgiano, con la bóveda de ladrillo central y dos ventanas semicirculares en abanico sobre portones. En su interior se guardaban cinco equipos contra incendios, y servía de lugar de encuentro a las compañías de bomberos voluntarios del edificio. Sobre la planta superior, iluminada con tres grandes ventanales y cubierta a dos aguas, la fachada se organizaba en un frontón con un reloj central.

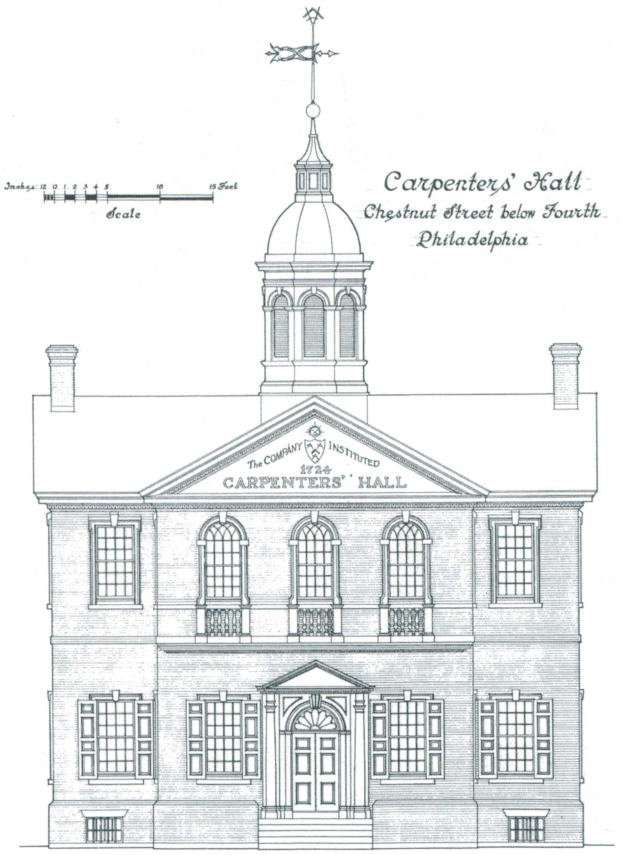
El conjunto de mercado, edificio, pórticos y plazas funciona como centro del área llamada Society Hill, que alberga la mayor concentración de arquitectura original del siglo XVIII de todo Estados Unidos. Cuando en el siglo XIX la población de la ciudad se movió hacia el oeste el área se deterioró, pero en los 1950 fue objeto de un gran programa de regeneración urbana, financiado por la ciudad, el estado y el Gobierno federal, que incluyó la restauración de todos los edificios del siglo XVIII y la creación de parques y jardines para reemplazar los edificios derribados [37:208].





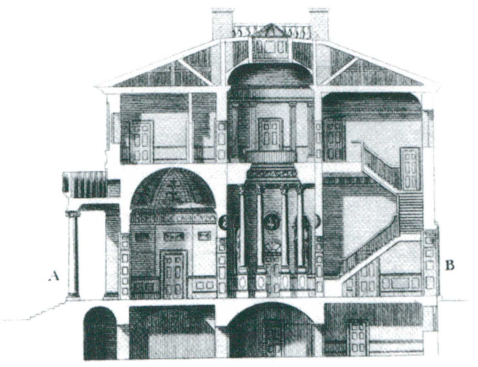






Carpenters Hall

Alzado Carpenters Hall Philadelphia. Library of Congress, http://hdl.loc.gov/loc.pnp/hhh.pa1131/sheet.00001a



Carpenters Hall. Owen Biddle Jr. *The Young Carpenter assistant*, 1805, p.4b.

En el siglo XVIII los oficios de la construcción en la ciudad estaban controlados por los miembros de la Carpenters' Company, fundada en 1724 y moldeada según las pautas de los gremios de construcción ingleses. Además del diseño y construcción de edificios, los miembros ayudaban a contratistas y clientes a determinar el valor de la obra terminada, según los principios contenidos en un libro de reglas publicado en 1786 que solo podían consultar los miembros. El lugar de reunión de la compañía era un edificio de planta cruciforme, basado en una de las villas italianas de Palladio con adherencias inglesas y detalles georgianos [37:31].

El oficio de carpintero era una vía de acceso desde la práctica a la profesión de arquitecto, que entonces no se enseñaba en el país y no estaba bien documentada. El primer libro de instrucción arquitectónica escrito y publicado en este país fue *The Country Builder's Assistant* (1797) de Asher Benjamin, de Massachusetts. El segundo fue publicado en 1805 por el arquitecto y profesor de dibujo de Philadelphia Owen Biddle Jr., con el título *The Young Carpenter's Assistant*; o un sistema de arquitectura adaptado al estilo de construcción de los Estados Unidos. Ambos estaban dirigidos al aspirante a carpintero que, aprendiendo a dibujar y manipular los órdenes clásicos, podría convertirse en arquitecto. Los mismos autores, que nacieron con un año de diferencia entre sí, habían hecho esa transición, aunque en culturas locales muy distintas.

En 1816, el emigrante inglés John Haviland, que había aprendido con el arquitecto inglés James Elmes y era un profesional como Benjamin Latrobe, siguió el ejemplo de Biddle. Él también dirigió una escuela de dibujo, donde se enseñaba arquitectura, desde 1818 hasta 1822. Y, al igual que Biddle, publicó un libro dirigido al ambicioso carpintero en ascenso.





Museum of the American Revolution
Christ Church Philadelphia 12/2021 edited.
CC-by Filetime--SA 2.0 DEED

Se trataba de *The Builder Assistant,* que contenía los cinco órdenes de la arquitectura... para uso de constructores, carpinteros, albañiles, yeseros, ebanistas y talladores, y que apareció en tres volúmenes entre 1818 y 1821 [40:128 y 143].

En 1833, la Carpenters' Company estableció por fin la escuela de dibujo arquitectónico que Biddle había propuesto en 1805. Así, el sistema de educación arquitectónica del siglo XVIII –dirigido a los constructores y basado en el dibujo de versiones simplificadas de los órdenes clásicos– entró en la corriente principal de la arquitectura de Philadelphia en el siglo XIX. Hasta finales del siglo XVIII, la arquitectura estadounidense era un asunto regional, basado en prácticas y materiales de construcción locales. La formación estaba controlada por los oficios de la construcción, lo que hacía que la edificación fuera un asunto local del mismo modo que lo era la arquitectura medieval.

El acceso a los libros modernos, con grabados bien editados en Inglaterra, les permitía un conocimiento muy superior al de los libros más rudimentarios de Biddle y Haviland. Los americanos conocieron su propia arquitectura a través de viajes personales, relatos de segunda mano, dibujos y cuadernos de bocetos. Los carpinteros americanos estaban mejor informados sobre los edificios de Londres que sobre los de sus pares de Boston, Baltimore o Charleston [40:144].

El país había alcanzado una cultura política y económica derivada de los debates constitucionales y del diseño de las estructuras de gobierno del país acaecidos al filo del cambio de siglo. Pero eso todavía no había derivado en una manera propia de orientar la construcción de edificios, aunque en las obras públicas fue algo más rápido, por el enorme esfuerzo de innovación que enseguida exigieron las nuevas vías de comunicación.



The Architect`s Dream. Thomas Cole,
1840. Toledo Museum of Art, Toledo, Ohio

Una nueva manera de construir

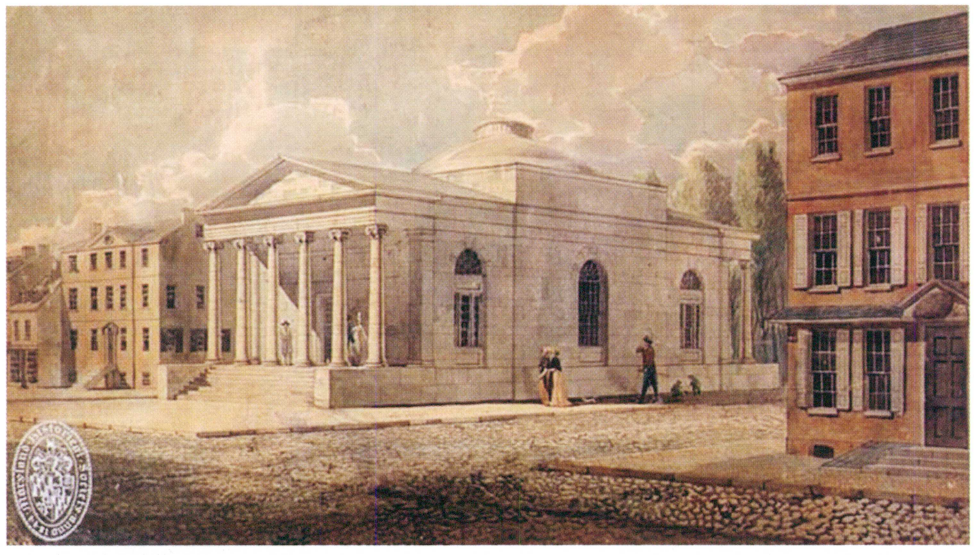
El sueño de los arquitectos

Thomas Cole pintó este paisaje de fantasía en 1840, justo cuatro años después de que Ralph W. Emerson se quejase de que los americanos añoraban en exceso los 'secos huesos del pasado'. El cuadro respondía a un encargo del arquitecto Ithiel Town, quien le había pedido una vista de Atenas, pero le había dejado elegir el contenido. El resultado reúne pirámides egipcias con iglesias góticas y, para muchos arquitectos americanos, el sueño solo subraya lo difícil que sería crear una arquitectura americana distintiva [20:2].

Mientras las tradiciones de las primeras arquitecturas no se olvidaban ni se abandonaban, las acciones políticas militares e intelectuales que culminaron en 1789 crearon un nuevo contexto de debate sobre los significados de lo construido. La cuestión de definir una manera de construir realmente americana, por disparatada que parezca, fue una idea central en el diseño de los edificios y la construcción de la ciudad desde que se ratificó la Constitución.

Los primeros diseños se limitaron a continuar con las pautas coloniales utilizadas desde la fundación de la ciudad, suavizadas por la austeridad cuáquera y la presencia de artesanos provenientes de Alemania y Holanda. La reconstrucción de Londres después del incendio de 1666 proveyó a la metrópolis de una oportunidad única para introducir nuevas ideas en la arquitectura. En la Inglaterra del siglo XVI, muchos nuevos edificios acusaron influencias clásicas, por el reciente despertar del Renacimiento italiano y por la obra de Andrea Palladio, que alcanzó un enorme prestigio.

A partir de los 1760, la población de Philadelphia había superado a la de Boston y se convertía en la segunda ciudad más grande del mundo, después de Londres. Lo construido empezaba a atender los ecos renacentistas europeos, aunque la fortaleza del gremio de los carpinteros mantuvo vivas las influencias georgianas, sobreimpuestas a la inicial austeridad del fundador.



Bank of Pennsylvania –Latrobe. Maryland Historical Society, Baltimore, 1798.

La búsqueda del mejor estilo para la democracia

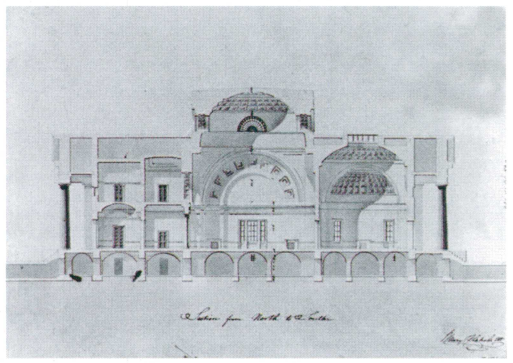
A finales del XVIII Philadelphia había reparado los destrozos de la guerra y erradicado las epidemias sanitarias, y volvía a ser una gran ciudad, con suntuosos edificios alineados en calles pavimentadas y mansiones en las orillas de los dos ríos. Contaba con grandes edificios institucionales y religiosos, junto con muchas nuevas residencias de un carácter más bien uniforme, basados en la tradicional fábrica de ladrillo con molduras de piedra o madera, a menudo adornadas con pórticos y frontones adosados [37:16].

El primer edificio de revival griego en América fue construido por Benjamin Latrobe en Philadelphia, pero el estilo tardó unas décadas en hacerse popular. Columnas, pilastras, cornisas y otros elementos decorativos, superpuestos a las fachadas de ladrillo, cambiaron el aspecto de los edificios en la ciudad y de las villas en las afueras [37:38].

Bank of Pennsylvania, Latrobe 1800

Latrobe había llegado en 1795 a los Estados Unidos, donde su primera obra importante fue la Penitenciaría Estatal en Richmond, Virginia (1797-1798; demolida en 1927). Luego se mudó a Philadelphia y en 1798 recibió el encargo del Bank of Pennsylvania, cuyos pórticos de orden jónico inspiraron innumerables imitaciones. El edificio se considera el primer monumento del Renacimiento griego en Estados Unidos. Aunque también es cierto que su Casa Sedgeley en Philadelphia, construida casi al mismo tiempo, se considera la primera estructura neogótica del país, por lo que parece que Latrobe no tenía excesivas preferencias.

El Bank of Pennsylvania fue construido entre 1798 y 1800 y, por desgracia, destruido 60 años después. El edificio supuso un salto cualitativo en la arquitectura estadounidense. Su estructura era lacónica en su sencillez y estaba compuesta por un largo rectángulo cuyos dos extremos presentaban la fachada del templo greco-jónico. El espacio interior fue abovedado con cúpula según el Panteón. La belleza del edificio residía en la armonización de sus volúmenes y el sutil diseño de las fachadas. Su sala central, la primera en América con una cúpula de piedra, constituía un escenario grandioso para el negocio del banco[13].



Bank of Pennsylvania –Latrobe, 1818. Library of Congress, https://www.loc.gov/item/2001698077/



Second Bank of the United States

El renacer de lo griego

Otro de los primeros diseños del renacer del de lo griego es 'The second Bank of United States', construido por William Strickland en 1818-1824, que se conserva en buen estado a escasa distancia del Independence Hall. Está inspirado en el Partenón, con columnas dóricas y escasa decoración, aunque su fábrica es de ladrillo revestido con mármol. En el interior todo es de ladrillo con una bóveda corrida.



Second Bank of the United States front. 4/2021, CC-by Roman Eugeniusz –SA 3.0 DEED

En 1844 cesó su actividad bancaria y el propio Strickland lo acondicionó como Customs House –edificio de Aduanas– y así se utilizó hasta 1935. Ahora forma parte del Independence National Historical Park y alberga una galería de retratos.

Hacia los 1830, el uso de los órdenes griegos se extendió en los Estados Unidos, por la identificación de la reciente nación con los ideales democráticos de la Antigua Grecia. Algunos americanos pensaban que la nueva nación demandaba una nueva arquitectura, una que fuera proporcional a la riqueza y amplitud de su victoria política. Surgían cuestiones sobre cómo debía ser una arquitectura democrática y cómo las ciudades americanas podían evitar la 'corrupción política' de sus equivalentes europeas.

Pero no se planteaba empezar desde cero, ni se aspiraba a transformar las ideas políticas en principios de diseño, capaces de expresarlas. El deseo de ruptura, paralelo al logro de la Independencia política y colonial que se acababa de conseguir, era demasiado impreciso en sus objetivos. La tradición pesaba bastante más y la política marcaba sus propios plazos. La cuestión era determinar cuál de las arquitecturas del pasado podía ser más apropiada para construir el futuro americano, y se debatía sobre los significados y la coherencia de los diferentes estilos [20:3].





Merchant's Exchange. William Strickland, 1833

Encargado por la Philadelphia Exchange Company a Willian Strickland, es ahora la más antigua del país. De planta rectangular con un pórtico semicircular detrás, lo corona una linterna que, según el Center for Architecture de Philadelphia, está 'meticulosamente copiada' de la Linterna de Lisícrates en Atenas, que era el monumento más copiado de Grecia.

En 1918, Robert Shackleton la definía como 'una estructura redondeada, impresionante por su uniformidad de tonos grises suaves; una estructura clásica, perfecta en masa y en detalles, un edificio vertical, audaz y orientado hacia adelante, que mira desde su amplia curva con una valentía tan elegante que llega a darle un aire de verdadera Victoria de Samotracia.

Sus columnas clásicas, altas y estriadas, se alzan en un noble hemiciclo. El edificio es extremadamente alto, sin escalones que rompieran la curva del frente, pero con escaleras de admirable diseño a ambos lados. Alrededor del borde del techo plano de la estructura hay una maravillosa línea de palmetas clásicas, y sobre el techo se eleva una cúpula alta, esbelta y audaz, con pilastras y linternas'.

Aunque, acto seguido, avisa de los riesgos de los 'edificios empresariales de tipo temible y deprimente –quizás el período victoriano tardío– cuando Philadelphia superó a otras ciudades en la construcción de enormes edificios de piedra, especialmente bancos... con la desafortunada promesa de permanecer en pie para siempre y con el aire de respetabilidad consciente que los visitantes creen ver en los propios habitantes de Philadelphia' [59:156].

En su zona trasera curva, es un edificio suntuoso, con un suelo de mosaico, un techo abovedado soportado por columnas de mármol y frescos en las paredes, que alberga la sala de operaciones donde se celebraban las subastas. En 1952 el edificio fue adquirido por el National Park Service.



Linterna de Lisícrates en Atenas. 11/2014, CC-by Paweł 'pbm' Szubert-SA 3.0



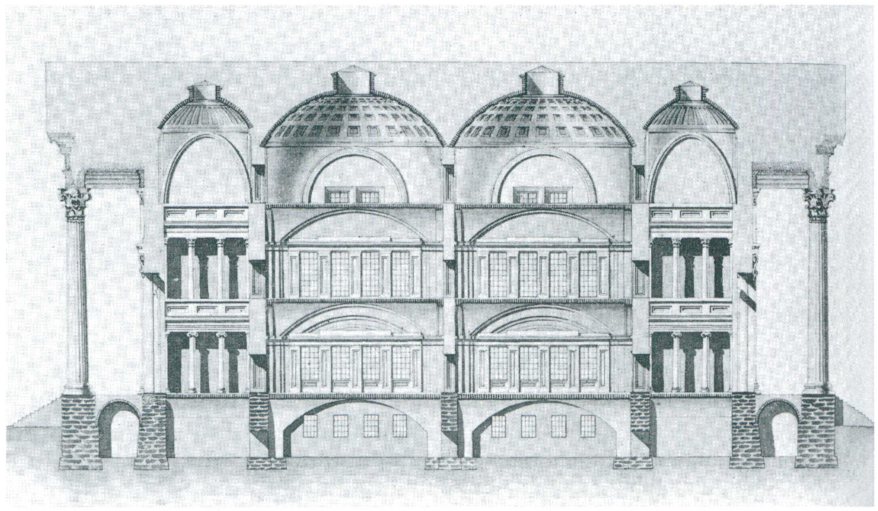
Girard College, Founders Hall [41:194]

Founder's Hall, Girard College 1833-47

Unos años antes de morir, Stephen Girard (1750-1831), empresario y financiero de Philadelphia y el hombre más rico entonces de los Estados Unidos, decidió donar gran parte de su fortuna para construir un asilo. Tenía una idea muy precisa del tipo de enseñanza práctica que quería impartir y sobre cómo había de ser el edificio para albergar la nueva institución. Matemáticas prácticas, geografía, navegación, topografía y lenguas, pero español y francés antes que griego y latín: 'Les enseñaría hechos y cosas en lugar de palabras y signos'.

El colegio debía construirse 'con materiales duraderos y de manera permanente, evitando adornos innecesarios y atendiendo sobre todo a la resistencia, comodidad y pulcritud del conjunto'. El edificio principal debía estar orientado norte-sur y situado en el centro de otros cuatro edificios, colocados de manera consistente con la simetría del conjunto', cada uno de ellos 'dedicado a una específica función'. Cada una de las tres plantas cuadradas del edificio principal tendría cuatro clases de 'más de 15 por 15 m despejados' dispuestas en un gran cuadrado, de al menos 30 por 30 m, con vestíbulo y escaleras al frente.

La construcción sería sólida, sin utilizar la madera 'excepto para puertas, ventanas y cierres' y cada habitación estaría techada con bóvedas de aristas. El vestíbulo debía ocupar toda la anchura del edificio y disponer de una escalera a cada lado. Los muros exteriores debían ser de mármol o de granito, de 90 cm de espesor en la base, con sillares de un mínimo de 60 cm de fondo. En principio, el colegio iba a estar ubicado en el centro, pero Girard cambió de opinión en busca de un terreno más grande y más alto, con un aire más limpio, huertos y granjas [40:56].









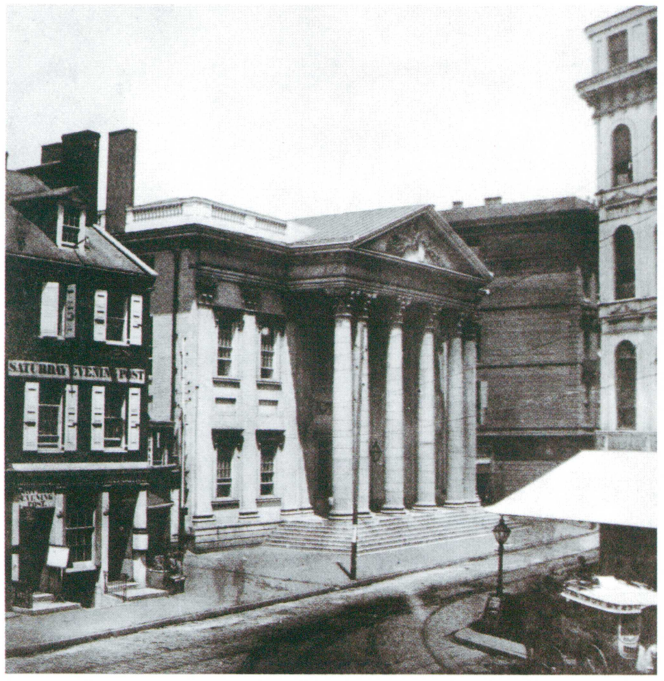
Para cumplir el mandato, el Philadelphia City Council formó una comisión que convocó un concurso en junio de 1832, sin otro precedente que el del Capitolio en Washington DC de 1793, con buenos premios para el ganador y los mejor colocados y un plazo de seis meses. Se presentaron 17 propuestas de carpinteros y arquitectos jóvenes. El ganador fue Thomas Ustick Walter, un antiguo alumno de William Strickland de 28 años, con un proyecto presidido por un templo sobre un podio, entre dos grandes dormitorios con numerosas columnas de orden colosal.

Strickland trató de hacerse con el premio presentando otra alternativa, pero Walter aguantó simplificando los dormitorios para realzar el cuerpo principal, que envolvió con una fila de columnas corintias, al gusto de Nicholas Biddle, presidente de la comisión. Al final, más que un colegio pragmático y robusto, el concurso produjo un idealizado monumento, 'el templo griego más correcto de América'. Fue uno de los edificios más caros de su época y se tardó 14 años en construir. 'Fue el clímax del Greek Revival en América'. El edificio funcionó mal y fue abandonado como escuela en 1916. Permanece como tributo a Stephen Girard cuya tumba está en el primer piso [37:45].

Girard College, Founders Hall [41:194]

Girard College, Founders Hall. 6/2017, CC-by Evrik –SA 3.0 DEED

Girard College, Founders Hall. Detroit Publishing Co, C. C. & Detroit Publishing Co, P. (ca. 1901). Library of Congress, https://www.loc.gov/item/2016800214/ https://www.loc.gov/item/2016808333/







First Bank in USA, New York [41:25]

Farmers and Mechanics Bank

Philadelphia Bank

Girard's Bank

Este edificio neoclásico fue construido hacia 1795 para albergar el primer banco de Estados Unidos, que había sido constituido en 1791. Cuando el Congreso se negó a renovar su estatuto en 1811, el banco fue adquirido por Stephen Girard, entonces uno de los tres hombres más ricos del país, y llegó a ser conocido como Girard's Bank. Girard lo utilizó para su negocio de banca privada hasta su muerte veinte años después. En 1859, esta ubicación era el centro del distrito bancario de Philadelphia, al lado del Merchants' Exchange y enfrente de la Old Custom House en Chestnut Street [41:25].

American Philosophical Society, Franklin Hall desde 1984

A mediados del siglo XIX la zona cercana al Independence Hall, y en particular Chestnut Street, se llenó de bancos que habían cambiado las influencias griegas por la de palacios renacentistas italianos, para lograr una apariencia de riqueza y solidez. Fue un edificio avanzado para su tiempo, con puertas y mostradores de hierro. Una viga en celosía de hierro fundido y forjado soportaba el techo de la sala de operaciones, situada en la trasera del edificio y de tres pisos de altura, a la que se accedía por un gran vestíbulo de columnas corintias [37:62].

Philadelphia Bank. John M Gries, 1859

El Philadelphia Bank Building fue construido entre 1857 y 1859 para el Pennsylvania Bank, que quebró durante el pánico de 1857, y fue completado para el Philadelphia Bank por el arquitecto John M. Gries. Las puertas de entrada de hierro fundido y las rejas de las ventanas fueron realizadas por H.C. Oram and Company. La renovación completa del interior de este edificio históricamente certificado fue completada en 1983 por el promotor Histo Associates.

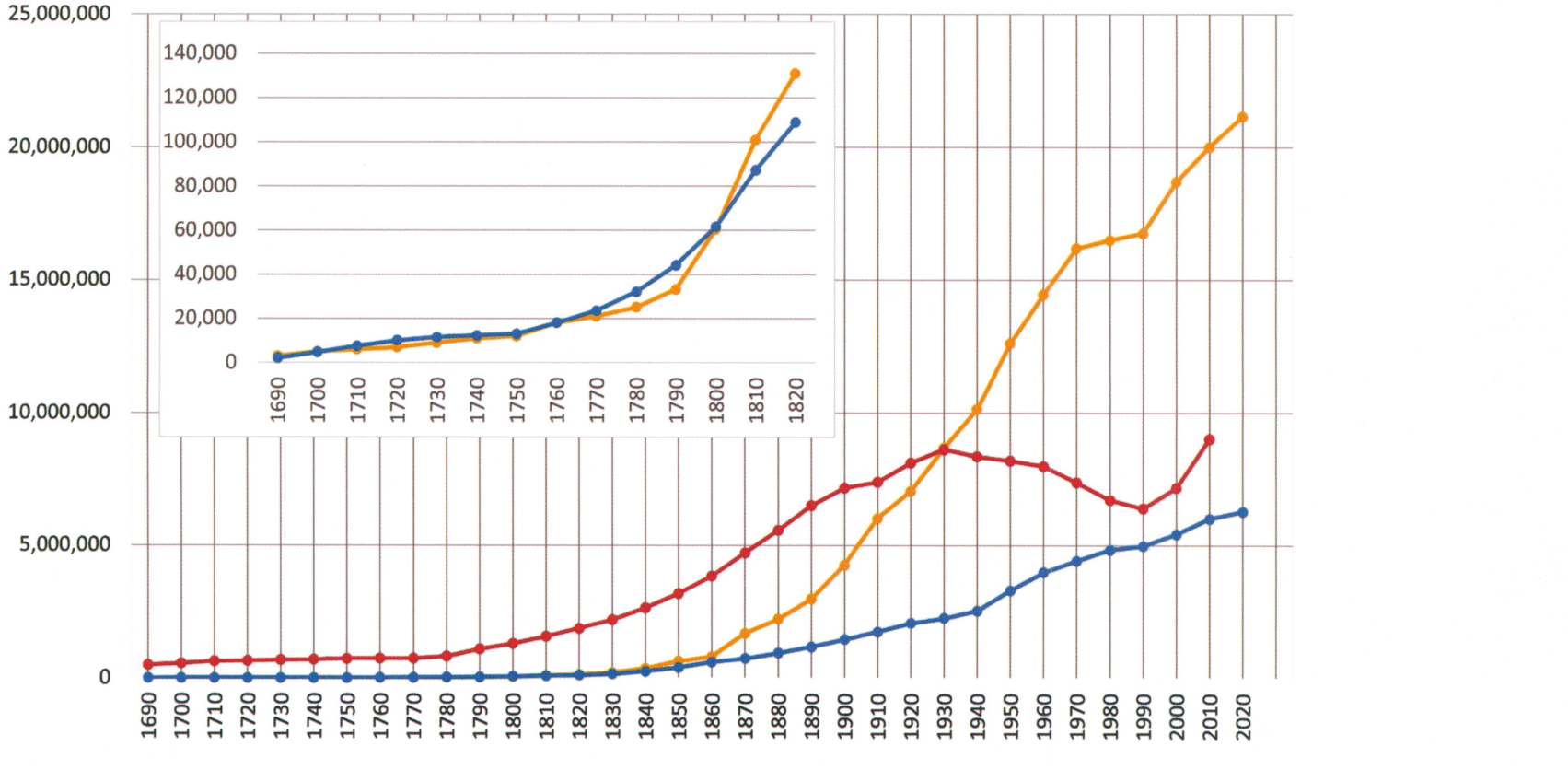


Gráfico de población [Elaboración propia a partir de:Historical Metropolitan Populations of the United States, https://www.peakbagger.com/pbgeog/histmetropop.aspx Historical Population Ccensus Borough, https://github.com/Robinlovelace/Creating-maps-in-R/blob/master/data/census-historic-population-borough.csv]

Demografías de Londres, Philadelphia y Nueva York

Hasta mediados del siglo XIX, Philadelphia creció despacio y de modo orgánico, rellenando el plano de William Penn desde el este hacia el oeste. Desde 1800, Washington DC había sido elegido como sitio de la capital del país, pero tardaría muchos años en disponer de edificios e instalaciones para ejercer sus funciones, tanto legislativas como ejecutivas. Nueva York empezó a crecer más rápido que Philadelphia, y ese año de 1800 la superó en población.

La situación de guerra se presentó de nuevo, con la declaración de guerra de Estados Unidos a Gran Bretaña en junio de 1812 y la pretendida invasión de Canadá, que no llegó a producirse. Esa nueva contienda tuvo mayor relevancia en el mar, como guerra entre armadas, pero con episodios devastadores como la ocupación de Washington y la destrucción de sus edificios públicos el 24 de agosto de 1814. Los americanos claudicaron y la paz se firmó en Gante, el 24 de diciembre de 1814.

Mientras Philadelphia crecía a un ritmo más sostenido, la población de Nueva York se disparó y en los últimos 1860 ya la doblaba. Pero, en febrero de 1861, siete estados esclavistas del sur declararon su secesión de los Estados Unidos, que entonces reunían 34 estados, para formar los Estados Confederados de América. En abril estalló la Guerra de Secesión, que duró hasta 1865 y costó cerca de 700.000 muertos, aunque se libró en gran medida en el sur, cuyo territorio y sistemas de transporte fueron devastados.

La Confederación colapsó, la esclavitud fue abolida y 4 millones de esclavos fueron liberados, y tras la posterior reconstrucción se restauró la unidad nacional y se fortaleció el Gobierno, con lo que progresó de nuevo la construcción de la capital.



3 El engarce entre dos ríos

Extensión y consolidación de la ciudad hacia 1850

Innovación en madera y hierro

Agua del río para la ciudad

La ciudad crece hacia el Oeste

Una diagonal para abrir espacios

El engarce entre dos ríos
Extensión y consolidación de la ciudad hacia 1850

La colección de cartas de Thomas Jefferson y otros presidentes, recogida en el libro *Building the Nation,* incluye una carta anónima de 1790 que reflexiona sobre cómo se estaba construyendo en el país. Comienza afirmando que está de acuerdo con la famosa ocurrencia de Thomas Jefferson sobre la arquitectura estadounidense y luego ofrece sus propias razones.

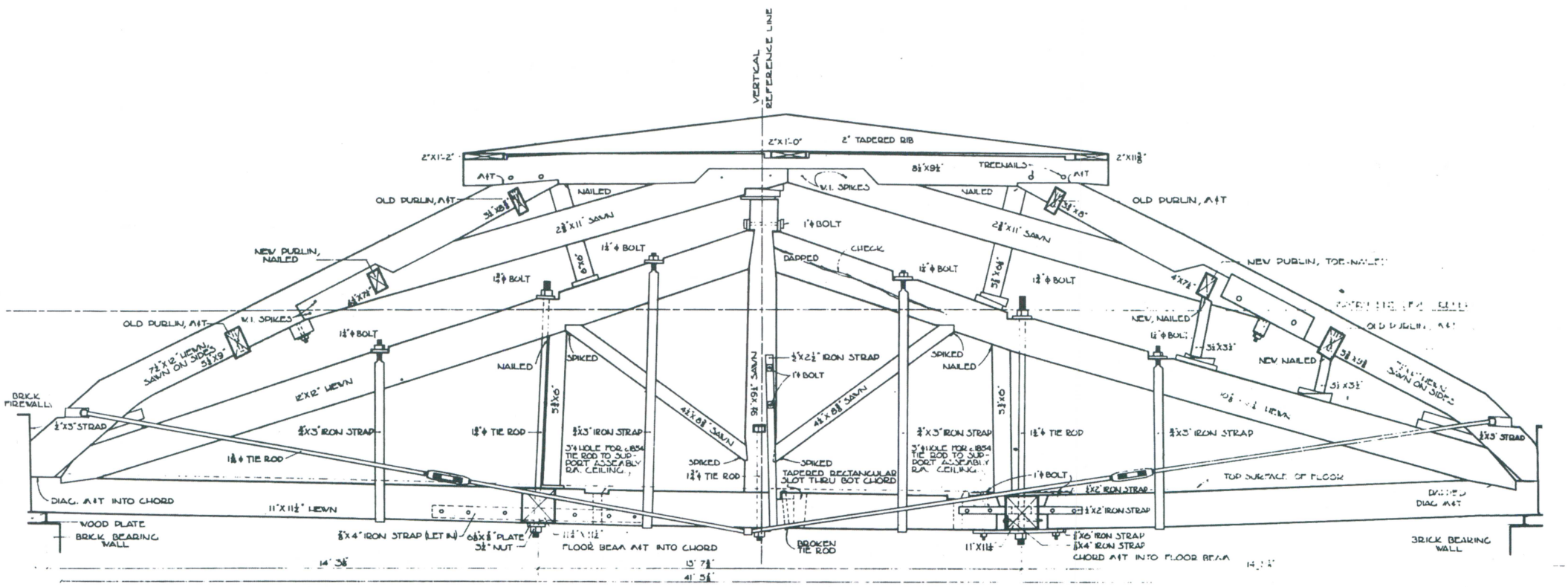
'El genio de la arquitectura ha arrojado maldiciones sobre nuestra tierra', dijo Jefferson. Asumiendo que su deber como ciudadano demócrata es hablar de lo que no está bien y tratar de enmendarlo, explica que hay dos problemas. El primero es que la arquitectura, más que cualquier otro arte, surge de una historia acumulada de la construcción, y el país es demasiado joven para tener esa tradición. El segundo es que se construye en madera, es decir, de forma no permanente, y sólo para satisfacer necesidades inmediatas y de corto plazo. Como lo hacen con materiales de mala calidad, no logran crear logros arquitectónicos más duraderos [50:8].

En su argumentación, justifica esas decisiones por la pureza y juventud de los principios en que se asienta el nuevo país, 'porque nuestras costumbres, gustos y refinamientos, son menos artificiales que los de otros países; y porque actuamos más por impulso de una naturaleza ilustrada que por la coerción de las modas, impuestas tiránicamente por esa inmensa opulencia que en Europa juega con la naturaleza y extrae sus placeres de las más inaccesibles reservas del arte'.

Apunta el camino de apartarse del gótico y volver la mirada hacia Grecia: 'Los americanos tienen un gusto, no corrupto, sino detenido en su progreso. En el momento en que ven lo que es verdaderamente bello, reconocen su ascendencia. Hasta ahora han prestado poca atención a esta rama de las bellas artes. Para alcanzar la perfección, no tendrán que viajar a través de la basura de la moda y el capricho gótico: la escuela griega está abierta a ellos y deberían adoptar sus modelos a toda su severidad y elegante simplicidad' [50:9].

Página 54:

Fairmount Water Works



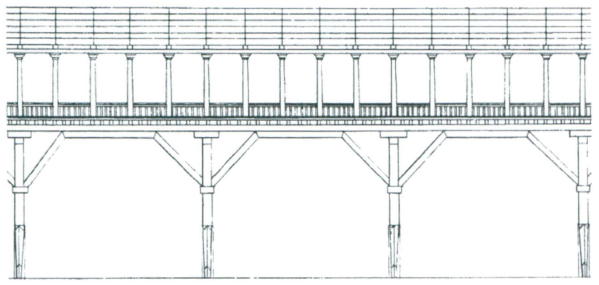
Independence Hall [17:f5]

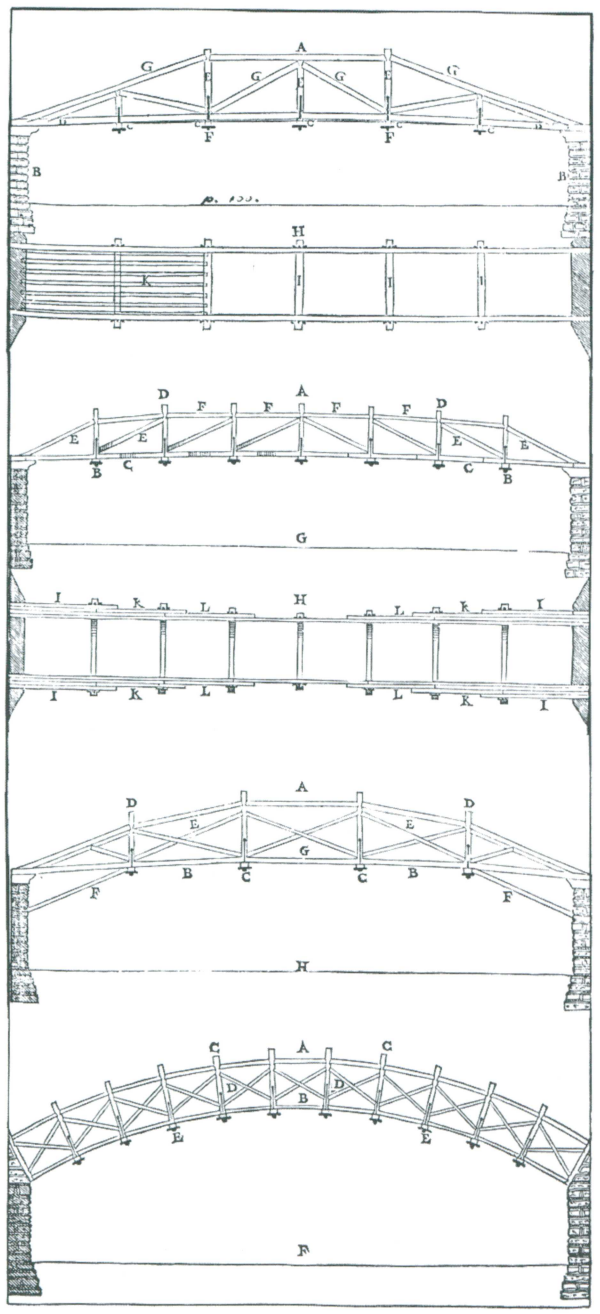
La afirmación de que el mal de nuestra arquitectura reside principalmente en que construimos con madera, parte de la idea de que, aunque se acepten los muchos inconvenientes inmediatos, el consuelo que surge de la celeridad y la rapidez no compensa su ser perecedero, la falta de seguridad y la necesidad de reparaciones. Se consuela pensando que, gracias a esos defectos, la posteridad no encontrará muchos ejemplos a criticar.

Pero la evolución de las técnicas de construcción en madera aportó una enorme dosis de innovación, con multitud de nuevas disposiciones y soluciones concretas de detalle. Además de su interés histórico y tipológico, esa evolución ha logrado que el material se siga utilizando –hoy día y de manera generalizada– en todo tipo de construcciones.

Los ejemplos europeos de construcción con madera eran pobres y de confusa concepción, y los avances con el hierro –primero fundido, luego forjado y después laminado– terminaron pronto con su empleo en obras definitivas. Por el contrario, la escasez y lenta implantación de fundidores en América alentó la permanencia de la construcción en madera, a su vez sustentada en la general y repartida abundancia de bosques en todo el país.

Mientras se buscaba el estilo adecuado para los edificios, la estricta funcionalidad de las celosías de madera –también sugeridas por Andrea Palladio– creaba un nuevo paisaje, ajeno al de los monumentales edificios y puentes europeos, construidos con fábricas de piedra. Su rápida proliferación trajo consigo un poderoso impulso innovador y dio sustrato a una rica y diversa tipología de estructuras de madera que, años más tarde, se trasladó a las construcciones y puentes de hierro, en cuanto surgieron los primeros fundidores.





Puente de Bassano (Palladio, 1570) [2:117]

Puente sobre el río Cismone en Bassano (Palladio) [2:117]

Innovación en madera y hierro

La ubicación elegida por William Penn para la ciudad, como engarce entre dos ríos, exige puentes por ambos lados. El Delaware River –situado hacia el este– era un obstáculo mayor, con unos 800 o 1.000 m de anchura, que no se superó hasta la aparición de los grandes puentes colgantes en el siglo XX. Hacia el oeste, los 80 o 120 m del Schuylkill River eran más abordables para la construcción de puentes. Los primeros eran de pilotes hincados y vigas de madera con tablas encima, y para vanos mayores utilizaron celosías de madera.

Palladio, celosías de madera en Europa

En el siglo XVI, Andrea Palladio desarrolló nuevas soluciones de celosías de madera y recogió dos ejemplos en su tratado. Uno es un puente en Alemania, visto por Pico de la Mirandola y referido al autor. El otro es un diseño del propio Palladio en Cismone, con 36 m de luz, con una disposición de elementos a medio camino entre cercha y celosía, pues el tramo central del cordón superior y todo el inferior son rectos y paralelos, mientras los laterales están inclinados.

Menos elaborado, pero bastante efectivo, es el pórtico con un vano recto apoyado en los tercios de la luz en jabalcones, como el utilizado cerca de allí en el conocido Puente degli Alpini sobre el río Brenta, en Bassano, realizado por Palladio en 1568 [2:117].

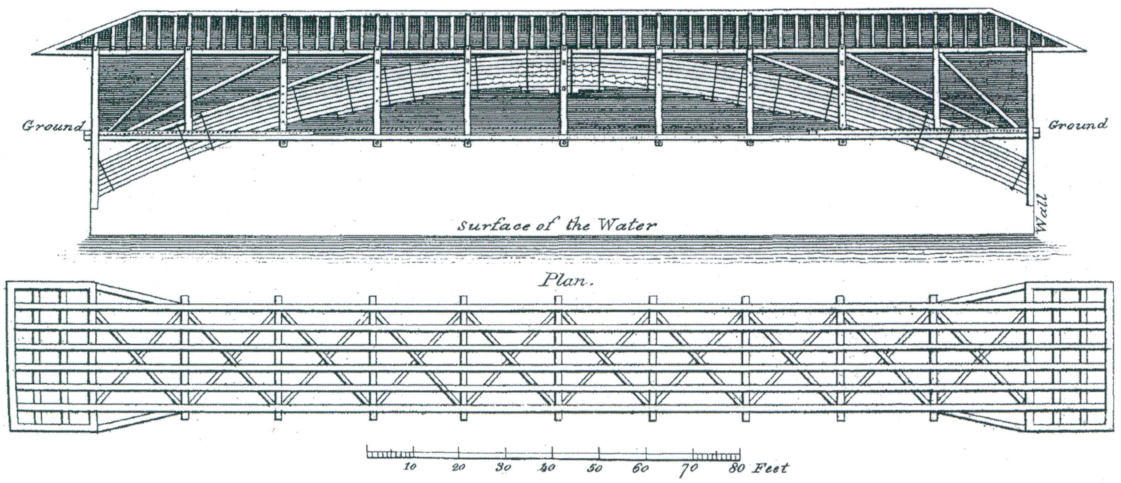
Durante el siglo XVIII, este tipo de puentes en celosía de madera también se utilizó en Suiza, aunque con alguna redundancia suplementaria. Algunos experimentados constructores de cubiertas de cobertizos y naves industriales de madera lograron salvar luces importantes con celosías de madera. Entre ellos cabe destacar a los hermanos Ulrich Grubenmann, con sus tres puentes de gran influencia en todo el mundo.

Los Grubenmann, Schaffhausen, Wettingen y Reichenau Brücken

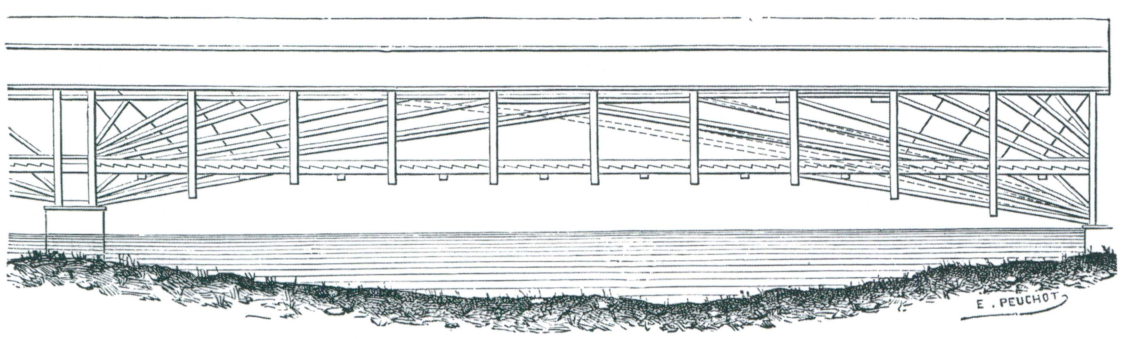
El puente de Schaffhausen fue construido en 1757 por Hans Ulrich Grubenmann (1709-1783). En principio, lo diseñó para una luz por debajo de los 6 m. Para vanos mayores, los tipos estructurales disponibles eran la celosía de madera y el arco de piedra. Pretendía llegar a 120 m de luz, cerca del doble del máximo conseguido, pero construyó una versión con dos vanos de 54 y 59 m.

El puente de Wettingen (1778, 61 m) sobre el río Limmat, cerca de Zúrich, y también diseñado por Hans Ulrich, responde a un esquema similar, basado en haces de jabalcones que surgen de estribos y pila central como abanicos, solidarizados entre sí por una familia de barras paralelas en dirección sensiblemente perpendicular.

El puente en Reichenau sobre el Rin (1757, 67 m), construido por su hermano Johannes Grubenmann (1707-1771), respondía a un esquema estructural más claro, con un arco de madera formado por siete tablones superpuestos, unidos entre sí por machihembrado y abrazaderas, con un tablero a media altura y todo ello cubierto a dos aguas por cerchas apoyadas en el cordón superior del tablero.



Wettingen Bridge [50: 61]



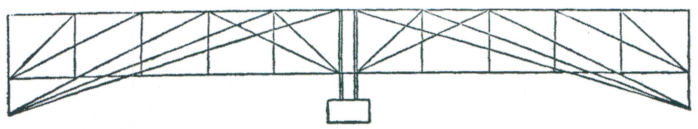
Puente de Schaffhausen sobre el Rhin (Grubenmann, 1757). Croizette Desnoyers, M. Ph.; 1885. *Cours de construction des ponts.* Dunod, París:VII-283

Estos puentes de madera cubiertos, fundamentalmente en arco pero también en celosía, se extendieron rápidamente por Europa y América del Norte, con esquemas progresivamente simplificados, y todavía se siguen construyendo en Suiza. A pesar de su extraño diseño, el puente de Schaffhausen de 1757 se constituyó enseguida como referencia mundial de los puentes de madera.

En su influyente libro de 1851, Herman Haupt incluía el siguiente comentario, y un esquema simplificado [32]:

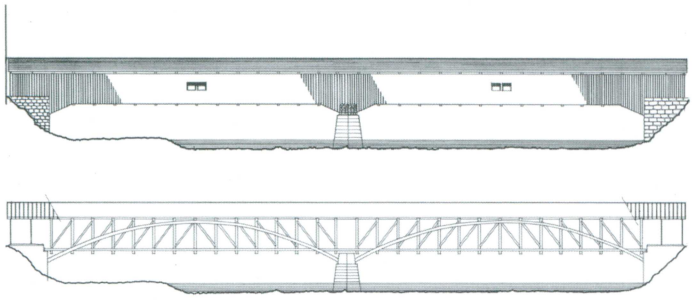
Esta célebre estructura, construida por Ulrich Grubenmann, constaba de dos vanos, uno de 52 m y el otro de 60 m. Estaba sostenido en el intervalo por un pilar de piedra, que había quedado tras el derribo de un antiguo puente. Además de muchas excelencias, este puente tenía también graves defectos, y es seguro que una cantidad mucho menor de madera dispuesta juiciosamente habría logrado mucha mayor resistencia. Aun así, el principio es admirable y, al provenir de un carpintero de pueblo sin educación, ciertamente no muestra una capacidad ordinaria.

Los soportes consisten enteramente en sistemas de arcos, pero los detalles eran demasiado complicados y la ejecución mostraba una considerable timidez. Pareciera, de una inspección del plano, que el diseño había sido concebido para abarcar todo el intervalo de una vez, ya que hay un sistema de arcos tirantes que se extiende desde los estribos hacia el centro; pero temeroso de que un intervalo tan largo hiciera que el puente fallara, se introdujeron otros dos sistemas de arcos, que se extendían desde los extremos hacia el centro de cada tramo.



Puente de Schaffhausen [30:145]





Wood-Covered Bridge, Butler, Pendleton, County KY. Theodore Webb, Photographer, 1934. Library of Congress, https://www.loc.gov/pictures/item/ky0142.photos.072010p/

Deer's Mill Covered Bridge at Highway 234, Alamo, Montgomery County IN. Library of Congress, https://www.loc.gov/pictures/item/in0209.sheet.00002a/

Theodore Burr y el arco-celosía

Cuando Theodore Burr terminaba su Union Bridge en Nueva York, le llamaron de Trenton, New Jersey, para construir un puente de peaje sobre el río Delaware, justo aguas arriba de las cataratas. En 1798, New Jersey y Pennsylvania aprobaron la construcción del puente, pero los riesgos de atascos de hielo e inundaciones retrasaron la obtención de fondos, y la obra comenzó en mayo de 1804.

Burr recibió el encargo de diseñar y construir un puente interestatal de cinco vanos sobre el río Delaware entre Trent's Town (ahora Trenton) y Morrisville. Diseñó una variante con un arco atirantado de madera, con un gran cordón superior de madera hecho de tablas laminadas y péndolas de cadenas de hierro, como las utilizadas en los puentes colgantes de la época, que luego también fueron de madera.

No hay registros de los antecedentes de esta innovación estructural pero, cualquiera que sea la fuente, Burr diseñó y construyó un puente que era exclusivo de los Estados Unidos y que se destacó en todo el mundo occidental [30:sp.].

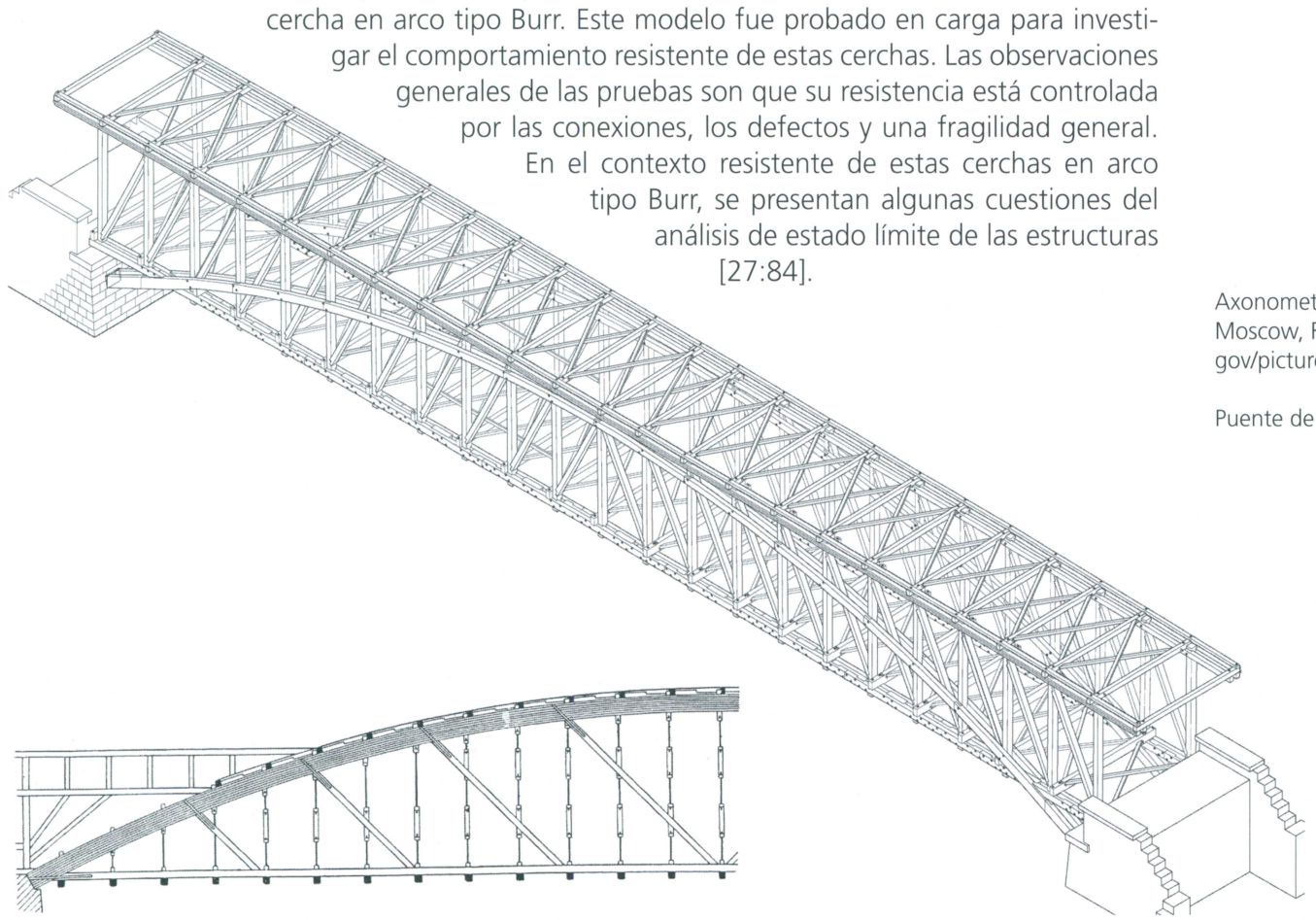
A partir de 1804, Theodore Burr (1771-1822) construyó varios puentes cubiertos de madera que combinaban una cercha de múltiples montantes con un arco en una sola forma estructural. Su empleo pronto se hizo general y la cercha en arco tipo Burr es ahora el tipo más común en el inventario de puentes cubiertos del siglo XIX existentes en los Estados Unidos.

Sin embargo, existe una variabilidad considerable en los parámetros geométricos y los detalles utilizados en los puentes reales, por lo que decidió realizar un estudio patrimonial sobre este tipo de puentes e investigar su comportamiento estructural.



Ensayo celosia de madera tipo Burr

Se utilizaron los resultados de un estudio de treinta puentes de celosía de arco de rebaba para diseñar y fabricar un modelo simétrico a escala 2/3 de una cercha en arco tipo Burr. Este modelo fue probado en carga para investigar el comportamiento resistente de estas cerchas. Las observaciones generales de las pruebas son que su resistencia está controlada por las conexiones, los defectos y una fragilidad general. En el contexto resistente de estas cerchas en arco tipo Burr, se presentan algunas cuestiones del análisis de estado límite de las estructuras [27:84].



Axonometric View of Burr Arch Truss, Forsythe Bridge, CR 650S, Moscow, Rush County, IN. Library of Congress, https://www.loc.gov/pictures/resource/hhh.in0457.sheet.00006a/

Puente de Trenton sobre Delaware



Gilpins Falls Covered Bridge

Gilpin's Falls Covered Bridge

Un buen ejemplo de arco-celosía tipo Burr es el Gilpin's Falls Covered Bridge, situado sobre el North East Creek en Bay View, Condado de Cecil, Maryland, Estados Unidos, cerca de la ciudad de North East. Es uno de los pocos puentes cubiertos que quedan en Maryland y el único situado en terreno público de Cecil County, cerca de la línea fronteriza con Pennsylvania. Algo más hacia el este estaba el primer molino harinero de Samuel Gilpin, construido en 1735.

Fue realizado en 1861 por el constructor de puentes local del condado de Cecil, Joseph George Johnson. El puente se erigió al lado y aguas arriba de los molinos y la presa de Samuel Gilpin y cruza su embalse. Tiene una luz de 30 m y una longitud total de 36 m, con una anchura de 4,1 m –incluidos los voladizos de los paneles de protección– y está cerrado a todo el tráfico de vehículos.

La estructura fue restaurada en 1959 por la State Roads Commission y la Historical Society of Cecil County. En 2008 fue incluido en el Registro Nacional de Lugares Históricos y en 2010 el puente fue rehabilitado por los ingenieros Wallace, Montgomery & Associates, LLP; el contratista Kinsley Construction y los subcontratistas Barns & Bridges of New England, Truax Timber Wright Woodworks y New World Restoration.

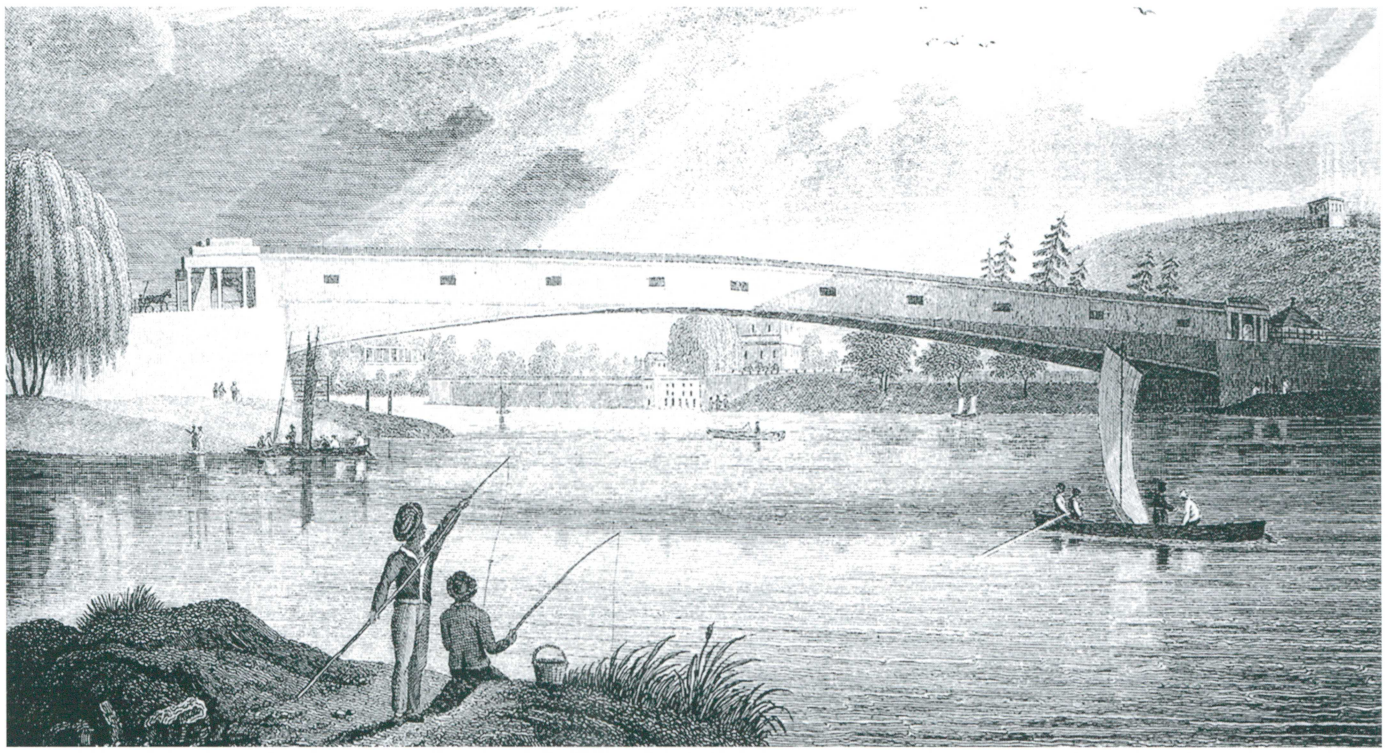




Gilpins Falls Covered Bridge







Colossus Bridge sobre Schuylkill River, Philadelphia [17:88]

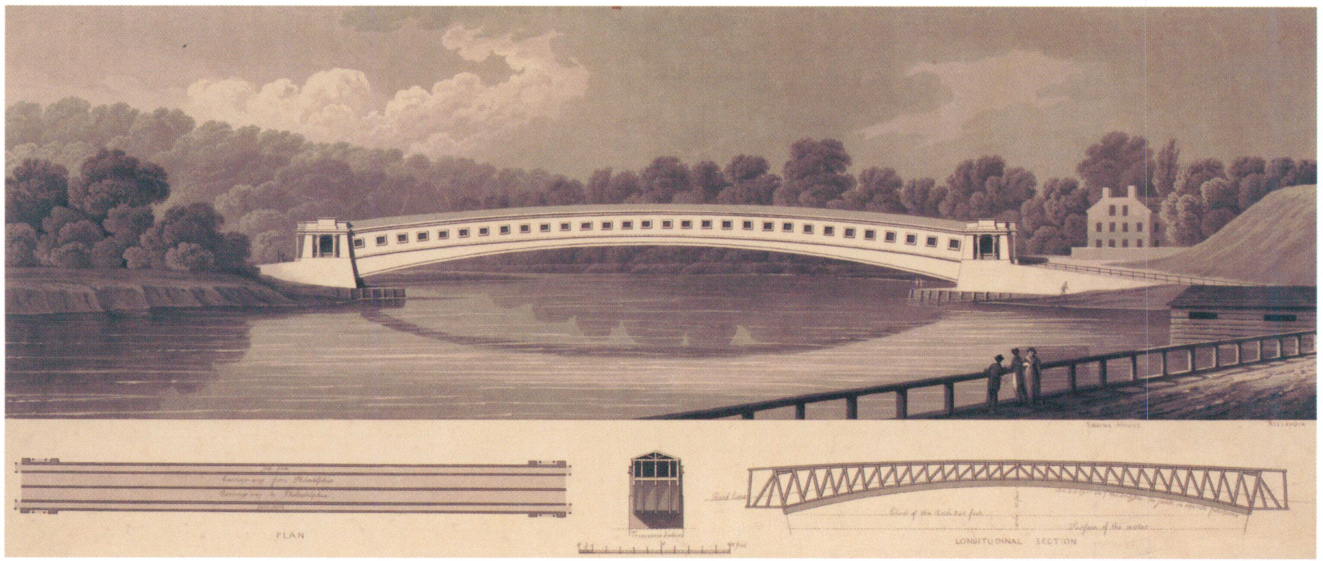
Colossus Bridge, William Wernwag. Lithograph printed in London, 1930. New York Public Library Digital Collections

Lewis Wernwag y el Colossus Bridge

El carpintero y mecánico de origen alemán de la región de Philadelphia, Lewis Wernwag, comenzó la carrera de construcción de puentes más activa de su tiempo. Llegó a los Estados Unidos en 1786 y durante veinte años estuvo asociado con diversos inventos y empresas industriales, como la fábrica de clavos Phoenix Nail Works, en Phoenixville, Pennsylvania. Luego se distinguió como constructor de puentes, con 29 puentes repartidos por Pennsylvania, Delaware, Maryland, Virginia, Kentucky y Ohio.

Su primer puente fue una cercha arqueada de 30 m, derivada de las cerchas palladianas utilizadas por Palmer, construida para llevar la carretera Nueva York-Philadelphia sobre el río Neshaminy, en el este de Pennsylvania (1810). Su intención era construir una estructura más económica y homogénea que los puentes de Burr, anunciando que podía salvar luces de 50 m.

Al año siguiente comenzó la construcción del puente que aseguró su reputación, el famoso *Colossus* sobre el Schuylkill River en Fairmount Park, Philadelphia, 1812, aguas abajo del azud de toma de los Water Works.





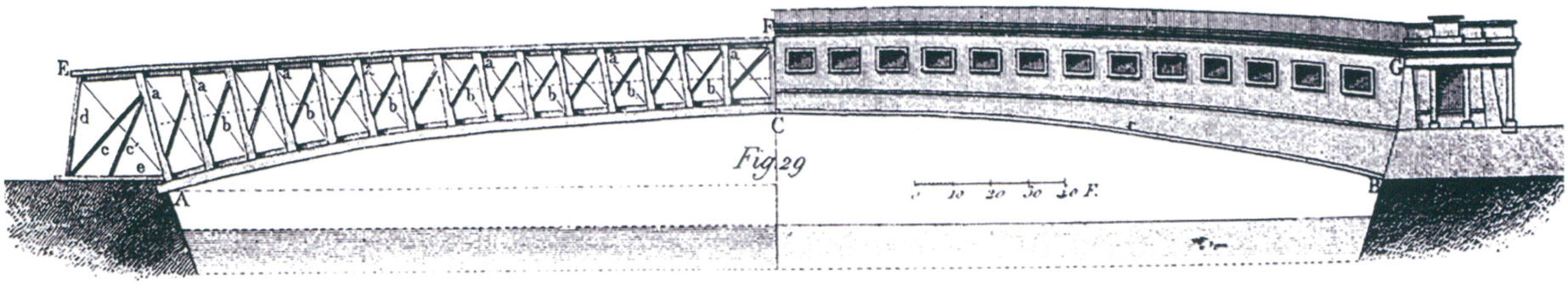
The Upper Schuylkill Bridge at Philadelphia, from the S.E. Dubourg, M., Busby, C. A., Wernwag, L. & Taylor, J. (1823). Library of Congress, https://www.loc.gov/item/2015651630/

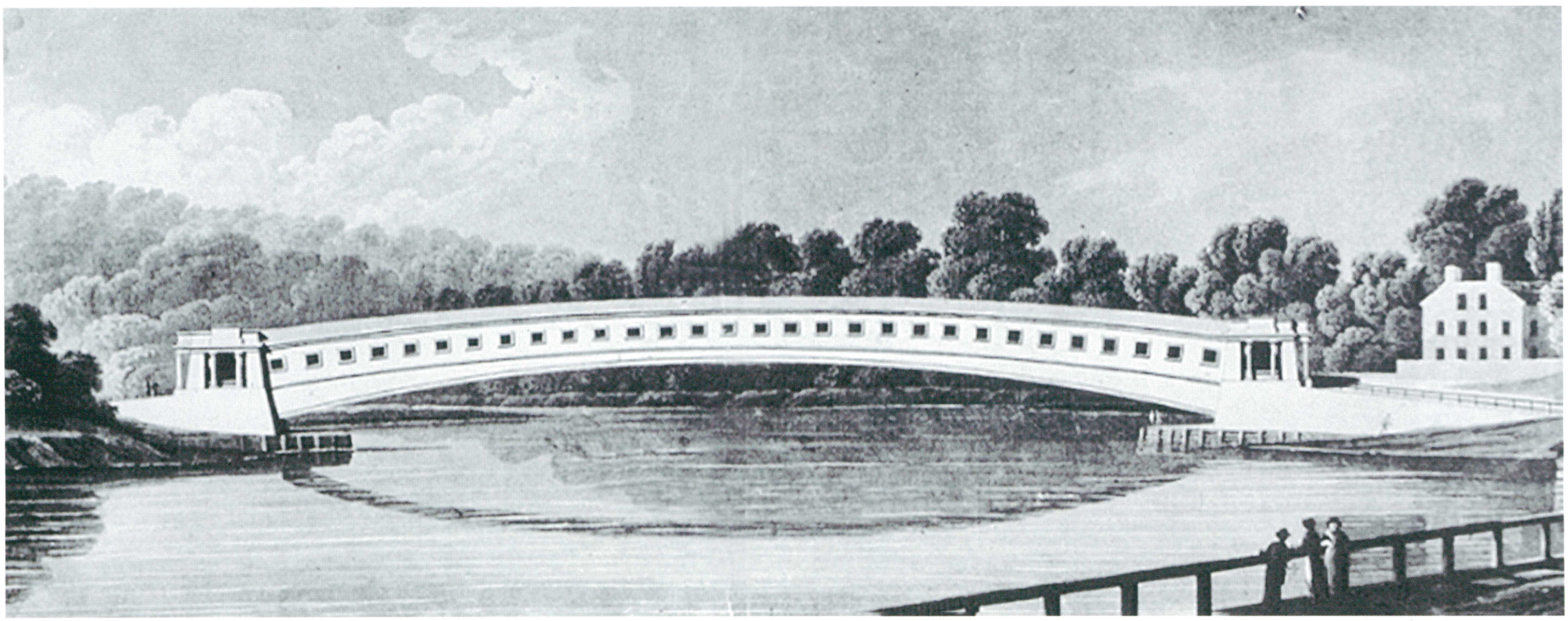
Colossus Bridge sobre Schuylkill River, Philadelphia. Akrell, C. F. & Klinkowström, A. (1824). Library of Congress, https://www.loc.gov/item/2016645700/

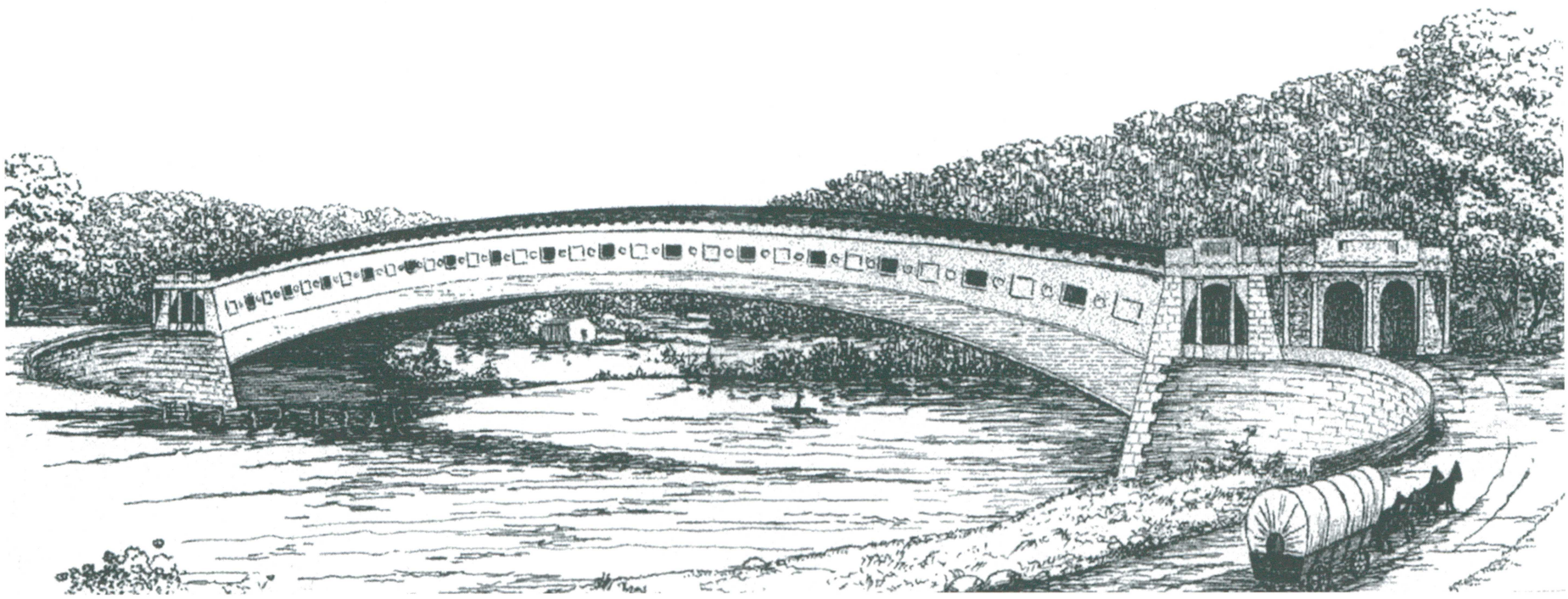
Se trataba de una cercha arqueada cubierta, de un solo tramo de 100 m de luz, que fue, con diferencia, el vano de madera más largo construido en los Estados Unidos hasta entonces. Los principales elementos estructurales eran cinco arcos laminados de madera paralelos, de un metro de canto bajo la calzada de tablones, y dos cerchas con doble diagonal a los lados. El arco soportaba toda la carga muerta y viva uniforme en compresión, y las cerchas se tensaban sólo bajo cargas excéntricas. El Colossus se incendió en 1838 y no fue reconstruido [17:86].

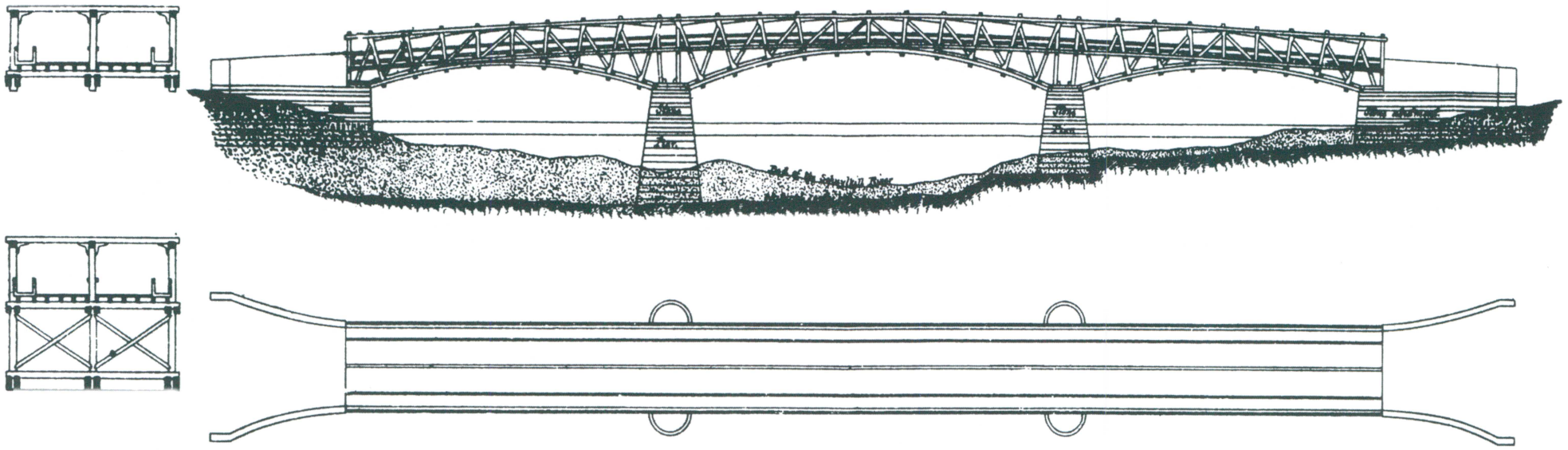
Wernwag construyó su siguiente puente importante sobre el río Delaware en New Hope, Pennsylvania, en 1814. Allí utilizó diagonales de hierro forjado en los marcos de las cerchas, dando el primer paso en América en la larga serie de experimentos que culminaron en las cerchas fabricadas en hierro en su totalidad.

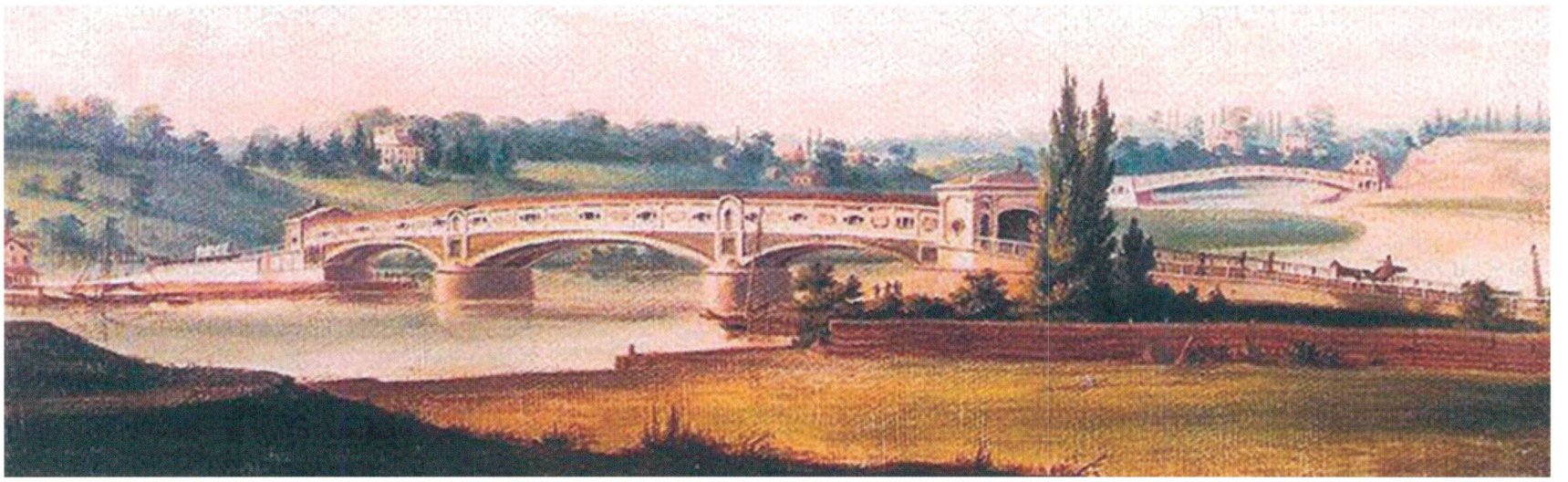
Sus numerosos puentes de los 1820 le llevaron a construir el primer puente ferroviario de madera. En 1830, el ferrocarril de Baltimore y Ohio le encargó la construcción de un pequeño vano sobre el Monocacy River, Maryland, del que no se han conservado los detalles estructurales, a pesar de que inauguró la construcción de celosías de madera para los ferrocarriles americanos [32].


E
F
C
A
B
a
b
c
d
e
Fig 29
10
20
30
40 F.









Timothy Palmer y el Permanent Bridge

El primero de los grandes constructores americanos de puentes en celosía de madera fue Timothy Palmer, de Newburyport, Massachusetts. Empezó hacia 1780, pero no construyó su primer gran puente, el Essex-Merrimack Bridge, hasta 1792. En gran parte de su longitud se trataba de un puente de pilotes y vigas rectas de madera, pero contaba con dos vanos de 34,5 y 48,8 m resueltos con celosías arqueadas, como las utilizadas por Palladio en el Véneto.

El más famoso de los puentes de Palmer fue el Permanent Bridge sobre el río Schuylkill en Philadelphia, construido en 1806 para reemplazar un pontón de los días de la Revolución. El puente tenía dos vanos laterales de 45,8 m y uno central de 59,4 m, cubiertos con celosías arqueadas de madera de 3 y 3,6 m de flecha, sobre pilas y estribos de sillería de piedra. La estructura estaba cubierta por ambos lados y por arriba, para proteger la madera del sol, la lluvia y el hielo, prolongando su vida útil desde unos 15 años hasta 30 o 40 años. El puente aguantó 55 años, cuando fue destruido por el fuego, aunque muchos puentes cubiertos aguantaron 100 años [17:80].

Permanent Bridge sobre Schuylkill River, Philadelphia [17:81]

Permanent bridge y Colossus Bridge al fondo. Strickland

Colossus Bridge – semivanos. Dietrich, Richard J.; 1998. *Faszination Brücken. Baukunst, Technik, Geschichte*. Callwey, München, p. 83

The Upper Schuylkill Bridge at Philadelphia, from the S.E. Dubourg, M., Busby, C. A., Wernwag, L. & Taylor, J. (1823). Library of Congress, https://www.loc.gov/item/2015651630/

Colossus Bridge, Philadelphia [45:11]



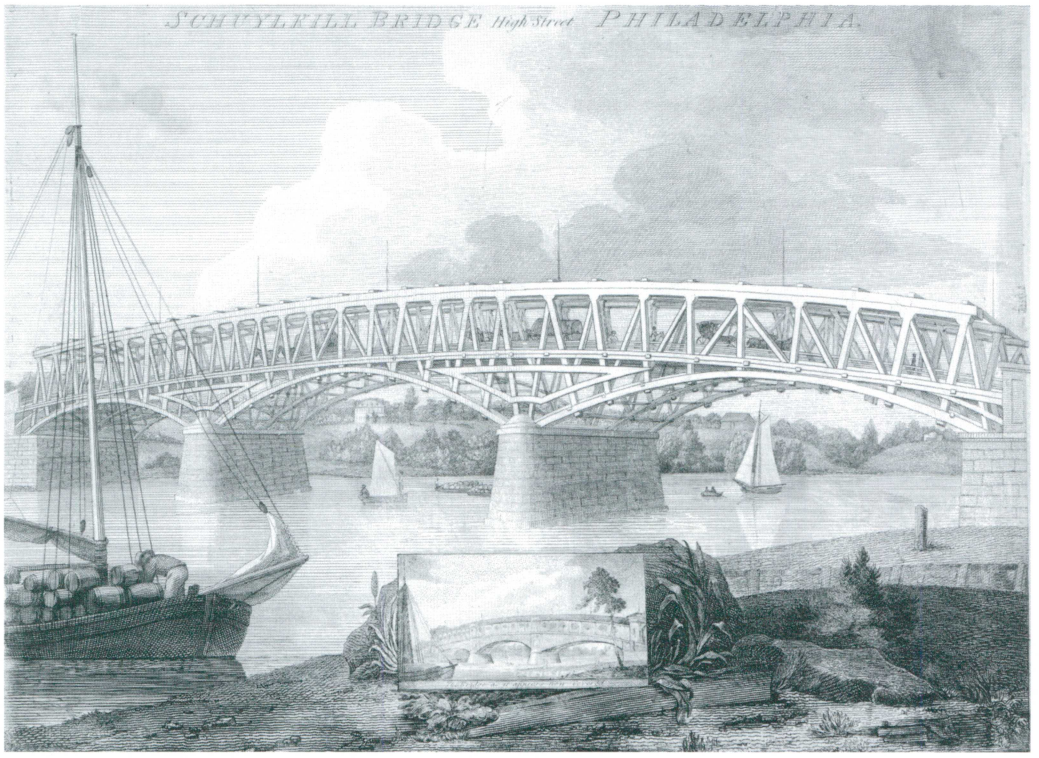
Schuylkill Permanennt Bridge [40:133] [17:81]

El gusto local para cubrir los puentes

La atractiva celosía utilizada como elemento estructural por Timothy Palmer para el Schuylkill Permanent Bridge (más tarde llamado Market Street Bridge) vino enmarcada por una fuerte componente local, poco conocida pero también trascendente, que tiene gran interés. Supone uno de los primeros intentos de compatibilizar una forma estructural puramente tecnológica y, por tanto, global o conocida en el mundo, con una apariencia puramente local, adecuada al gusto y representación pretendidos para el puente por la sociedad que lo construye y utiliza.

La manera de hacerlo es cubrir la estructura por arriba y por ambos lados, con un revestimiento de naturaleza también tecnológica para resistir mejor los embates del clima, camuflándola con la tradicional apariencia de los edificios de piedra. Ese camuflaje se ha utilizado con cierta frecuencia en la historia, sobre todo en momentos de aparición de nuevos materiales[1].

En 1798 se constituyó una sociedad anónima para construir el puente, bajo la dirección de Richard Peters (1744-1828), un destacado juez y uno de los líderes cívicos más emprendedores de Philadelphia. También era un arquitecto aficionado que había diseñado su mansión en Fairmount Park, al modo de Palladio, y tenía conocimientos de construcción. Después de varios comienzos en falso, en los que consideró varios diseños para un puente de piedra, incluido "*uno muy elegante de Benjamin Latrobe*", se decidió por Timothy Palmer, el constructor de Massachusetts. Palmer ideó como elemento estructural primario una celosía de madera arqueada de 107 m de largo, apoyada sobre dos estribos de piedra, una solución que no fue cuestionada en ningún momento. Pero el juez Richard Peters modificó significativamente el diseño de Palmer para los pilares y el marco de mampostería, aunque su principal y sustantiva



Philadelphia Permanent Bridge – Schuylkill Bridge High Street Philadelphia. Seymour, S., Birch, W. R. & Marian S. Carson Collection. (1806). Library of Congress, https://www.loc.gov/item/2015650261/

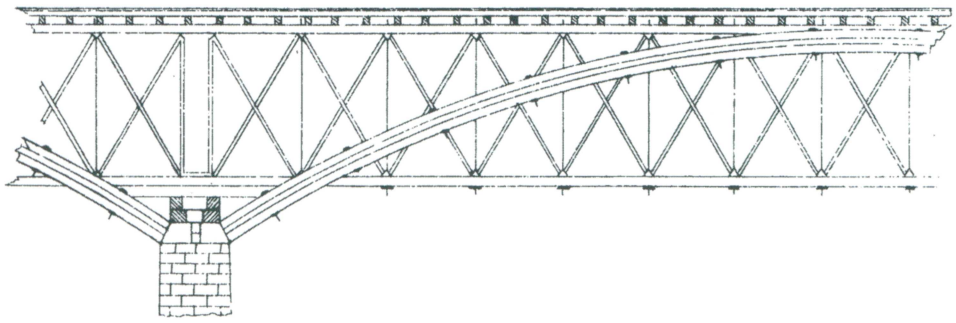
contribución fue convencer a sus dubitativos accionistas de que el puente tenía que ser cubierto, por razones de durabilidad. Además, su particular situación en el centro de la ciudad, para dar paso a la calle principal en sentido este oeste, Market Street, el puente "*requería ornamentación y elegancia en el diseño, para que no deshonrara los alrededores de una gran ciudad*", en un lugar donde no serviría cualquier cubierta.

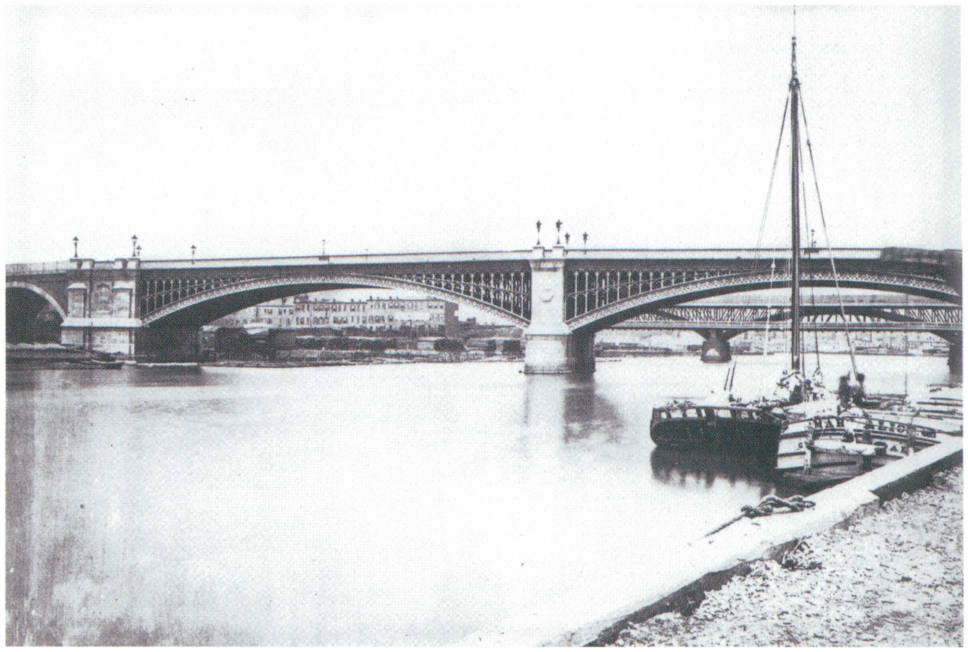
El propio Peters proporcionó varios bocetos para la cubierta, dibujados a escala por Adam Traquair (1782-1851), un cantero y asistente de Latrobe. Su propuesta fue modificada aún más por el ya citado Owen Biddle, el cuarto en trabajar en el diseño, pero el "primer carpintero capacitado". Este diseño final fue aprobado y se contrató a Biddle para construirlo. Usó pino blanco y, tal como estaba pintado, "con una mano hábil que manipulaba la arena y el polvo de piedra" para imitar la piedra. Luego se clavaron tiras convexas regularmente a lo largo de las tablas, y se pintaron de blanco para representar las juntas de la mampostería de piedra. Toda la estructura, puente y portalón de entrada, fue construida en 1804 e inaugurada el 1 de enero de 1805 [40:132].

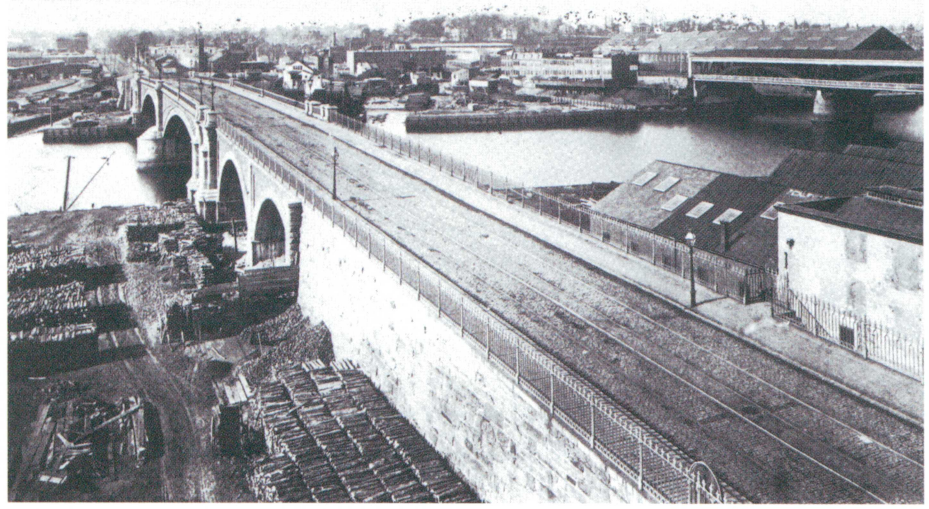
El encargo puso a Biddle en contacto con los niveles más altos de patrocinio, lo que ayudó a hacer posible la publicación de *The Young Carpenter's Assistant*. El juez Peters era un suscriptor anticipado y su nombre tenía mucho peso, lo que ayudó a Biddle a conseguir nuevos contratos, como la nueva Academia de Bellas Artes de Pennsylvania, que fue el primer edificio de Estados Unidos construido expresamente como museo de arte.

El Schuylkill Permanent Bridge fue extraordinariamente influyente y precedió a una larga sucesión de puentes cubiertos en los Estados Unidos, principalmente en los estados situados en el lado este del país.









PWB Railroad bridge across Susquehanna River. Illustration from a photograph by Schrieber & Son. Frank Leslie's illustrated newspaper, Dec. 22, 1866, p. 217. Library of Concress, https://loc.gov/pictures/resource/cph.3a38208/

Pennsylvania Railroad Bridge over Susquehanna, plate 1 [32:269]

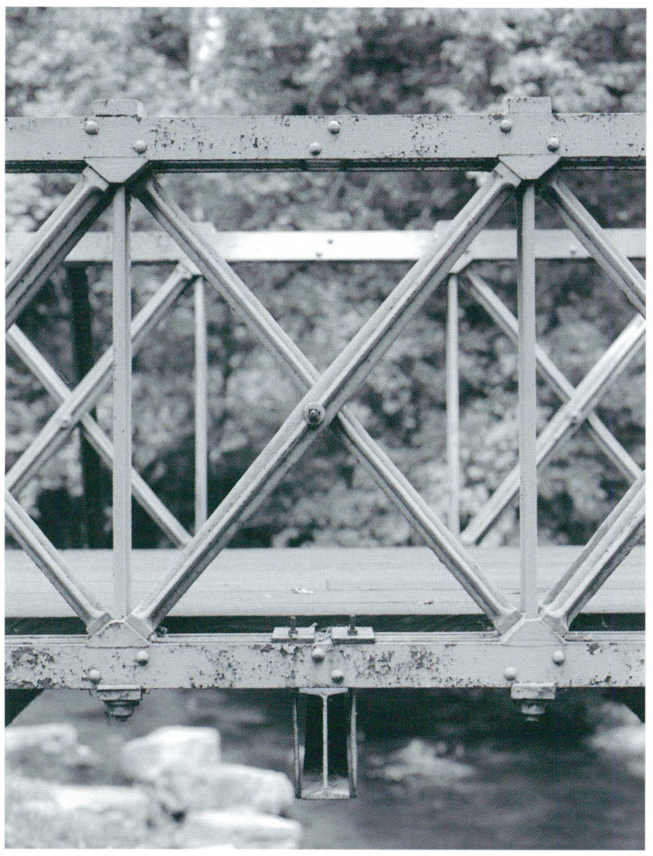
Chestnut Street Bridge [41:190a]

Chestnut Street Bridge [41:190b]

Primeros puentes de hierro, Benjamin Henry Latrobe en el Susquehanna River

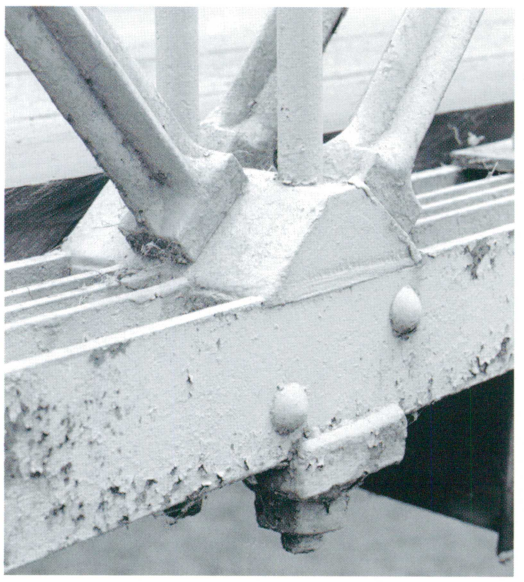
En 1801 Latrobe se convierte en contratista, además de sus funciones anteriores como ingeniero, encargado de la mejora y el estudio del río Susquehanna.

Sobre el principio estructural del puente de Burr se encuentran los viaductos del ferrocarril de Baltimore y Ohio, parece que diseñados por Benjamin Henry Latrobe, ingeniero jefe. El sistema de arco-arriostramiento se combina aquí con tirantes diagonales de hierro, mediante los cuales se contrarresta eficazmente. Los tamaños de los tirantes se calculan a partir de una estimación exacta de los pesos que son necesarios para sostener, y toda la disposición y proporción evidencian un profundo conocimiento del tema. Hacen que el plan esté admirablemente adaptado para abarcar cualquier intervalo o sostener una carga uniforme o variable [32:145].







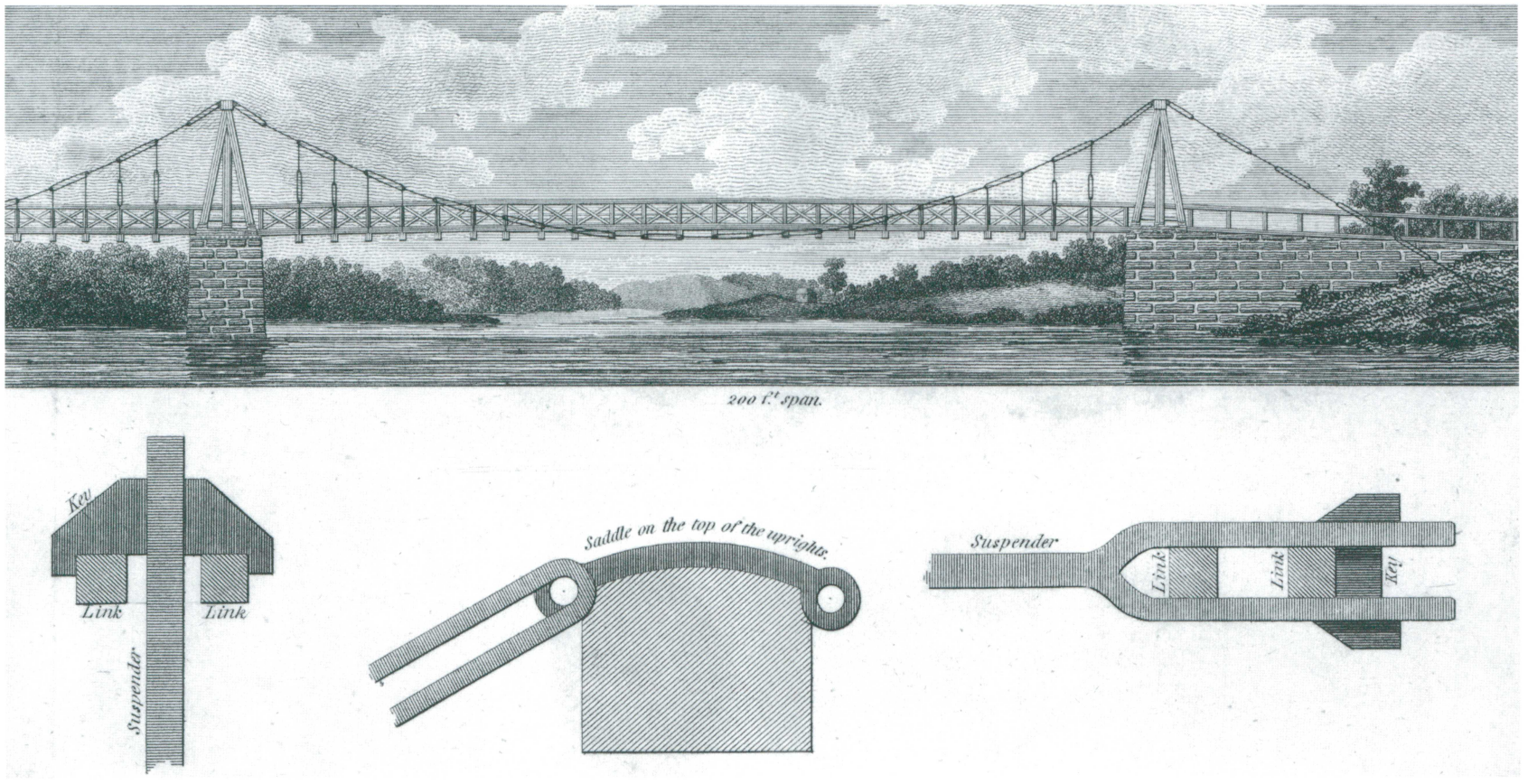


Rush´s Mill Bridge Plum Creek, Sinking Spring, Berks County, Pennsylvania. Library of Congress, https://www.loc.gov/pictures/item/pa2264.photos.356561p/

LC, https://www.loc.gov/pictures/item/pa2264.color.572388c/

LC, https://www.loc.gov/pictures/item/pa2264.photos.356558p/

LC, https://www.loc.gov/pictures/item/pa2264.photos.356565p/



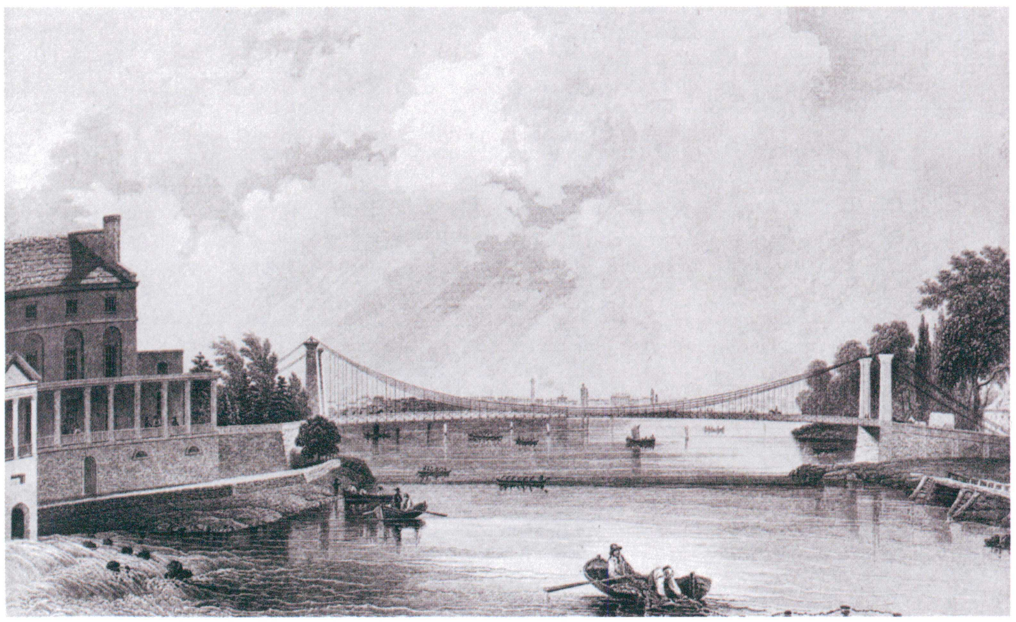
Chain Bridge at Falls of Schuylkill, Philadelphia, Pennsylvania. Designer Finley, J. and artist Strickland, W., 1810. Library of Congress, https://www.loc.gov/item/2015645685/

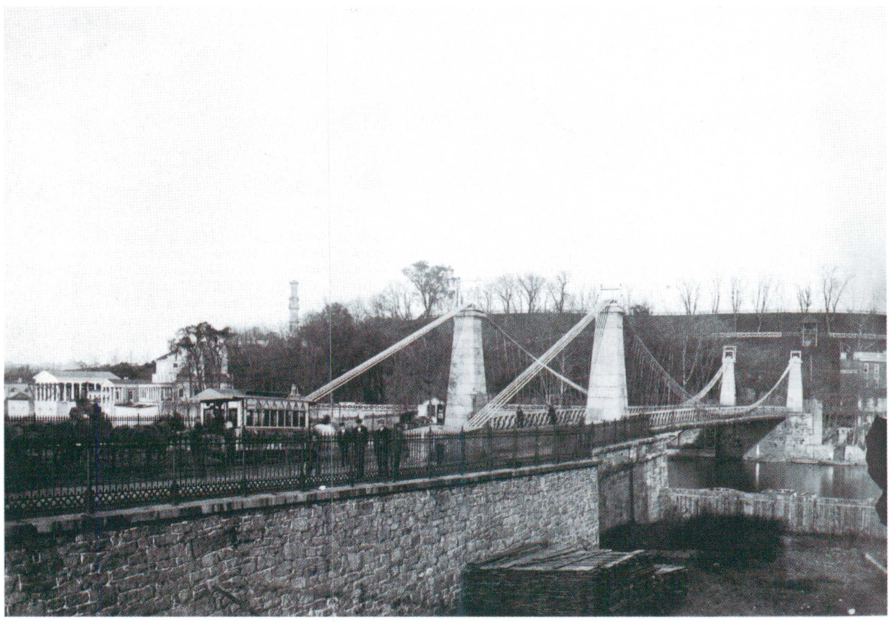
James Finley, patente Chain Bridge de 60 m de luz 1810

En 1801, James Finley había construido el puente de Jacob's Creek, en Massachusetts, que es el primer puente colgante moderno bien documentado del mundo. Tenía cadenas de hierro y tablero horizontal de 26,3 m de luz y 3,8 m de ancho. En 1807 construyó un segundo puente similar, de un solo vano de 39 m de luz sobre el río Potomac. El quinto de la serie es el puente en las cataratas del Schuylkill, en Philadelphia, que tiene una pila central y dos vanos de 46 m de luz y 5,5 m de anchura [63:174].

Ese mismo año 1808, Finley logró patentar el tipo estructural puente colgante, que contenía todos los elementos del puente colgante moderno, las cadenas de hierro, las torres, los anclajes, las péndolas, la celosía y el tablero. La patente explica claramente las disposiciones constructivas para el correcto ensamblaje de todos los elementos, y anticipó el papel resistente de cada uno de ellos. También describe cómo se han de anclar los cables en pozos practicados en los estribos, y cómo se puede ajustar la tensión del cable tirando sobre las torres de madera o hierro. Luego explica cómo ha de formarse la celosía de madera corrida a lo largo de todo el puente [12:56].

Con este sistema construyó no menos de once puentes, que fueron incluidos en el tratado de Thomas Pope, y enseguida conocidos por todos los ingenieros europeos y americanos. El propio Navier reconoció a Finley como el inventor de los puentes colgantes de hierro con tablero horizontal. Sin embargo, los siguientes puentes colgantes americanos de cierta entidad no aparecerán hasta 30 años más tarde, de la mano de Charles Ellet [2:284].





Spring Gardens Street Suspension Bridge, Charles Ellet 1842 [41:169, 192]

Spring Gardens Street Suspension Bridge at Schuylkill River, Charles Ellet 1842

Frente a la formación autodidacta de Finley, juez de profesión, Charles Ellet (1810-1862) siempre trabajó como ingeniero, y su temprano interés sobre los puentes colgantes le llevó en 1830 a la escuela de Ponts et Chaussées de París. Pasó allí cuatro meses, y aprovechó para visitar varios puentes y para conocer a los ingenieros implicados en su construcción. Sin embargo, solo consiguió construir tres puentes colgantes de importancia.

El primero fue el puente de Spring Gardens Street en Philadelphia sobre el río Schuylkill, de 108 m de luz, para reemplazar el Colossus de Wernwag. En todo similar al puente des Invalides de París construido por Navier tenía un alzado muy esbelto, con un tablero muy fino.

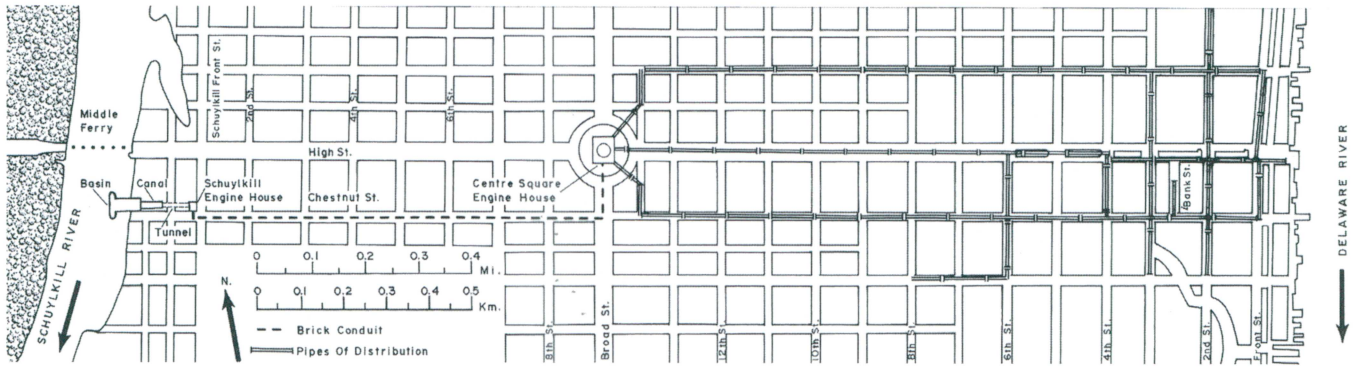
En 1849 construyó el segundo, el puente de Wheeling de 306 m de luz sobre el río Ohio, soportado por cables de alambres apoyados en las primeras torres de piedra construidas en América. En 1854, un temporal causó graves destrozos en el puente por falta de rigidez en el tablero y produjo daños en un cable, debido al roce entre alambres indebidamente compactados.

El episodio le valió el sobrenombre de *Galloping Gerty,* del cual se apropió el puente de Tacoma, destruido en 1940 por un viento moderado de 50 a 70 km/h, que hizo oscilar al tablero con un movimiento de torsión de doble onda, con los dos lados desfasados, hasta su rotura total.

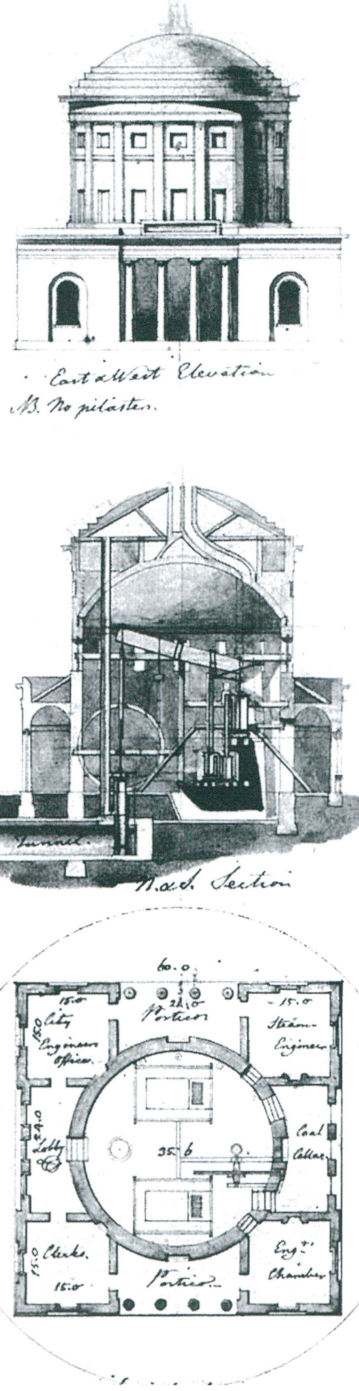
Ellet no consiguió terminar el tercer puente, un vano para ferrocarril sobre el Niágara, donde solo pudo realizar una pasarela auxiliar colgada de 233 m de luz. Será luego el gran John Roebling quien consiga la rigidez del tablero con celosías en los bordes y abanicos de tirantes desde las pilas al tablero.

Muchos de sus esquemas para ferrocarril fueron rechazados –probablemente como reflejo de la misma prevención europea– y su trayectoria profesional fue truncada por la Guerra Civil, en la cual fue herido y encontró la muerte [2:292].

Sistema abastecimiento
Philadelphia-Latrobe 1799
[61:31]



Engine House, Latrobe 1799
[61:174]



Agua del río para la ciudad

Benjamin H. Latrobe, la toma del Schuylkill River

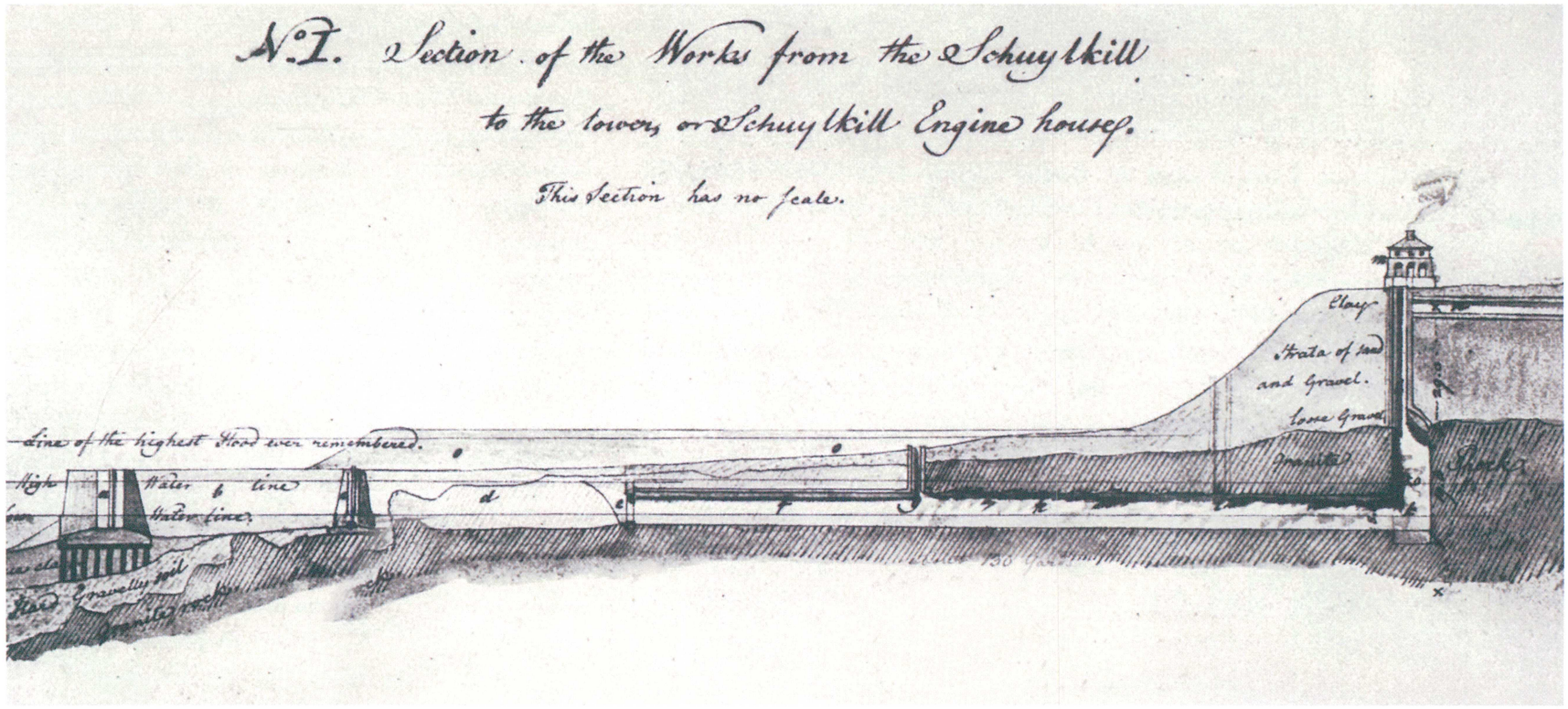
Cuando Benjamin H. Latrobe llegó a Philadelphia en los últimos 1790, la ciudad tenía unos 50.000 habitantes y era la tercera más grande de los Estados Unidos. El abastecimiento de agua se limitaba a una serie de pozos colocados a lo largo de la calle, a unos 20 m de distancia. El sistema de pozos era insuficiente para sofocar los incendios y limpiar las calles, e insalubre por la contaminación de vertidos próximos, que produjeron varias epidemias. Algunos brotes de fiebre amarilla no llegaron a convertirse en epidemias, pero forzaron la búsqueda de otras soluciones. La ciudad eligió un Watering Committee y le autorizó a contratar un ingeniero.

En diciembre de 1798 Latrobe llegó a la ciudad, y tras estudiar las posibilidades del manantial de *Spring Mills*, convenció al comité de la necesidad de construir un embalse al lado del río. Un primer bombeo hasta el nivel de la calle y un túnel hasta el centro urbano, alimentarían un segundo bombeo, para elevar el agua desde allí a un depósito elevado y distribuirlo por gravedad en toda la ciudad. Los bombeos utilizarían máquinas de vapor, como las visitadas por Latrobe en Londres, pero en todo el país solo había tres máquinas y ningún fabricante. Con un segundo informe, consiguió el encargo de proyectar y construir todo el sistema, incluidas las máquinas de vapor [61:28-30].

Para ello contrató a John Davis, con experiencia en arquitectura e ingeniería obtenida en su Inglaterra natal, y a Frederick Graff, hijo de un albañil que había progresado como aprendiz de 'carpintería de obra'. Con la ayuda de un administrativo y varios subcontratistas, comenzó las obras en 1799. En 1805 se trasladó a Washington para trabajar con el presidente Jefferson[2].

Impulsión y túnel de toma

Según las notas de Latrobe en el plano adjunto, "este tramo corría de oeste a este, justo al norte de Chestnut Street, y tenía unos 253 m de largo. El agua del Schuylkill entraba a la toma de agua fluyendo hacia el embalse que se proyecta hacia el río. En el medio del muro del embalse, (a) en el extremo izquierdo del dibujo, había una compuerta de esclusa que admitía agua en marea baja y se cerraba en marea alta. En el reflujo, el agua del Schuylkill era menos turbia y salobre. El muro occidental del embalse era de mampostería, mientras que los muros norte y sur (que no se ven aquí) eran de tierra [34:144].



Seccion Schuylkill Water Works, Latrobe [61:145]

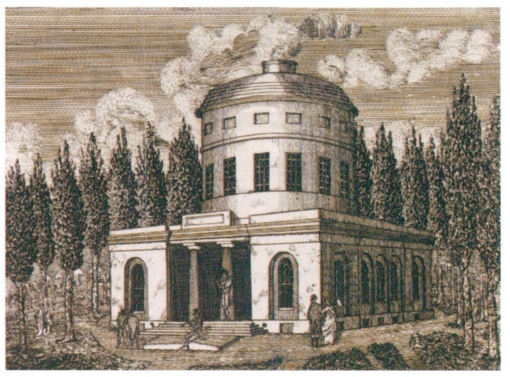
En su extremo oriental, el embalse estaba conectado al canal por una compuerta de limpieza de madera (c), colocada en un muro de mampostería. La compuerta se cerraba cuando se llevaba agua nueva al embalse y se abría después de producirse la sedimentación. Según un informe oficial, también tenía otra función, pues "el agua puede ser recibida o expulsada a placer a través de la compuerta, tantas veces como lo requiera el estado turbio del Schuylkill o la suciedad del canal o de los túneles". Parece probable que la acción de limpieza se llevara a cabo, solo con dejar que el agua fluyera fuera del canal y del embalse cuando la marea estaba extremadamente baja.

El canal (d), que comenzaba con la esclusa, fue excavado por voladura desde Solid Rocks, a unos 60 m de distancia, y su fondo estaba a 75 cm por debajo del nivel mínimo del río (para asegurar el suministro de agua en las estaciones secas). Su profundidad total era de 3,7 a 4,9 m por debajo del nivel del suelo anterior, y tenía 12,2 m de ancho en la parte superior.

En el extremo oriental del canal comenzaba el túnel (f) de unos 120 m de longitud. Su primer tercio se excavó desde el nivel del suelo hasta el fondo del túnel, arqueando con ladrillo o mampostería desde 1,8 m de altura y cubriendo el nuevo arco con tierra. Al final del túnel se excavó un pozo de unos 14,6 m de profundidad, revestido de ladrillo (g) para la inspección y reparación de su interior.

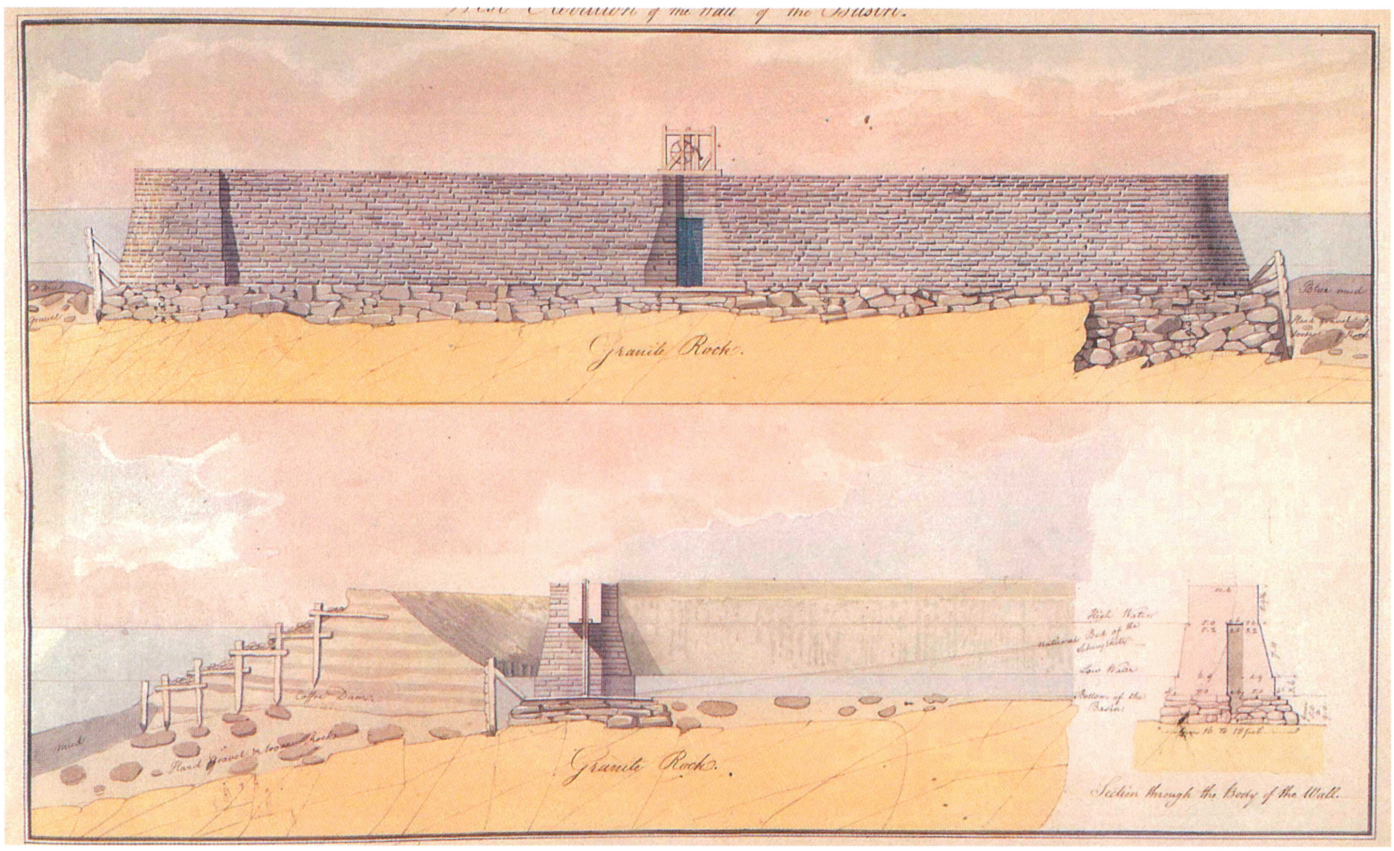
Los últimos dos tercios del túnel se excavaron en roca con voladura de pólvora negra (h). Al final del túnel, el agua fluía hacia el fondo del pozo de la bomba (k) de la Schuylkill Engine House.

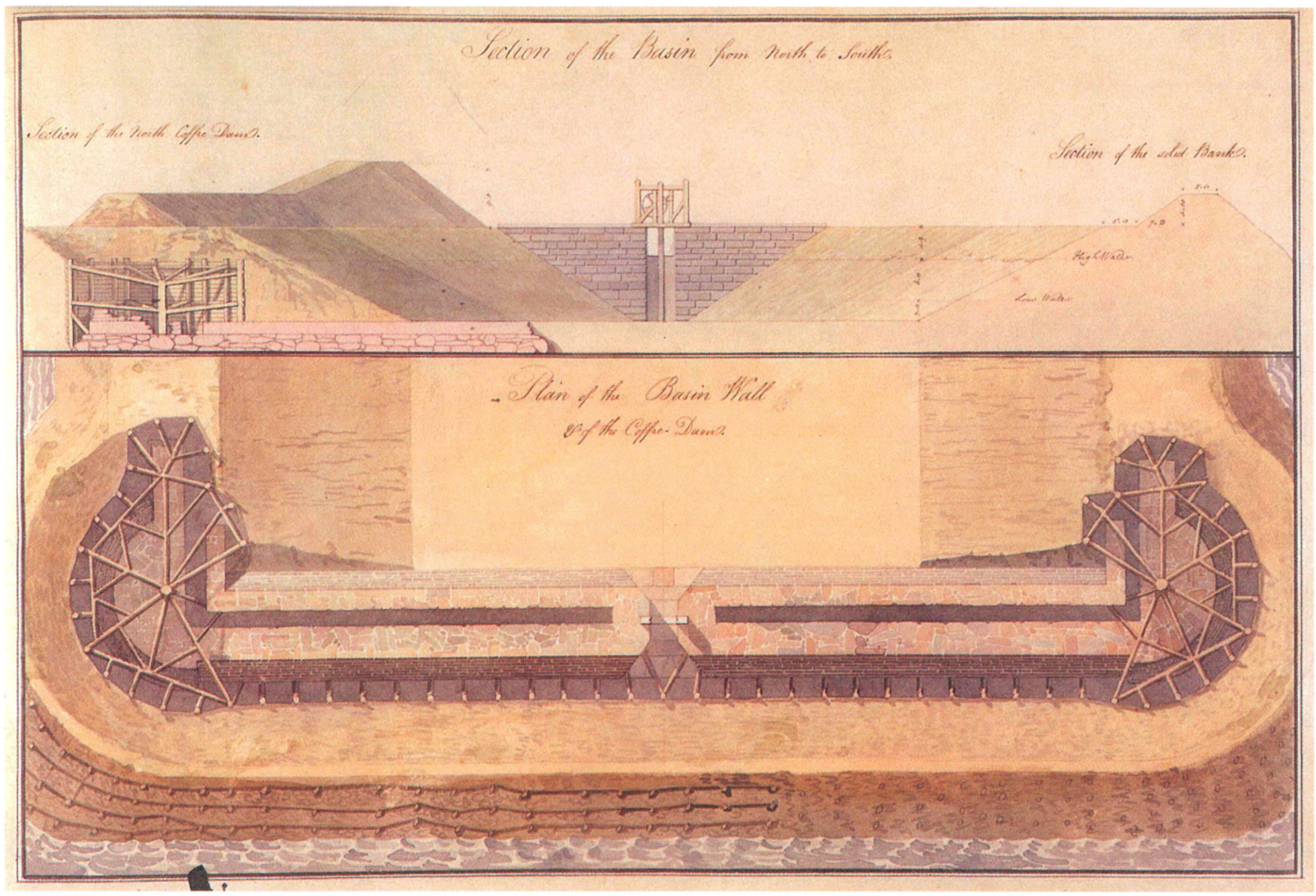
La casa de bombas de ese sistema, diseñada por Latrobe, se construyó en 1799 en Center Square (Penn Square) y funcionó desde 1801 hasta 1815.

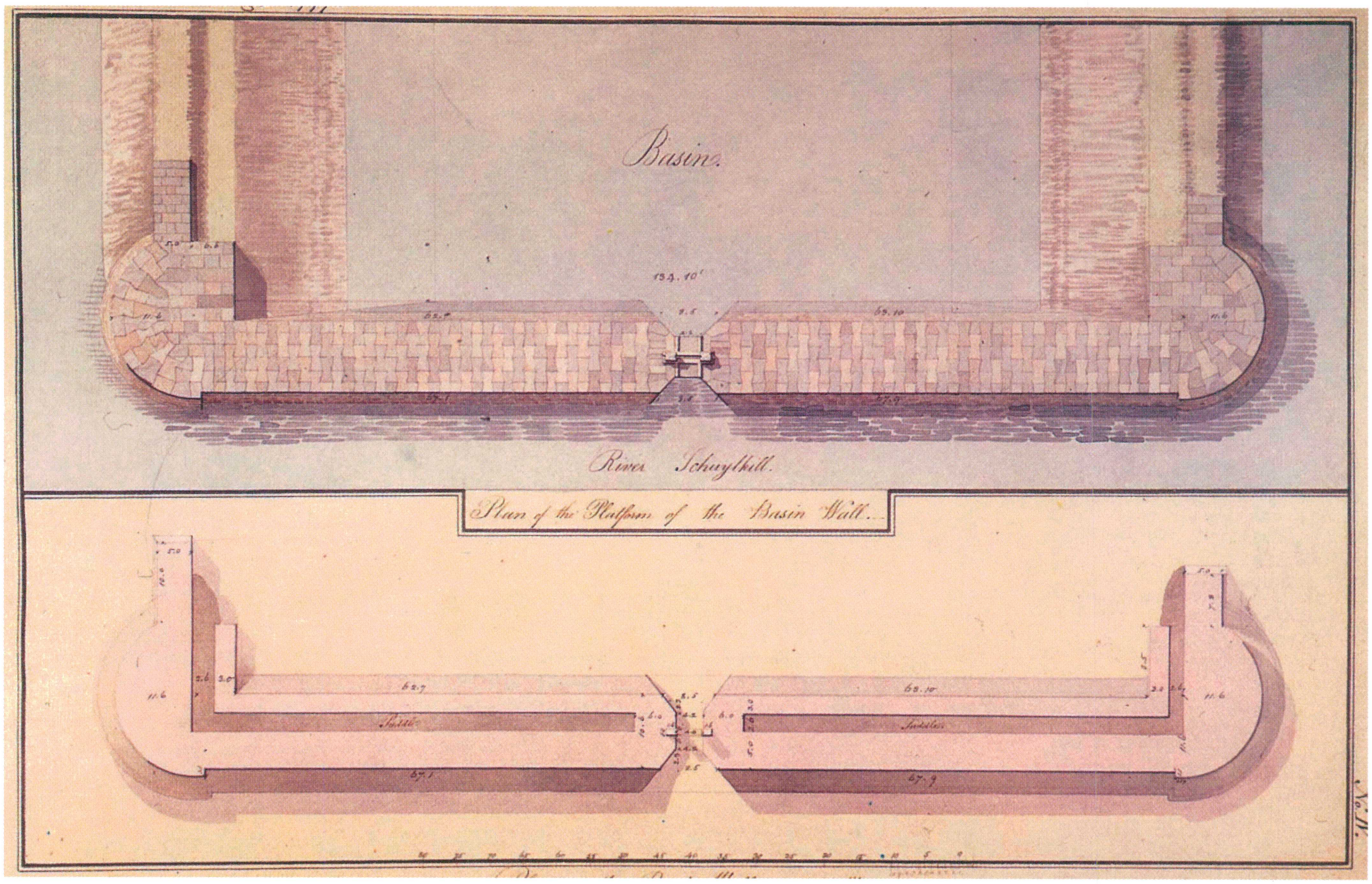


Waterworks Centre Square. Blake, G. E. (1807). Library of Congress, https://www.loc.gov/item/2012649687/

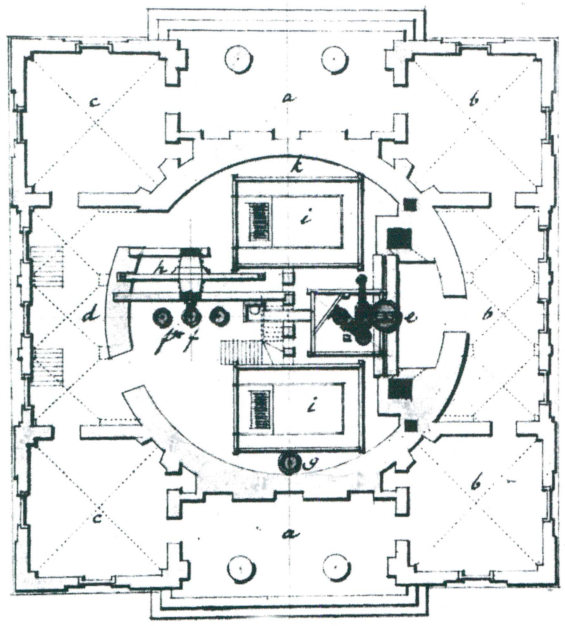
Philadelphia Water Works, Latrobe, plate 7 [61:202], plate 6 [61:201]

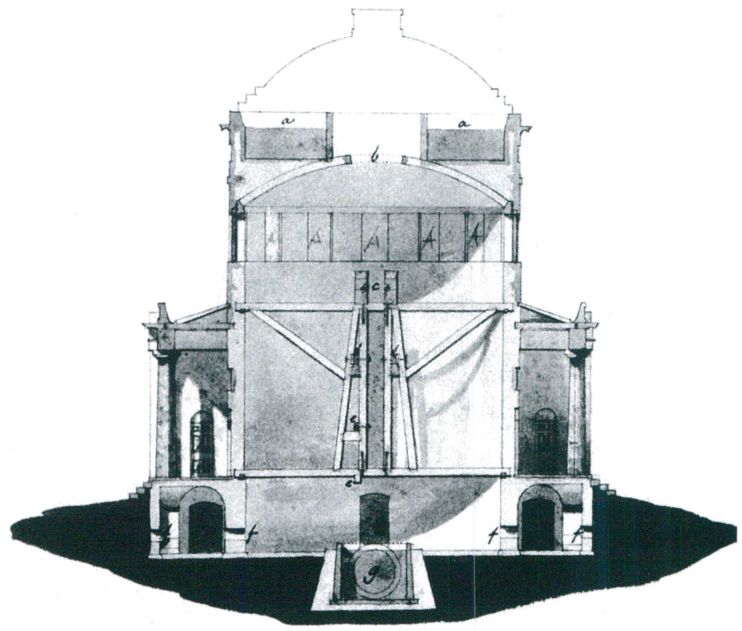


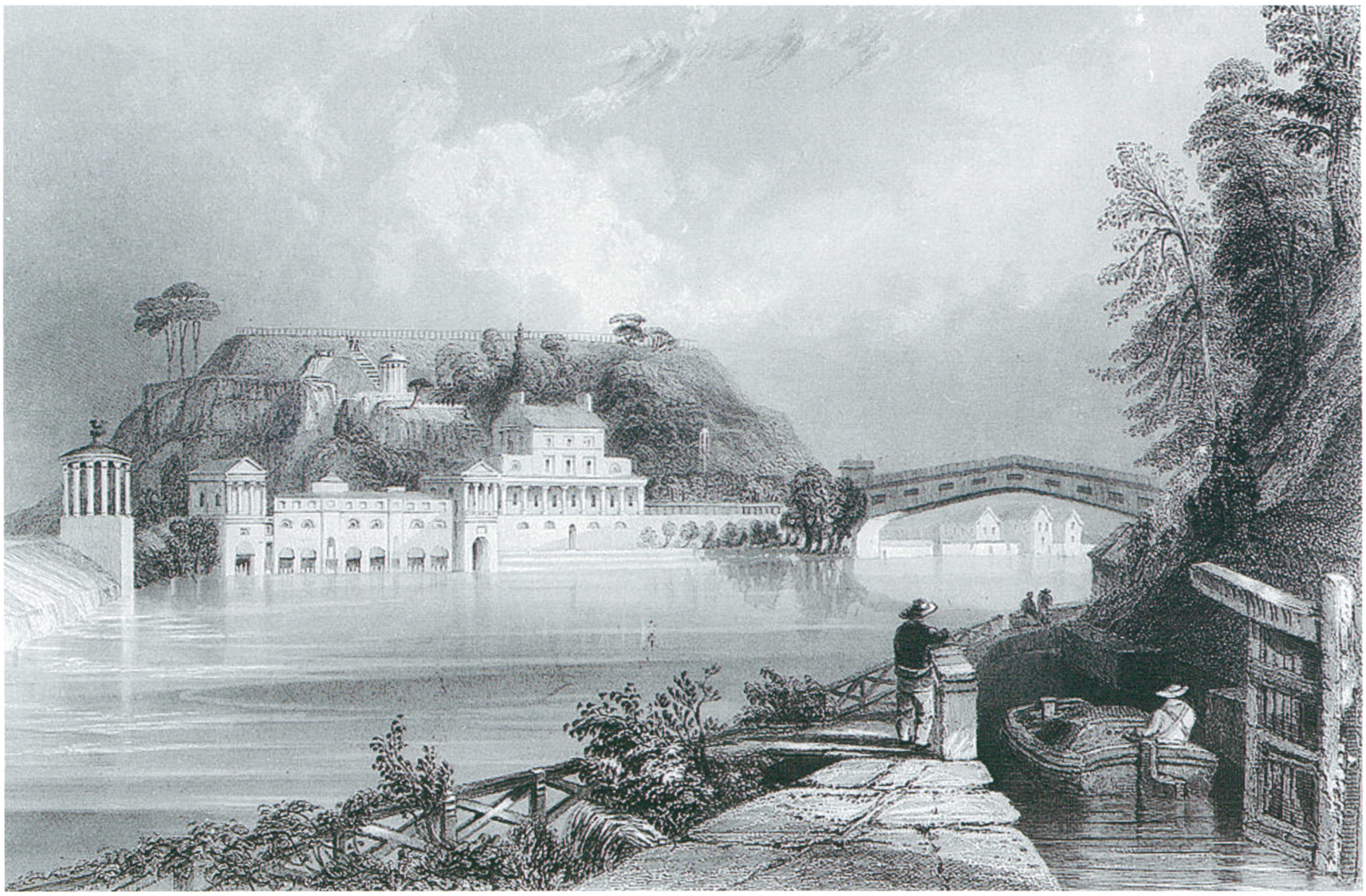




Philadelphia Water Works, Latrobe, plate 5 [61:199] [61:178 y 180]







Fairmount Water Works and Colossus Bridge. Dick, A. L. & Bartlett, W. H.,1842. Library of Congress, https://www.loc.gov/item/2014645346/

Frederick Graff, Fairmont Water Works, 1812 a 1909

Cuando hubo que ampliar el sistema de abastecimiento ideado por Latrobe, la ciudad encargó a su antiguo ayudante Frederick Graff, entonces ya ingeniero jefe, la construcción de una nueva toma en el río Schuylkill. La nueva instalación fue uno de los más notables logros de la ingeniería de su tiempo, y pronto se convirtió en uno de los lugares más emblemáticos de la ciudad.

Frederick Graff (1775-1847), un ingeniero y arquitecto pionero, hizo una contribución única y duradera a Philadelphia. Tras la marcha de Latrobe a Washington en 1805, su ayudante Graff fue elegido superintendente e ingeniero de Center Square Water Works, ubicado donde ahora se encuentra el Ayuntamiento de Philadelphia. Más tarde propuso y diseñó el nuevo Fairmount Water Works.

Graff diseñó y gestionó la construcción de las tuberías, las bombas, los edificios, las tuberías principales de agua, la presa, el canal y las esclusas, el jardín y el embalse, todo mientras garantizaba agua potable limpia todos los días.



Fairmount Water Works

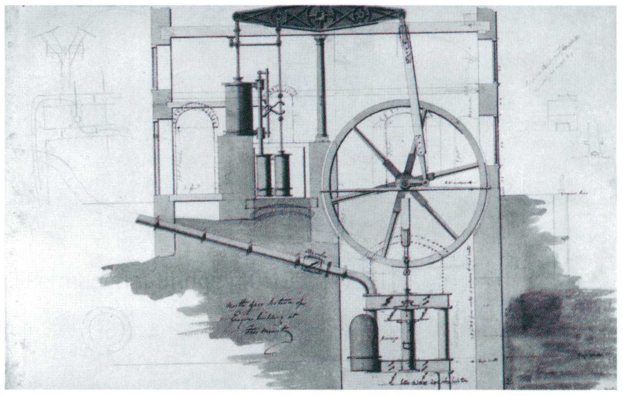
El bombeo original impulsaba 15.000 m^3 al día, desde el río a un depósito elevado situado sobre el *Faire Mount* (donde ahora está el Philadelphia Museum of Art), que da el nombre de Fairmount a toda la zona.

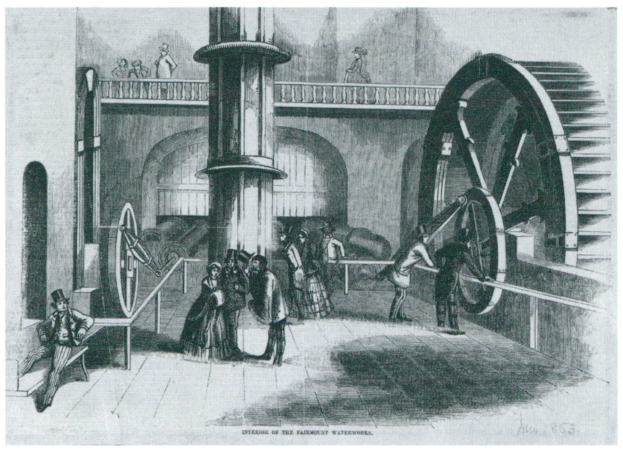
En 1829, Frederick Graff también diseñó el adyacente South Garden, uno de los primeros jardines públicos formales de los Estados Unidos, aunque su planta básica fue posteriormente rediseñada. Hacia 1830 se colocó una fuente de mármol, en el centro de una serie de caminos geométricos, que ostentaba el chorro de agua más alto de la ciudad.

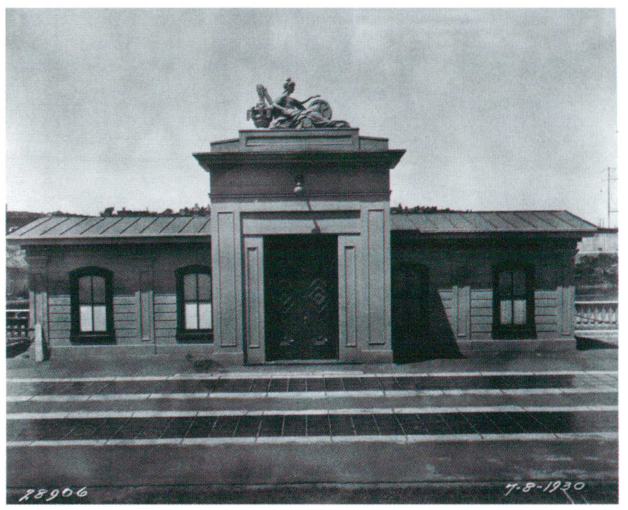
A medida que el jardín maduró, se volvió tan célebre como los clásicos edificios, con paseos frente a monumentos conmemorativos y bancos situados a la sombra de altos árboles. La sala de bombas reabrió como restaurante en los 1930, al que se accedía por grandes escaleras que conducían a la Explanada, construida en 1835 a lo largo de la orilla del río.

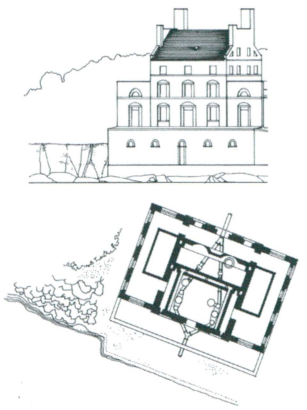
Graff fue sucedido hábilmente por su hijo, Frederic Graff, Jr., quien propuso una gran ampliación sobre el jardín para tres grandes estaciones de bombeo, pero esos planes fueron abandonados y el área se desarrolló como South Garden.





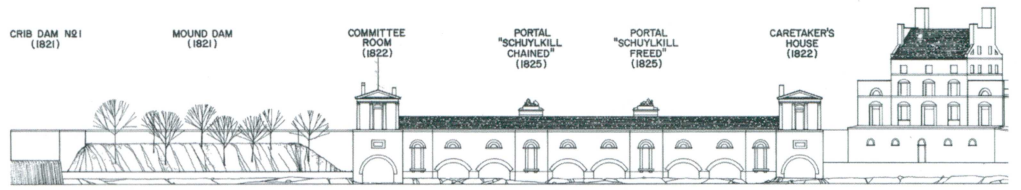




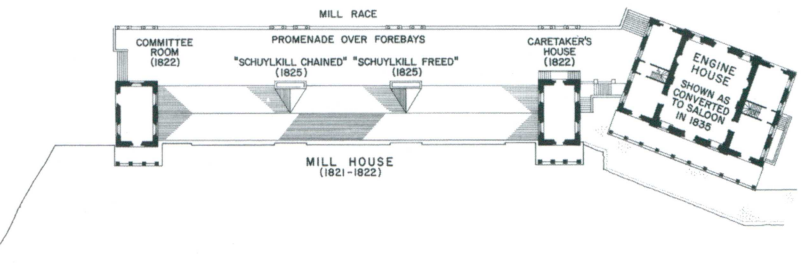


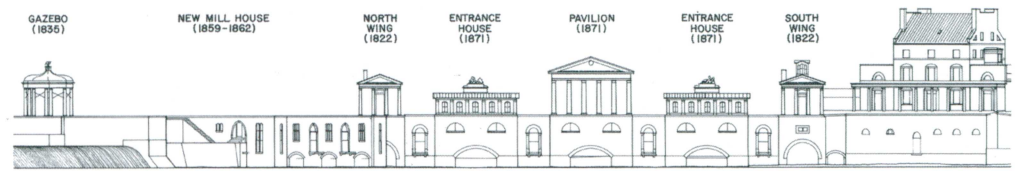
1815

ENGINE HOUSE
(1812-1815)

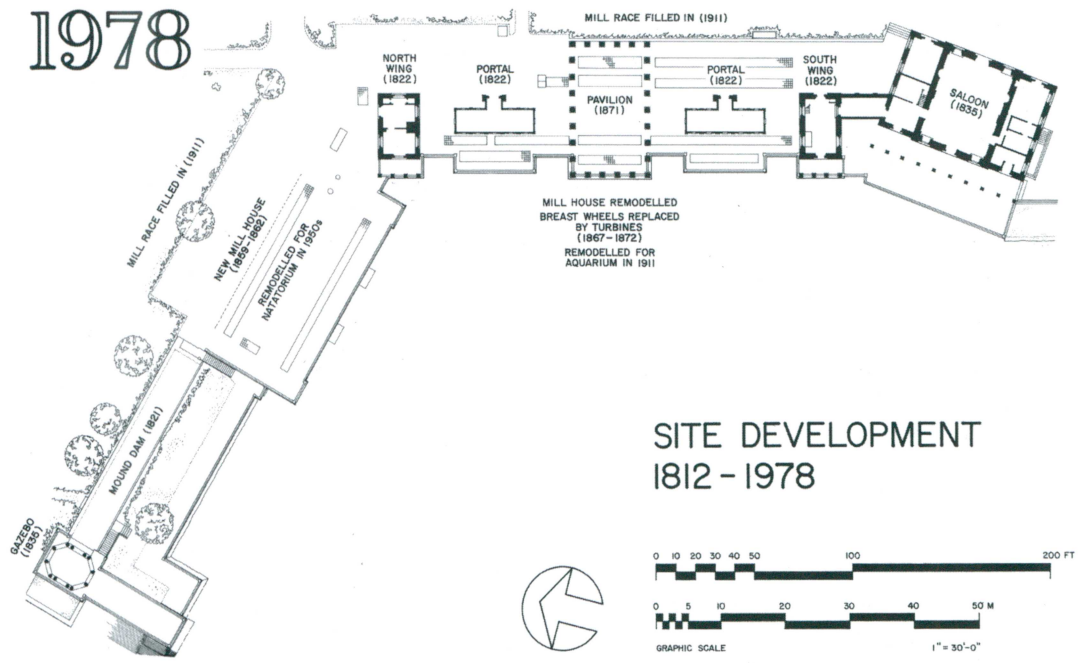


1822

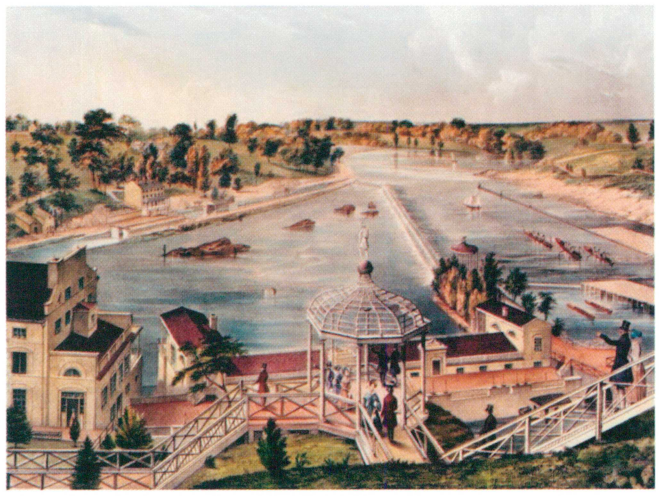




1978



SITE DEVELOPMENT
1812 - 1978





Fairmount Waterworks. Fairmount Water Works Interpretive Center, https://fairmountwaterworks.org/about/history/

Fairmount Waterworks. Nicolino Calyo, 1836. Philadelphia Museum of Art.

Historia y recuperación patrimonial HAER[3]

La planta de abastecimiento de agua de Fairmount está ubicada en la orilla este del río Schuylkill, debajo del "Fair Mount", el punto más alto cerca de la ciudad. El agua se bombeaba hasta los depósitos en la cima de Fairmount mediante máquinas de vapor (1815-1822), ruedas hidráulicas (1822-1875) y turbinas (1851-1909).

La casa de bombeo (1814) contenía una máquina de vapor de baja presión, diseñada por Boulton y Watt y construida por Samuel Richards (1814), y una máquina colombina de alta presión construida por Oliver Evans (1815).

El alto costo del combustible y una explosión hicieron que el Watering Committee transformara la central de vapor en hidráulica. Tras la construcción de la presa (1819-1821), se edificó una nueva casa de bombas con capacidad para ocho ruedas hidráulicas junto con un tornillo sin fin. Drury Bromley (1822) construyó tres ruedas de madera, otras fueron construidas por Rush y Muhlenberg (1827) y Levi Morris & Co. (1832, 1834), y dos ruedas adicionales fueron fabricadas por Merrick & Towne (1843).

Water Works se convirtió en un sitio importante por su tecnología y su pintoresca belleza. La parte superior de la casa de bombas servía de paseo a lo largo del camino del molino, flanqueada por dos alas con pórticos dóricos orientados al río. Dos pórticos estaban coronados por esculturas de William Rush. En 1835, el interior de la casa de máquinas se convirtió en un salón y se añadió un pórtico central al frente del río, en el estilo neogriego entonces dominante. Ese año también se construyó un mirador cubierto, al final del montículo lateral del azud.

La creciente población de Philadelphia exigía cada vez más al suministro de agua. Se logró un método más eficiente con la instalación en 1851 de una turbina Jonval fabricada por E. E. Geyelin e I. P. Morris & Co. Esta turbina tuvo tanto éxito que se construyeron tres más en un nuevo bombeo lateral (1860). Durante su reforma (1867-1871), se quitaron seis ruedas del antiguo bombeo para acomodar tres turbinas adicionales. Al mismo tiempo, en 1883 se construyó el pabellón central y se retiró la rueda hidráulica.

Los Fairmount Water Works se incluyeron en el registro nacional, como pertenencia del distrito histórico de Fairmount Park en 1972. La planta de abastecimiento fue nominada hito de ingeniería civil estadounidense en 1974 e hito de ingeniería mecánica en 1975, y fue declarada Monumento Histórico Nacional en 1976 [31].

Fairmount Waterworks, La recuperación de 1978 recupera la reforma de 1883. [31:4]

Fairmount Waterworks, Temple structure and frame building, 1933. Library of Congress, https://www.loc.gov/item/pa3688/

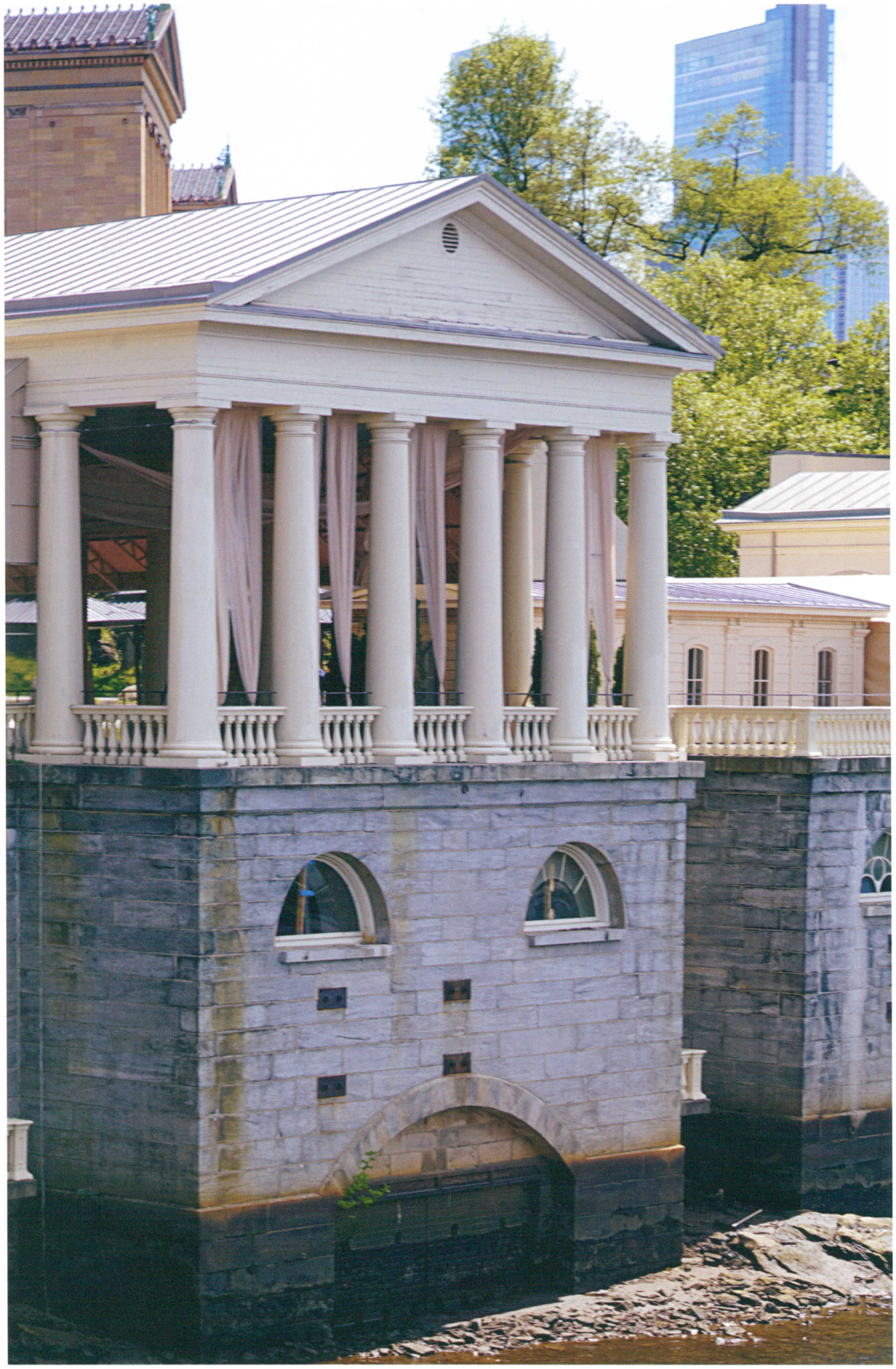
Fairmount Waterworks, Engine House, 1815. [31:109]

Fairmount Waterworks, interior of the mill house, breast wheel, 1853. [31:143]

Fairmount Waterworks, east elevation of South Entrance House, 1930. [31:162]



Fairmount Water Works





Fairmount Water Works, trasera del pabellón central vestido para banquetes

La presencia de lo clásico

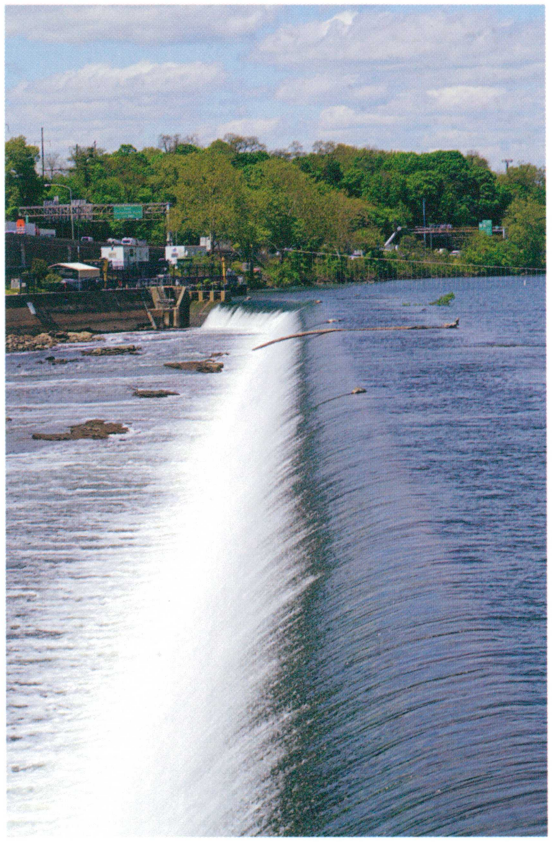
Construida entre 1812 y 1815 al estilo de una casa de campo federal, la primera casa de bombas contenía dos máquinas de vapor que bombeaban agua desde el río Schuylkill hasta los embalses. Abandonadas en 1823, las máquinas de vapor fueron desguazadas y en el edificio se abrió un salón de refrescos. En el siglo XX, sirvió como entrada principal al Acuario Fairmount. Después de la restauración, se convirtió en restaurante.

Terminado en 1821 en estilo neoclásico, el Old Mill House contenía al principio tres ruedas hidráulicas. Entre 1868 y 1872, fue reconstruido para dejar espacio a la ampliación del bombeo. Cuando en 1911 fue remodelado nuevamente como Acuario, se eliminó la mayor parte de la maquinaria para alojar los estanques y expositores de peces de agua dulce.

En 1872 se elevó la cubierta del Old Mill House para acomodar unas grandes turbinas que reemplazaron las ruedas hidráulicas originales. Como pórticos o edificios de entrada, Frederic Graff, Jr. utilizó unas estructuras de madera adaptadas al diseño del Gran Pabellón dibujado por su padre. Estas entradas permitían a los visitantes descender al antiguo edificio de las ruedas, mientras el Gran Pabellón proporcionaba un lugar cubierto de reunión, con espectaculares vistas sobre el río Schuylkill.

La planta de Fairmount dejó de funcionar en 1909. El 10 de abril de 1911, la planta de abastecimiento de agua fue entregada a la ciudad de Philadelphia para su uso como acuario. En el sitio del depósito se construyó el Museo de Arte de Philadelphia en 1921, y la nueva casa de bombas se convirtió en el Kelly Natatorium en 1950.





Fairmount Water Works

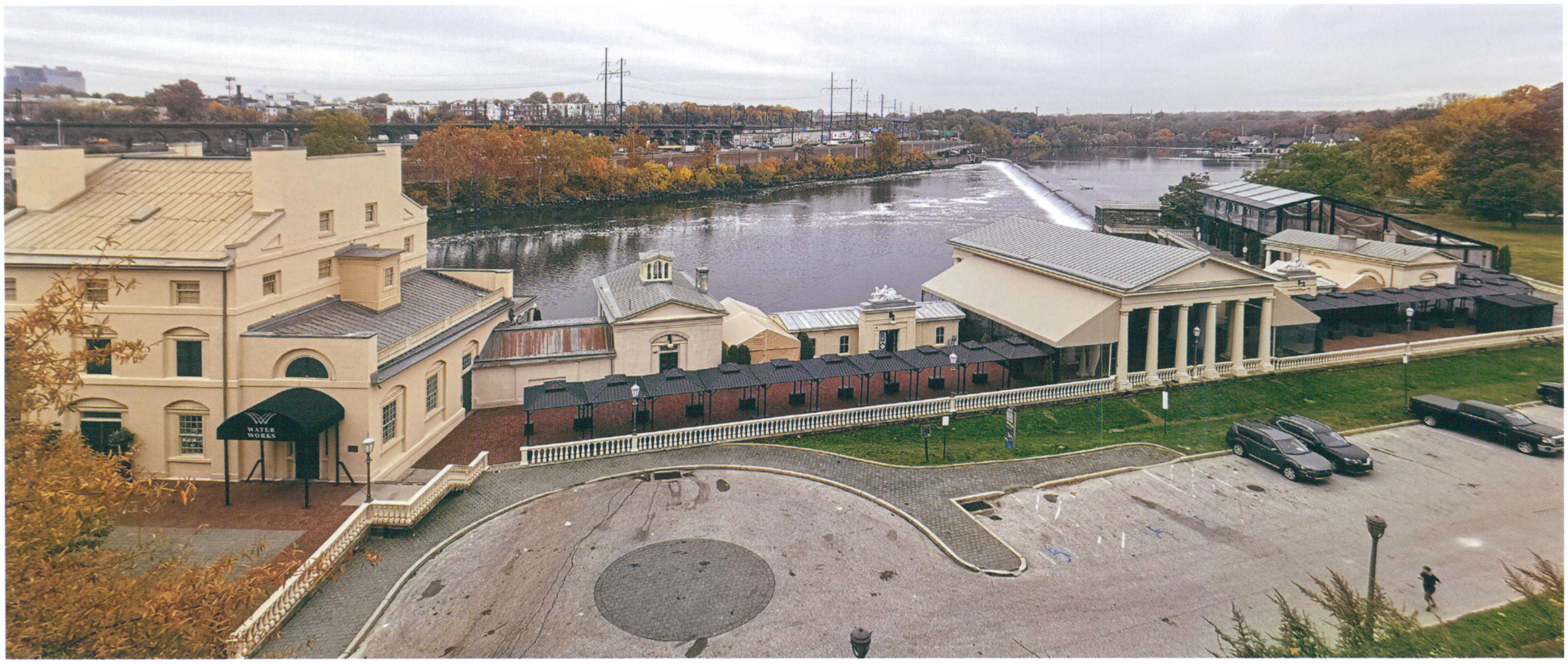
Entre 1859 y 1862 se construyó un segundo bombeo en New Mill House, situado al lado norte de la presa. Diseñado por Henry P.M. Birkinbine en estilo románico, albergaba tres turbinas Jonval. Durante el período del Acuario, la New Mill House incluyó exposiciones de peces de agua de mar y, cuando se cerró en 1962, se construyó allí una piscina.

El azud de Fairmount

Con 610 m de largo, el azud de Fairmount era el más largo de Estados Unidos cuando se terminó en 1821. Ha sido reconstruido muchas veces. Los barcos evitaban la estructura por medio de un canal lateral con esclusas, ubicado al otro lado del río, que fue suprimido en los 1950. En 1979 se construyó una escala para peces en esa zona del canal, que les permite remontar la corriente.

En los 1840, los terrenos del río Schuylkill en Philadelphia ya no estaban de moda: el agua se estaba volviendo sucia, contaminada por los vertidos de la ciudad industrial de Manayunk, río arriba. Mientras tanto, el ferrocarril y el barco de vapor ampliaban el alcance de los viajes cotidianos, primero a Germantown y Chestnut Hill y luego a Riverton, New Jersey.

Las hermosas propiedades de Sedgley y Lemon Hill, situadas justo al norte de la planta de abastecimiento de agua, fueron presas del desarrollo comercial. Sedgley, que había sido propiedad de William Crammond, fue comprada en 1836 por Isaac S. Lloyd, quien arrancó sin piedad sus espléndidos árboles; la hermosa villa gótica, construida por Benjamin Latrobe, fue alterada hasta su total demolición en 1857 [40:41].





Fairmount Water Works





Fairmount Water Works

Hasta 1830, el área situada al este de la casa de bombas era una cantera de piedra. Para dar la bienvenida a los visitantes al sitio, Frederick Graff diseñó un jardín formal en 1829, que ha sido recuperado y rediseñado varias veces. Su planta consistía en unos senderos geométricos centrados alrededor de una fuente de mármol.

A lo largo de la orilla del río Schuylkill, debajo del Jardín Sur, la extensión de terreno ahora conocida como Esplanade se completó en 1835. Se llega a la Explanada por unas escaleras detrás de la Casa de Máquinas y una escalera de caracol cerca de la entrada al Jardín Sur.

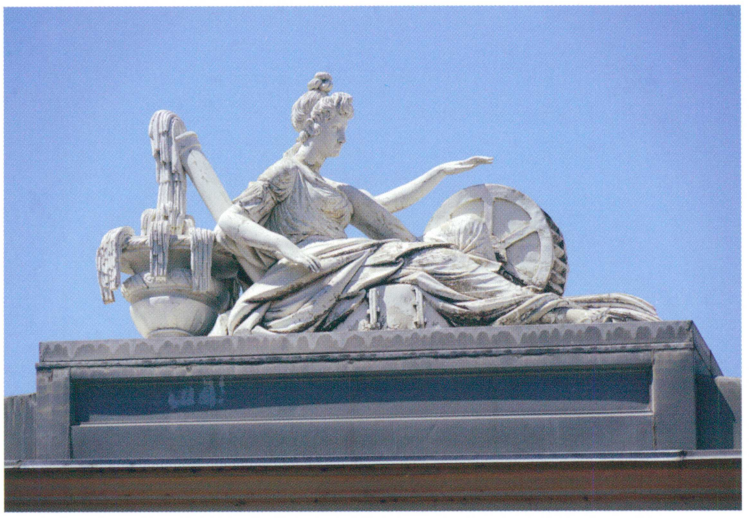
En posteriores adiciones al jardín y a los edificios se incluyeron pabellones, bancos, fuentes y esculturas, a menudo realizadas con materiales precarios, para conseguir un entorno agradable entremezclado con las construcciones hidráulicas de base y con los pórticos y pabellones clásicos. En sucesivas restauraciones se han corregido problemas y se han mejorado materiales, con técnicas de restauración a veces dudosas o exageradas y con adiciones excesivas para mejorar los servicios de visita y restauración que han ocupado el lugar.

Por ejemplo, las esculturas del río Schuylkill encadenado y liberado, ubicadas encima de las Casetas de Toma, son reproducciones de fibra de vidrio. Las piezas de madera originales, talladas por William Rush y su hijo John en 1825, se encuentran en el vecino Museo de Arte, ubicado en el sitio del antiguo depósito elevado. La fiera figura masculina representa el río Schuylkill luchando contra las cadenas de la presa y las esclusas de Fairmount, mientras la figura femenina personifica la Obra Hidráulica, utilizando la rueda hidráulica para bombear agua del embalse al depósito del *Faire Mount*.

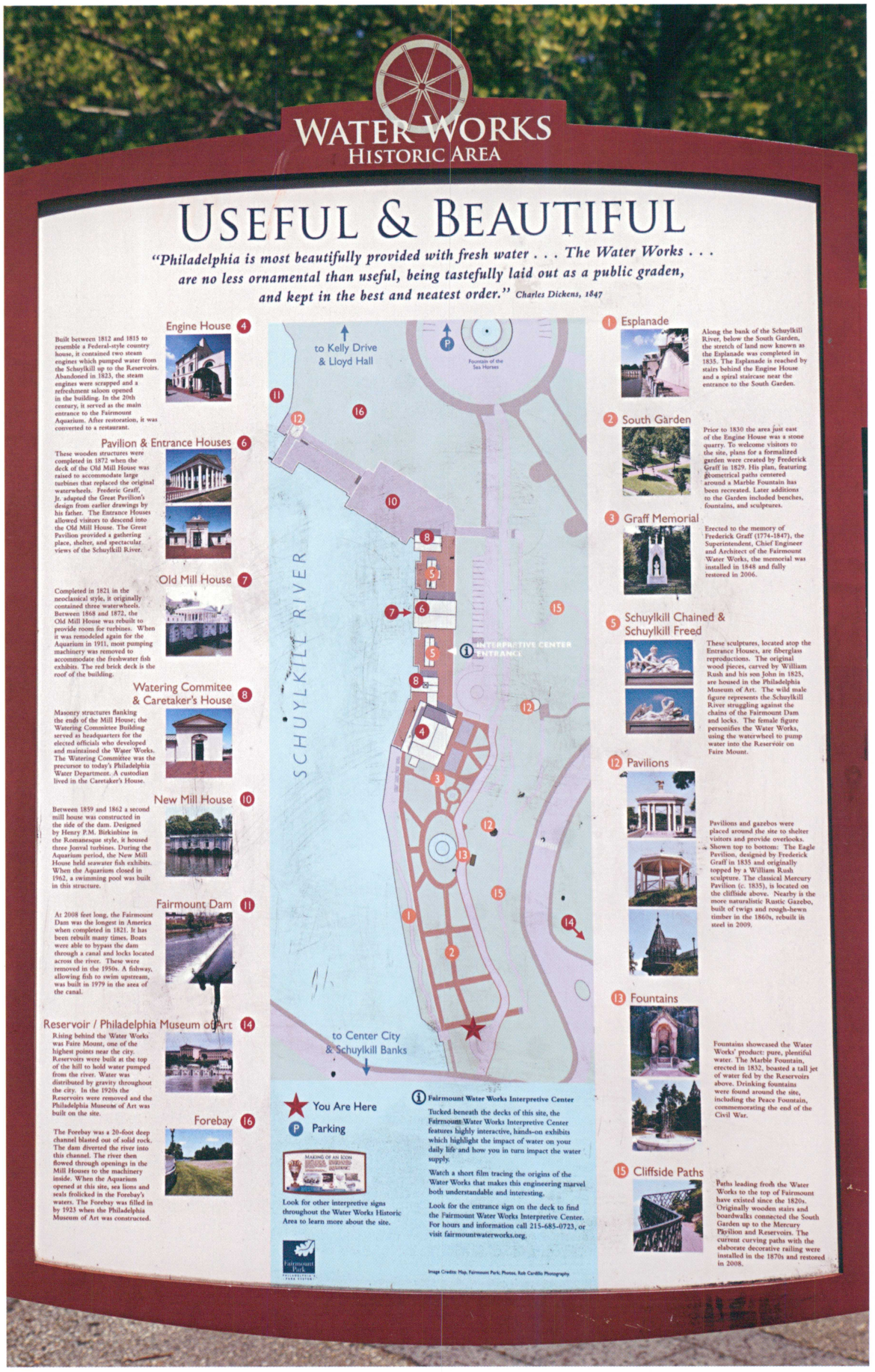
A pesar de todo ello, los Water Works siempre fueron apreciados como una de las principales riquezas de la ciudad. Ocupan un lugar destacado en las guías turísticas, tanto por la temprana fecha de las primeras actuaciones, como por el clásico aspecto de sus construcciones y lo atractivo del entorno. Actualmente, Fairmount Water Works sigue siendo visita obligada para quienes se asoman a Philadelphia.

Fairmount Water Works
The Schuylkill chained
The Schuylkill freed Waterworks
Useful and Beautiful








WATER WORKS
HISTORIC AREA
USEFUL & BEAUTIFUL
"Philadelphia is most beautifully provided with fresh water . . . The Water Works . . . are no less ornamental than useful, being tastefully laid out as a public graden, and kept in the best and neatest order." Charles Dickens, 1847
Engine House 4
Built between 1812 and 1815 to resemble a Federal-style country house, it contained two steam engines which pumped water from the Schuylkill up to the Reservoirs. Abandoned in 1823, the steam engines were scrapped and a refreshment saloon opened in the building. In the 20th century, it served as the main entrance to the Fairmount Aquarium. After restoration, it was converted to a restaurant.
Pavilion & Entrance Houses 6
These wooden structures were completed in 1872 when the deck of the Old Mill House was raised to accommodate large turbines that replaced the original waterwheels. Frederic Graff, Jr. adapted the Great Pavilion's design from earlier drawings by his father. The Entrance Houses allowed visitors to descend into the Old Mill House. The Great Pavilion provided a gathering place, shelter, and spectacular views of the Schuylkill River.
Old Mill House 7
Completed in 1821 in the neoclassical style, it originally contained three waterwheels. Between 1868 and 1872, the Old Mill House was rebuilt to provide room for turbines. When it was remodeled again for the Aquarium in 1911, most pumping machinery was removed to accommodate the freshwater fish exhibits. The red brick deck is the roof of the building.
Watering Commitee & Caretaker's House 8
Masonry structures flanking the ends of the Mill House; the Watering Committee Building served as headquarters for the elected officials who developed and maintained the Water Works. The Watering Committee was the precursor to today's Philadelphia Water Department. A custodian lived in the Caretaker's House.
New Mill House 10
Between 1859 and 1862 a second mill house was constructed in the side of the dam. Designed by Henry P.M. Birkinbine in the Romanesque style, it housed three Jonval turbines. During the Aquarium period, the New Mill House held seawater fish exhibits. When the Aquarium closed in 1962, a swimming pool was built in this structure.
Fairmount Dam 11
At 2008 feet long, the Fairmount Dam was the longest in America when completed in 1821. It has been rebuilt many times. Boats were able to bypass the dam through a canal and locks located across the river. These were removed in the 1950s. A fishway, allowing fish to swim upstream, was built in 1979 in the area of the canal.
Reservoir / Philadelphia Museum of Art 14
Rising behind the Water Works was Faire Mount, one of the highest points near the city. Reservoirs were built at the top of the hill to hold water pumped from the river. Water was distributed by gravity throughout the city. In the 1920s the Reservoirs were removed and the Philadelphia Museum of Art was built on the site.
Forebay 16
The Forebay was a 20-foot deep channel blasted out of solid rock. The dam diverted the river into this channel. The river then flowed through openings in the Mill Houses to the machinery inside. When the Aquarium opened at this site, sea lions and seals frolicked in the Forebay's waters. The Forebay was filled in by 1923 when the Philadelphia Museum of Art was constructed.
to Kelly Drive & Lloyd Hall
Fountain of the Sea Horses
SCHUYLKILL RIVER
INTERPRETIVE CENTER ENTRANCE
to Center City & Schuylkill Banks
You Are Here
Parking
Look for other interpretive signs throughout the Water Works Historic Area to learn more about the site.
Fairmount Water Works Interpretive Center
Tucked beneath the decks of this site, the Fairmount Water Works Interpretive Center features highly interactive, hands-on exhibits which highlight the impact of water on your daily life and how you in turn impact the water supply.
Watch a short film tracing the origins of the Water Works that makes this engineering marvel both understandable and interesting.
Look for the entrance sign on the deck to find the Fairmount Water Works Interpretive Center. For hours and information call 215-685-0723, or visit fairmountwaterworks.org.
Image Credits: Map, Fairmount Park; Photos, Rob Cardillo Photography
1 Esplanade
Along the bank of the Schuylkill River, below the South Garden, the stretch of land now known as the Esplanade was completed in 1835. The Esplanade is reached by stairs behind the Engine House and a spiral staircase near the entrance to the South Garden.
2 South Garden
Prior to 1830 the area just east of the Engine House was a stone quarry. To welcome visitors to the site, plans for a formalized garden were created by Frederick Graff in 1829. His plan, featuring geometrical paths centered around a Marble Fountain has been recreated. Later additions to the Garden included benches, fountains, and sculptures.
3 Graff Memorial
Erected to the memory of Frederick Graff (1774-1847), the Superintendent, Chief Engineer and Architect of the Fairmount Water Works, the memorial was installed in 1848 and fully restored in 2006.
5 Schuylkill Chained & Schuylkill Freed
These sculptures, located atop the Entrance Houses, are fiberglass reproductions. The original wood pieces, carved by William Rush and his son John in 1825, are housed in the Philadelphia Museum of Art. The wild male figure represents the Schuylkill River struggling against the chains of the Fairmount Dam and locks. The female figure personifies the Water Works, using the waterwheel to pump water into the Reservoir on Faire Mount.
12 Pavilions
Pavilions and gazebos were placed around the site to shelter visitors and provide overlooks. Shown top to bottom: The Eagle Pavilion, designed by Frederick Graff in 1835 and originally topped by a William Rush sculpture. The classical Mercury Pavilion (c. 1835), is located on the cliffside above. Nearby is the more naturalistic Rustic Gazebo, built of twigs and rough-hewn timber in the 1860s, rebuilt in steel in 2009.
13 Fountains
Fountains showcased the Water Works' product: pure, plentiful water. The Marble Fountain, erected in 1832, boasted a tall jet of water fed by the Reservoirs above. Drinking fountains were found around the site, including the Peace Fountain, commemorating the end of the Civil War.
15 Cliffside Paths
Paths leading from the Water Works to the top of Fairmount have existed since the 1820s. Originally wooden stairs and boardwalks connected the South Garden up to the Mercury Pavilion and Reservoirs. The current curving paths with the elaborate decorative railing were installed in the 1870s and restored in 2008.



Philadelphia City and Port. Independence Seaport Museum

La ciudad crece hacia el Oeste

El puerto y su derredor

En su día la parte más vital de la ciudad, la orilla del río ha perdido todo su carácter. Erizada de 'piers', a un lado como un gigantesco peine con barcos atrapados entre sus púas, y con un abigarrado enjambre de factorías, almacenes, tiendas y residencias, salpicado por astilleros, diques de reparación o naves con pertrechos al otro lado, el frente del río era el lugar más frecuentado por propios y extraños. Intercalados a intervalos regulares había seis embarcaderos de ferri, para cruzar a diferentes lugares de la orilla izquierda del río, en el vecino estado de New Jersey, como Cooper Point, Camden o la estación de tren para ir a Atlantic City.

Hoy día, el coche ha invadido el frente marítimo. Primero con el llamado Christopher Columbus Blvd., en realidad una avenida de tres carriles en cada sentido y unas vías en medio. Luego con la autopista Interestatal I95, la arteria principal norte-sur de la costa este –algo rehundida–. Y, por último, con un enorme aparcamiento pegado al agua, al lado de un feo lugar, mal llamado Penn's Landing, que es una explanada semicircular de color rosa rodeada de más aparcamientos[4].

A su altura, sobre la autopista se ha colocado el enorme bronce del Irish Memorial, que conmemora la Gran Hambruna de 1845, como tributo de la ciudad a los millones de irlandeses que emigraron en 'barcos-ataúd' a los Estados Unidos entre 1845 y 1850, y al millón de personas que murieron en Irlanda [48:104].

Al norte hay tres antiguos piers, un *Pier 3N* edificado con apartamentos y otros dos que pertenecen de lleno al ámbito del Philadelphia-Camden Bridge, ahora llamado Benjamin Franklin Bridge que es, sin duda, lo mejor del puerto. Hacia el sur hay una horrible torre de apartamentos y el Independence Seaport Museum, como muestra del no logrado intento de vincular el puerto a la ciudad, y un pequeño memorial a la guerra de Vietnam.

Christopher Columbus Blvd

Delaware Expressway Interstate 95 View north. 10/2022, CC-by Famartin –SA 4.0 DEED

Penns Landing

Pier 3N

Vietnam Veterans Memorial

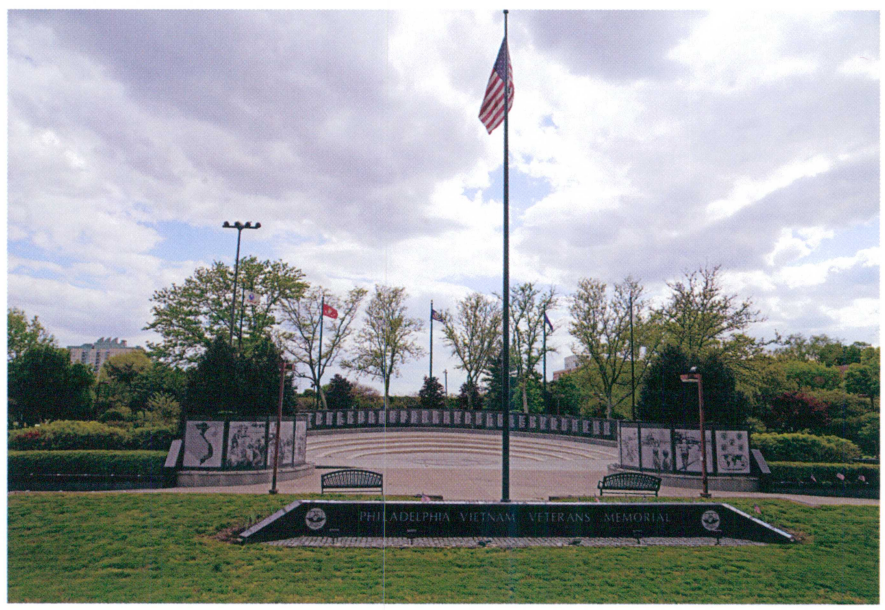











PHILADELPHIA VIETNAM VETERANS MEMORIAL

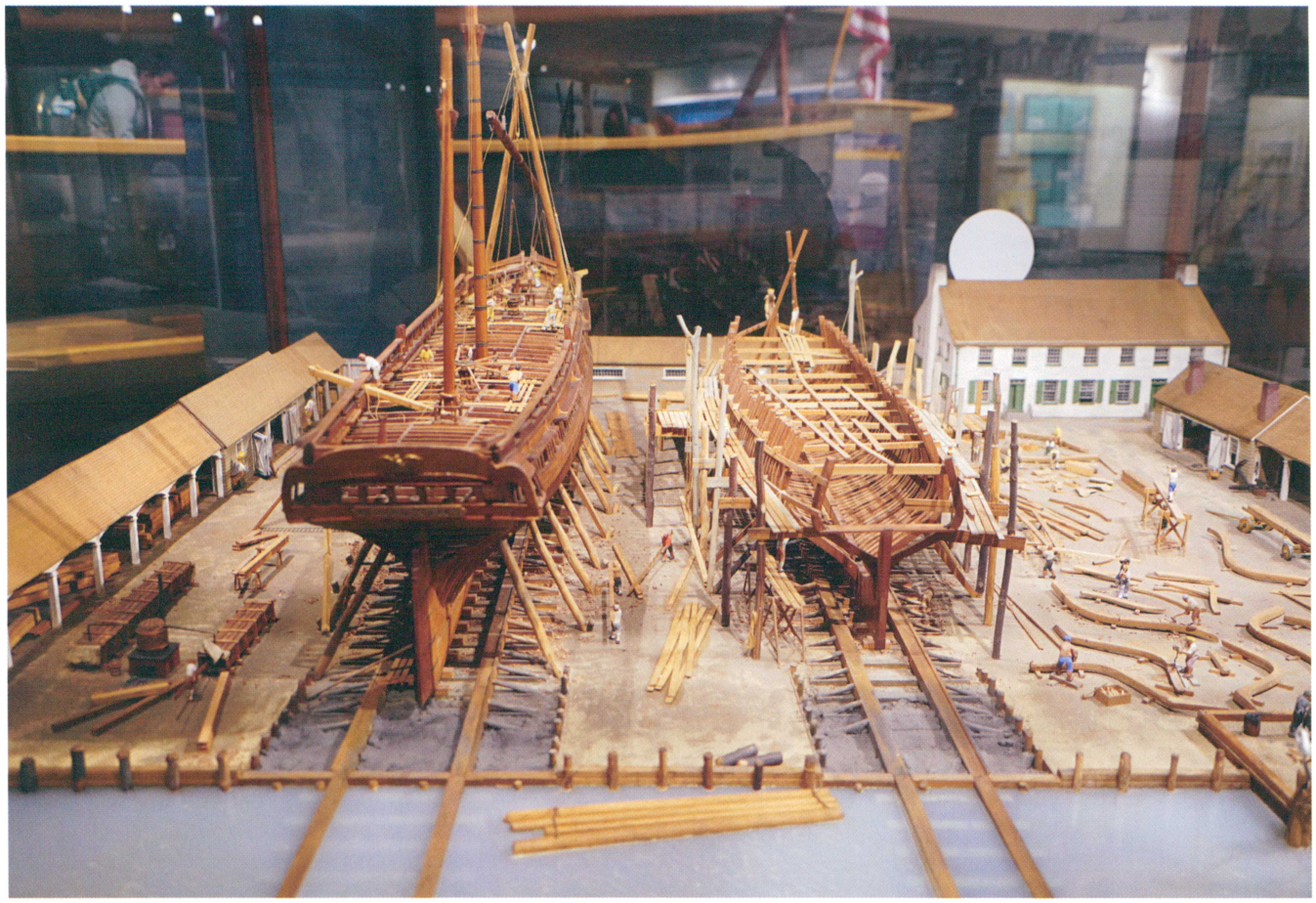


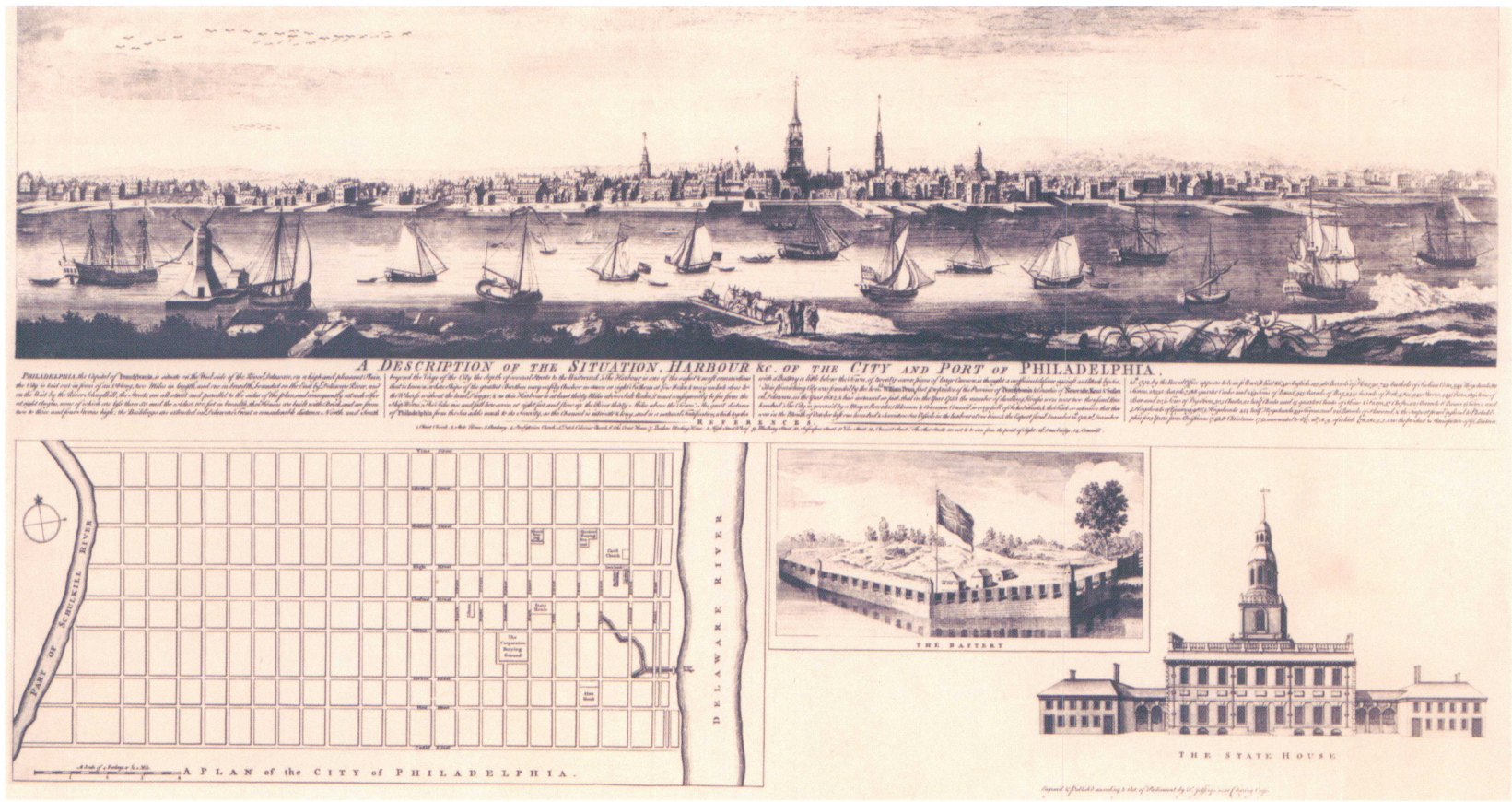


Spruce St Harbor Park

Submarine USS Becuna and cruiser USS Olympia. Foto Carol M. Highsmith, 1946. Library of Congress, https://www.loc.gov/pictures/item/2019688990/

Independence Seaport Museum





Philadelphia City and Port, 1768 [An east prospect of the city[5]].

Significado del puerto para la ciudad en 1768

En el libro de *Topography of North America,* publicado en 1768[6], la vista de la ciudad desde la margen izquierda recoge y describe el puerto y resume la ciudad añadiendo tres imágenes: el plano de William Penn, el Independence Hall y el fuerte denominado *The Battery.* El fuerte desapareció y el puerto dejó de funcionar, pero el plano y el edificio se mantuvieron como iconos de la ciudad (ver mapa en Pág. 33).

La leyenda de la franja central explica la importancia del puerto para la ciudad:

"...Los edificios se extienden en el frente del Delaware a considerable distancia al norte y sur, más allá del borde de la ciudad y a una profundidad de varias calles hacia el oeste. El puerto es uno de los más seguros y más adecuados que se conoce, donde los buques de gran porte pueden anclar con seguridad en 7 u 8 brazas en aguas bajas y pueden descargar cerca de los muelles sin ningún peligro.

Como este puerto está por lo menos a 30 millas de lejanía del agua salada, debe en consecuencia estar libre de los gusanos de barco –shipworm–. Las mareas suben y bajan aquí 7 u 8 ft y remontan el río hasta 30 millas más por encima de la ciudad. La gran distancia de Philadelphia al mar añade mucho a su seguridad, pues el canal navegable es intrincado y largo y constituye una fortificación natural, apoyada por una batería situada algo más abajo de la ciudad de 27 grandes cañones que otorgan suficiente defensa contra un ataque por el mar...".

Termina con cifras de población y una larga lista de las exportaciones de 1752.











Society Hill Towers

Society Hill Towers

Este histórico barrio, originario de los primeros años de la década de 1680 y cuyo nombre viene relacionado con la Sociedad Libre de Comerciantes allí establecida entonces, es uno de los más antiguos enclaves habitados de Philadelphia. Situado al sur del Independence National Historical Park, el barrio constituye la mejor expresión del señorío de la ciudad, con su arquitectura colonial de edificios de ladrillo de los siglos XVIII y XIX restaurados en los años 50 del siglo pasado, de tres o dos alturas en general, y encuadrado entre Front Street, que es la primera después de la Delaware Expressway y Walnut, Lombard y South Seventh Streets.







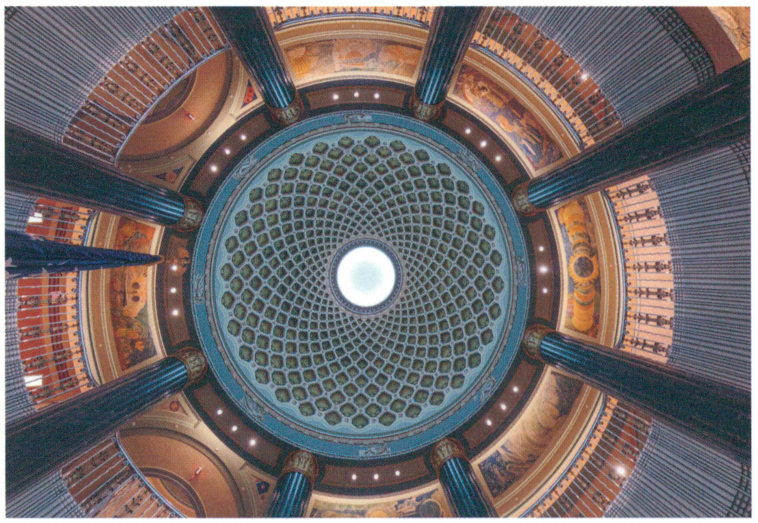
Society Hill Towers

En Locust Street, al norte del barrio, destacan las Society Hill Towers, diseñadas por I. M. Pei, ganador de un concurso para recuperar la zona más degradada del área portuaria original. En la esquina sureste del mapa de William Penn se aprecia la única irregularidad de la ribera del Delaware River, con la única brecha de cierto tamaño, que aparece rotulada como 'The Dock' (Pág. 26), y que respondía a una elevación del terreno que le da forma y otorga nombre al lugar.

En 1918, Shackleton recordaba el origen de la calle luego llamada Dock Street, 'como una romántica superviviente de los primeros días, con sus divagaciones, su curso serpenteante nada propio de Philadelphia, siguiendo el antiguo paseo marítimo y todavía lúgubre pero muy ocupada con negocios anticuados, con mercados de pescado y fábricas productivas' [59:156].

El concurso incluía tres torres y 25 casas adosadas en la misma Locust St, con Third St., cuya misión era servir de transición entre las torres de apartamentos y las filas de casas del XVIII y XIX de Third St. La fachada de las Torres es de hormigón in situ estructural, de meticuloso diseño y cristales de suelo a techo, que proporcionan una apariencia muy limpia en un entorno bien ajardinado. La cuidadosa volumetría y posición de las tres torres otorga un raro equilibrio visual al conjunto que, junto a la limpieza y cuidado de los detalles, desalienta cualquier posible crítica del conjunto.









Custom House

US Custom House Cupula. Library of Congress, https://www.loc.gov/pictures/item/2023696476/

Curtis Centre

El edificio Curtis Centre alberga el mosaico *Dream Garden*, diseñado por el artista gráfico Maxfield Parish (1870-1966), que nació en Philadelphia y estudió en la Pennsylvania Academy of Fine Arts. El mural mide 15 x 4,5 m y fue construido en 1915 para el nuevo edificio por Tiffany Studios, que empleó 30 artesanos durante un año para fabricar los 24 paneles en su taller, y que necesitó otros seis meses para montarlos en el vestíbulo.







Thomas Jefferson University

Pennsylvania Academy of Fine Arts

Market Street National Bank

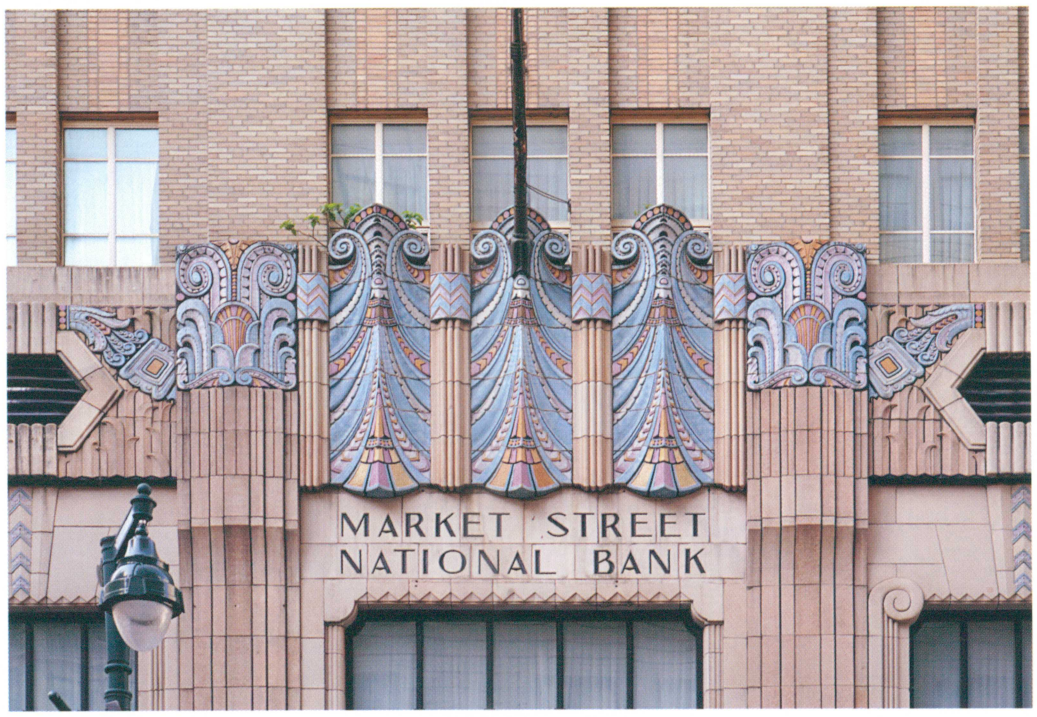
Forrest Theatre

Jefferson Hospital Sidney Kimmel Medical College

Walnut St Theatre.



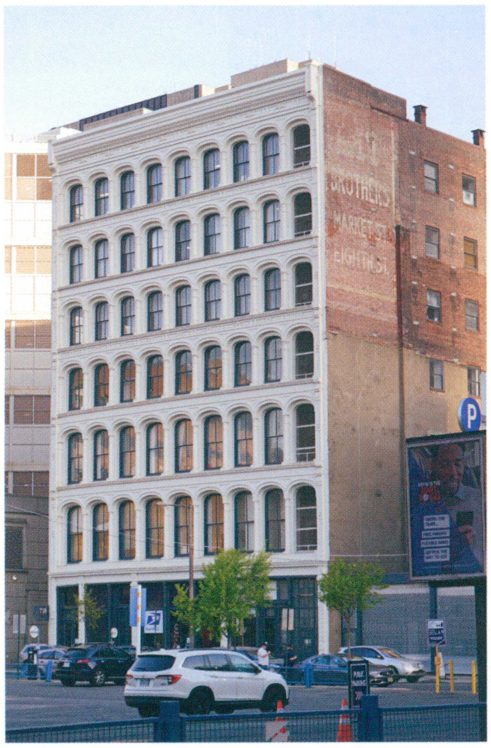








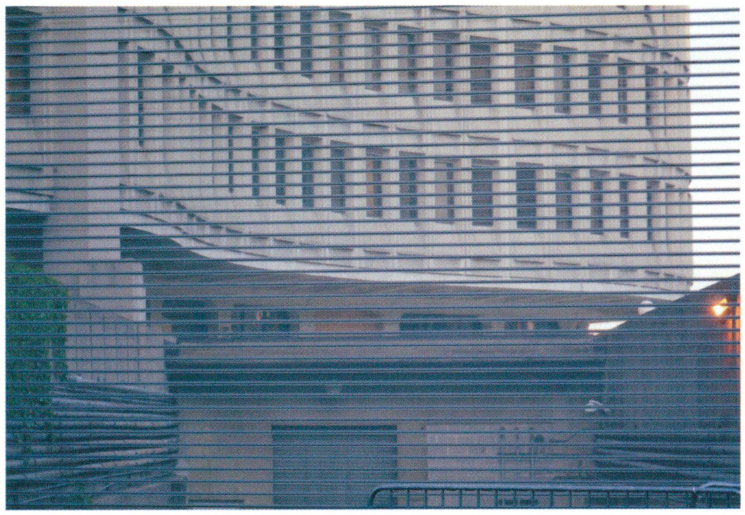








Brothers Building
Market Place East
Automat
Eighth St Building
Walnut St
Wills Eye Hospital
Mark Building









Reading Terminal Market, c.1893. Highsmith, C. M., photographer. Library of Congress, https://www.loc.gov/item/2011633391/



Reading Terminal, c. 1930 (cartel)



Reading Terminal Market

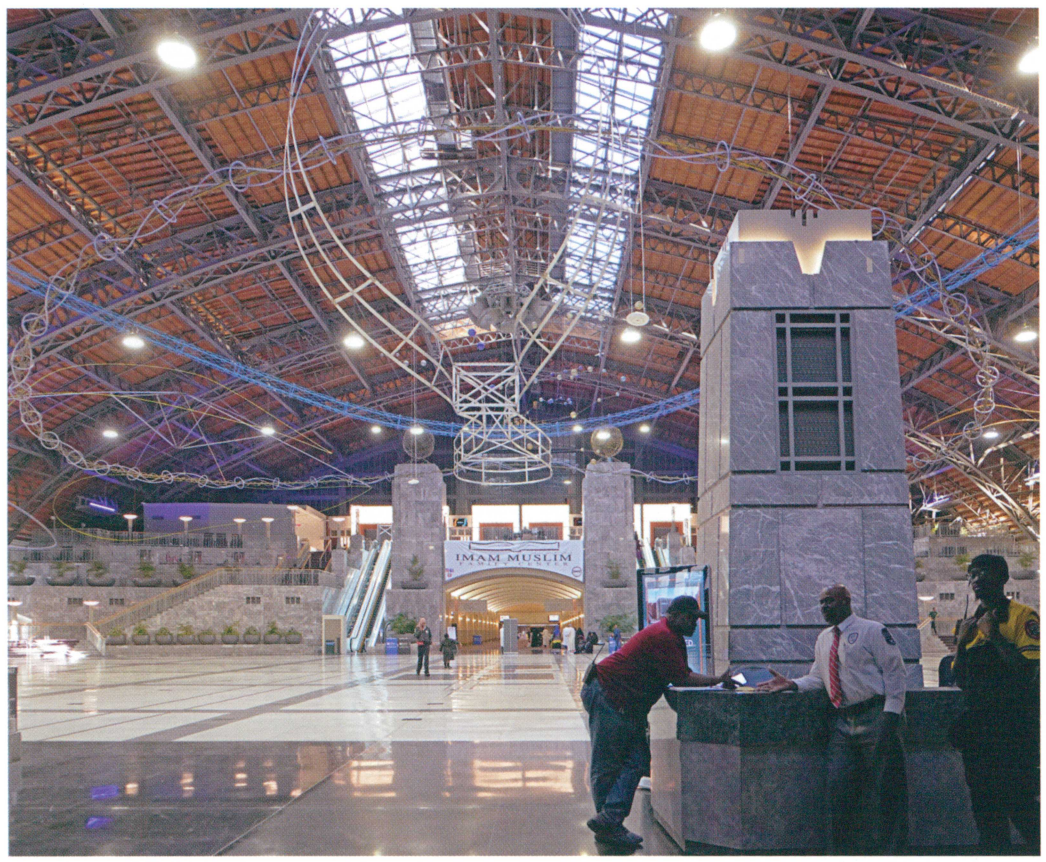




Convention Center



La Philadelphia and Reading Railroad Terminal Station, creada por Joseph H. Wilson en 1893, estuvo en servicio hasta 1984. Su diseño albergaba un mercado bajo las vías, donde se reubicaron los antiguos puestos al aire libre que poblaban el comienzo de Market Street desde City Hall.









La gran nave cubierta de los trenes se ha transformado en espacio escénico y lugar de celebración, conectados con un paso superior al nuevo centro de convenciones situado detrás. La estructura metálica original aparece desfigurada por una maraña de cenefas y luces que se ha colgado de ella.

Reading Terminal

Masonic Temple. Grand Loge of Pennsylvania
Franklin & Washington, The Bond

El hermano George Washington, comandante en jefe del ejército continental, primer presidente de los Estados Unidos y miembro de la Logia Alexandria del condado de Fairfax, Virginia, muestra su delantal masónico al hermano Benjamin Franklin, diplomático que negoció la participación francesa en nuestra independencia, Gran Maestre de la Gran Logia de Pennsylvania y Maestro de la Loge Les Neuf Sœurs, en París. Fue un regalo del hermano general Lafayette, miembro de la Loge Contrat Social de Paris, que representaba al Gobierno francés y su compromiso con la independencia americana [Transcripción placa de la escultura].



Masonic Temple 1870

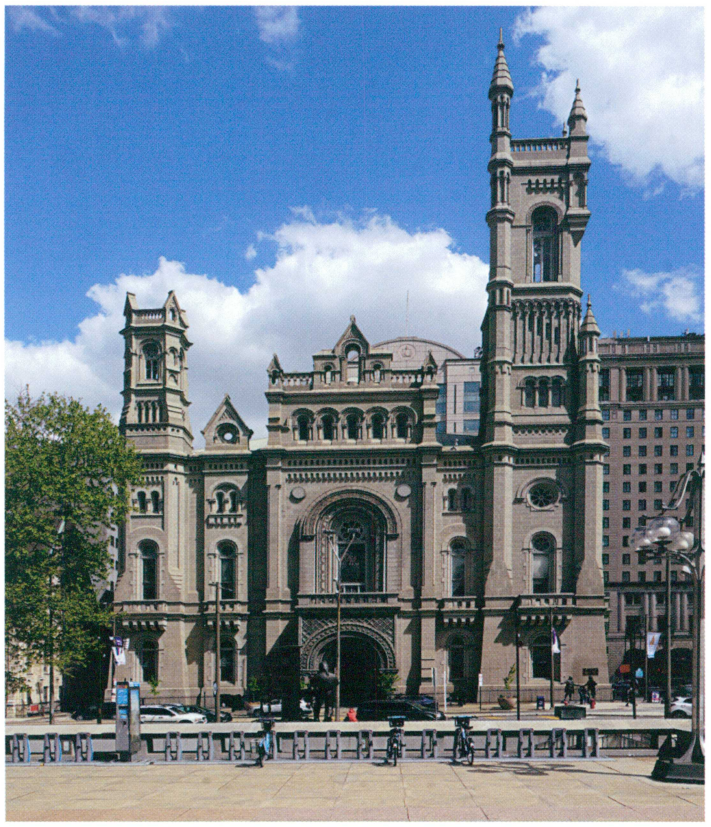
Aunque alberga la Gran Logia de los masones libres y aceptados de Pennsylvania, el templo masónico tiene un programa más complejo que el de una simple Logia. Alberga siete grandes salas de reunión, para uso de todas las logias, decoradas en muy diferentes estilos, siempre con gran riqueza de medios.

Hay una sala oriental decorada en estilo morisco con motivos y colores copiados de la Alhambra; una sala gótica también llamada el asilo de los Caballeros Templarios llena de arcos y pináculos; una sala jónica refinada y elegante; una sala egipcia decorada al estilo del Valle del Nilo con doce grandes columnas de capiteles lotiformes; una sala normanda con figuras de tamaño natural y los instrumentos de la masonería; una sala renacentista decorada al estilo italiano; y una sala corintia decorada con los principios clásicos griegos y motivos mitológicos. Según los asuntos a tratar y el carácter que se pretende para la reunión, las diferentes logias eligen una u otra sala.

El proyecto del arquitecto masón James Windrim, que ganó el concurso cuando tenía 28 años, es un extraño edificio en un estilo que se autodenomina normando, con una enorme portada en arco que se proyecta hacia el exterior y unas fachadas donde no falta ningún recurso ornamental. Se construyó entre 1868 y 1873, aunque la opulenta decoración de los espectaculares espacios interiores, que estaba a cargo de George Herzog, se empezó 14 años después y se tardó otros 15 años en terminar. Con independencia del asombro que produce la visita, es interesante conocer el tratamiento que se da a los principales personajes del país, que aparecen en los mejores lugares del edificio [48:150].



Masonic Temple







Stephen Girard



Masonic Temple Stairs



Benjamin Franklin



Marqués de Lafayette



George Washington

En las cuatro esquinas del pasillo que rodea a la escalera principal están los retratos de cuatro masones que fueron protagonistas destacados del nacimiento del país: arriba, el banquero Stephen Girard y el marqués de Lafayette; abajo, Benjamin Franklin y George Washington.









Sala corintia

Sala renacentista

Sala normanda

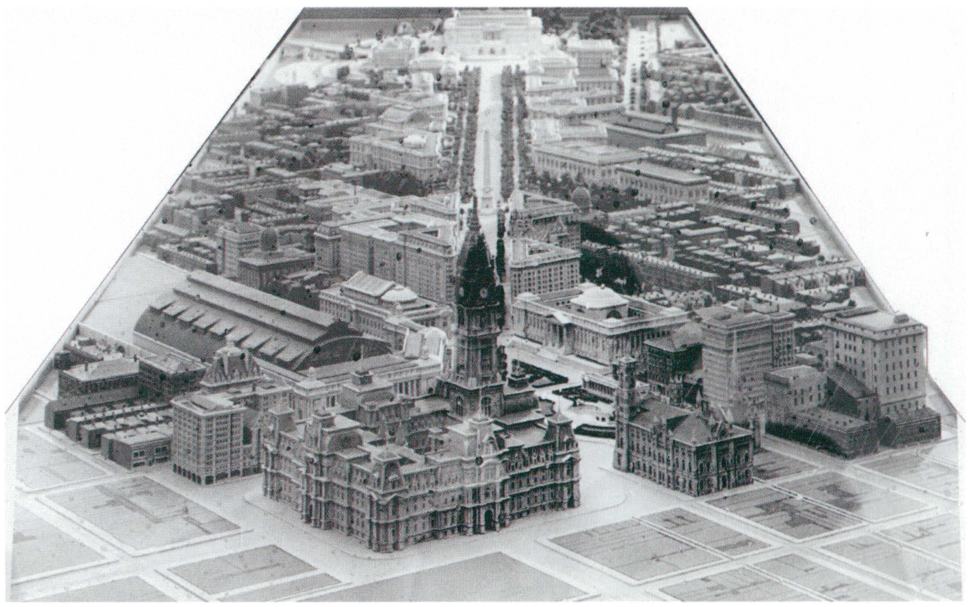
Sala egipcia

Masonic Temple











City Hall

City Hall – maqueta para Benjamin Parkway, 1911 (cartel)







City Hall

City Hall 1871-1901

Situado exactamente en el centro del plano fundacional de Philadelphia, sus casi 60.000 m^2 construidos en torno a un amplio patio le convierten en el mayor edificio municipal del país. Durante mucho tiempo, su torre con la estatua de William Penn encima era el punto más alto de la ciudad, y ningún edificio podía sobrepasarla. Los ejes de Broad y Market Streets penetran en el patio y se cruzan en su centro, justo donde se ha dibujado el plano de Penn sobre el pavimento.

La fachada está llena de entrantes, salientes, columnas, cornisas, mansardas y grandes ventanales rectos o arqueados. Su interior está lleno de enormes salas de reunión y recepciones, con un notable conjunto de corredores y espacios públicos forrados de lujosos mármoles, coronados por decoradas bóvedas y cúpulas, y plagados de múltiples esculturas. Todo ello ha sido realizado en estilo Segundo Imperio, y produce una sensación de riqueza y poder que Penn hubiera abominado.













Girard Trust Co– Ritz Carlton Hotel 1905

Union League

Arch St Building

Widener Building

Land Title Building

Witherspoon Building

Alrededor del City Hall se reúne toda una serie de grandes edificios que se prolonga por los dos ejes, pero sobre todo hacia el sur de Broad Street, que adquiere un carácter más institucional, poblado de hoteles, salas de conciertos, museos y grandes edificios. Hacia el cuadrante nordeste destacan dos grandes edificios, el Masonic Temple y el Reading Terminal Market, que requieren un tratamiento aparte, mientras el eje de Market Street adquiere un aire más vitalista y comercial, en cuanto supera la vecindad del Ayuntamiento.





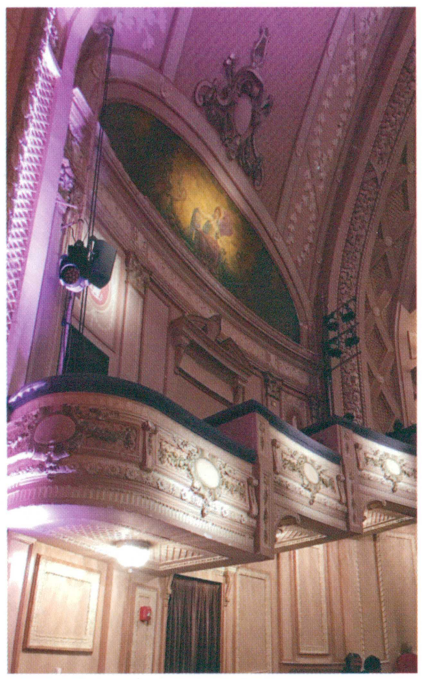




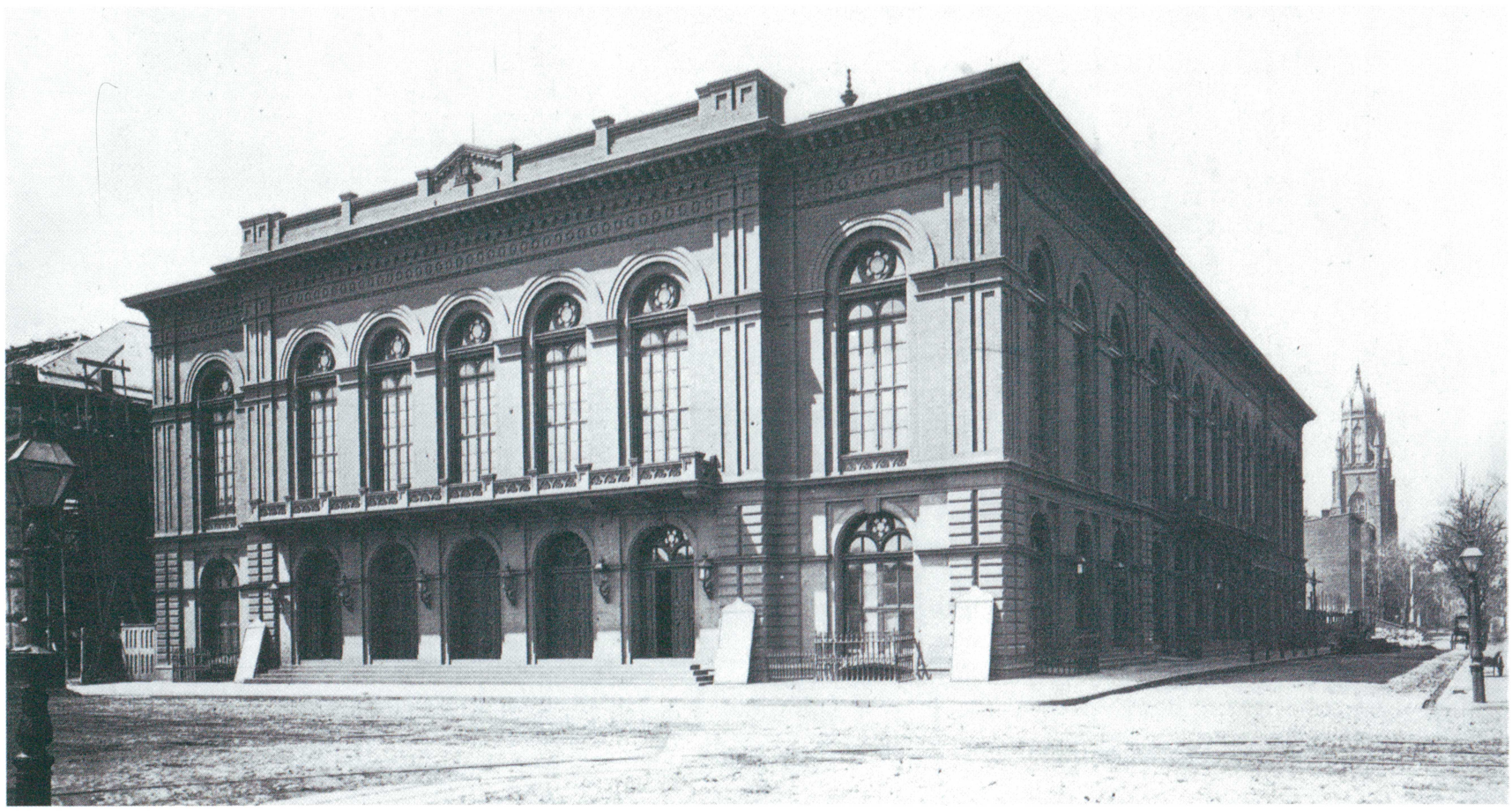
El Bellevue-Stratford Hotel es un edificio emblemático de Philadelphia, situado en la principal Broad Street, esquina a Chestnut Street, que fue reconvertido a uso mixto como hotel y oficinas. Lo construyó George Boldt, dueño del Waldorf Astoria de Nueva York, con los mismos estándares en 1904 y lo amplió en 1912. En su tiempo era considerado como uno de los más lujosos hoteles del país, y en los grandes salones de la planta XIX se celebraban los principales acontecimientos de la ciudad y gran número de convenciones de todo el país, que siguen siendo el uso prioritario del hotel. En su día, el Bellevue-Stratford tenía dos orquestas permanentes para animar esos festejos.

Bellevue Hotel









Miller Theater

Academy of Music in Broad St [41:178]

En la misma Broad Street, algo más al sur, aparecen los teatros y las salas de conciertos y la calle se convierte en una pantalla de la ciudad que hay detrás, y que asoma por las bocacalles y sobre la silueta de los edificios de arte y diversión.









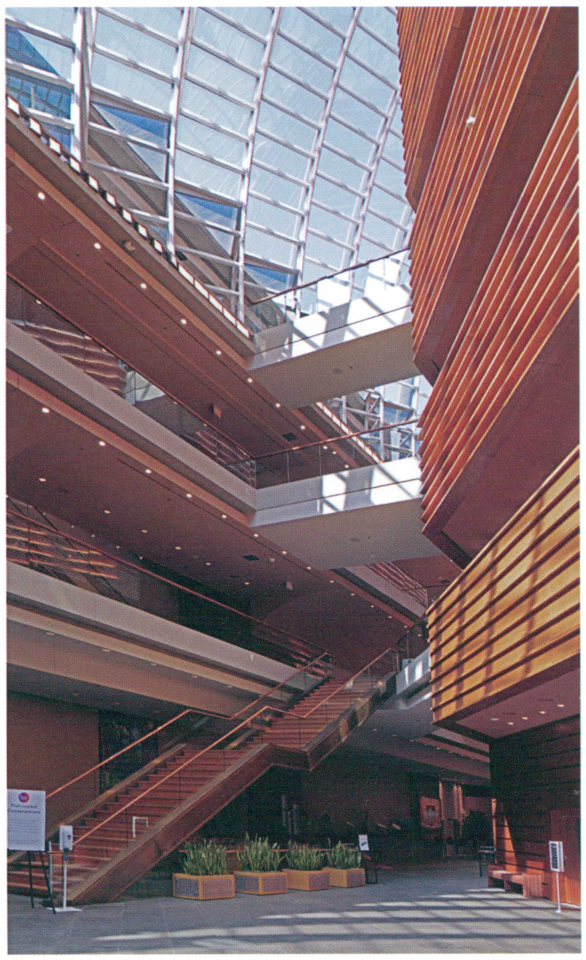




University of the Arts
Avenue of the Arts Mural
Suzanne Roberts Theatre
Wilma at Aurora
Pine St
Hicks St Building







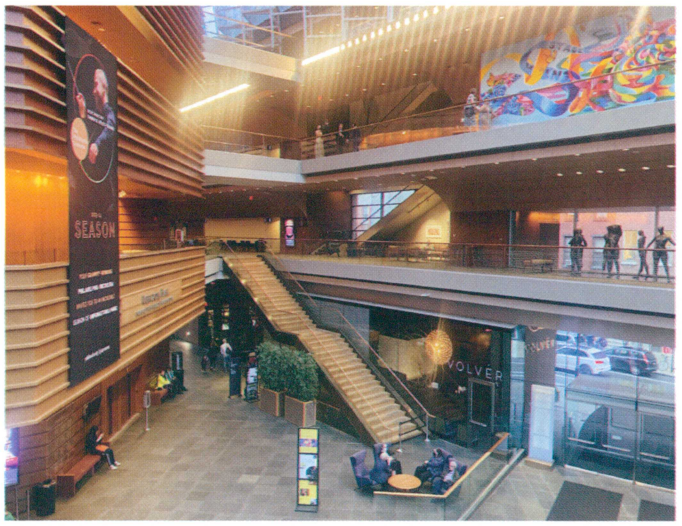


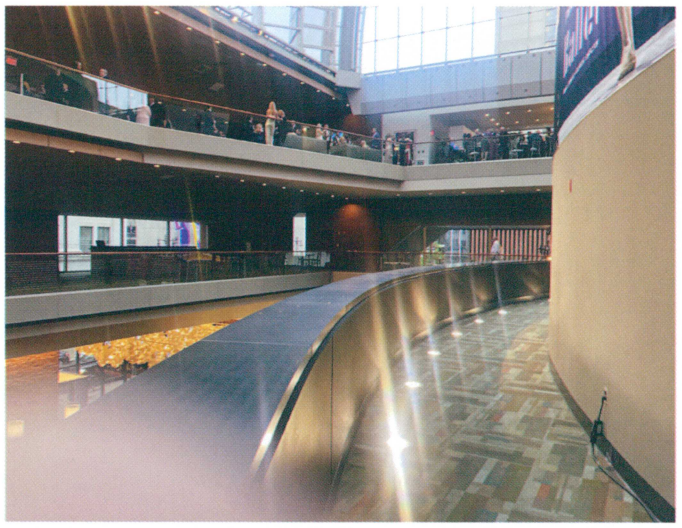


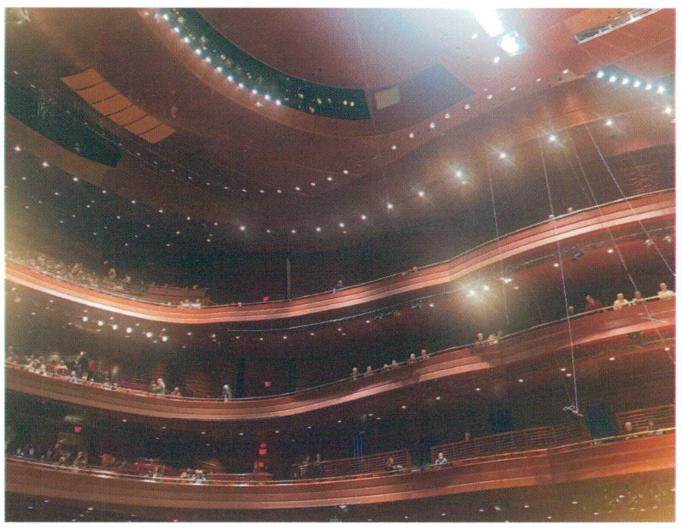
Kimmel Center

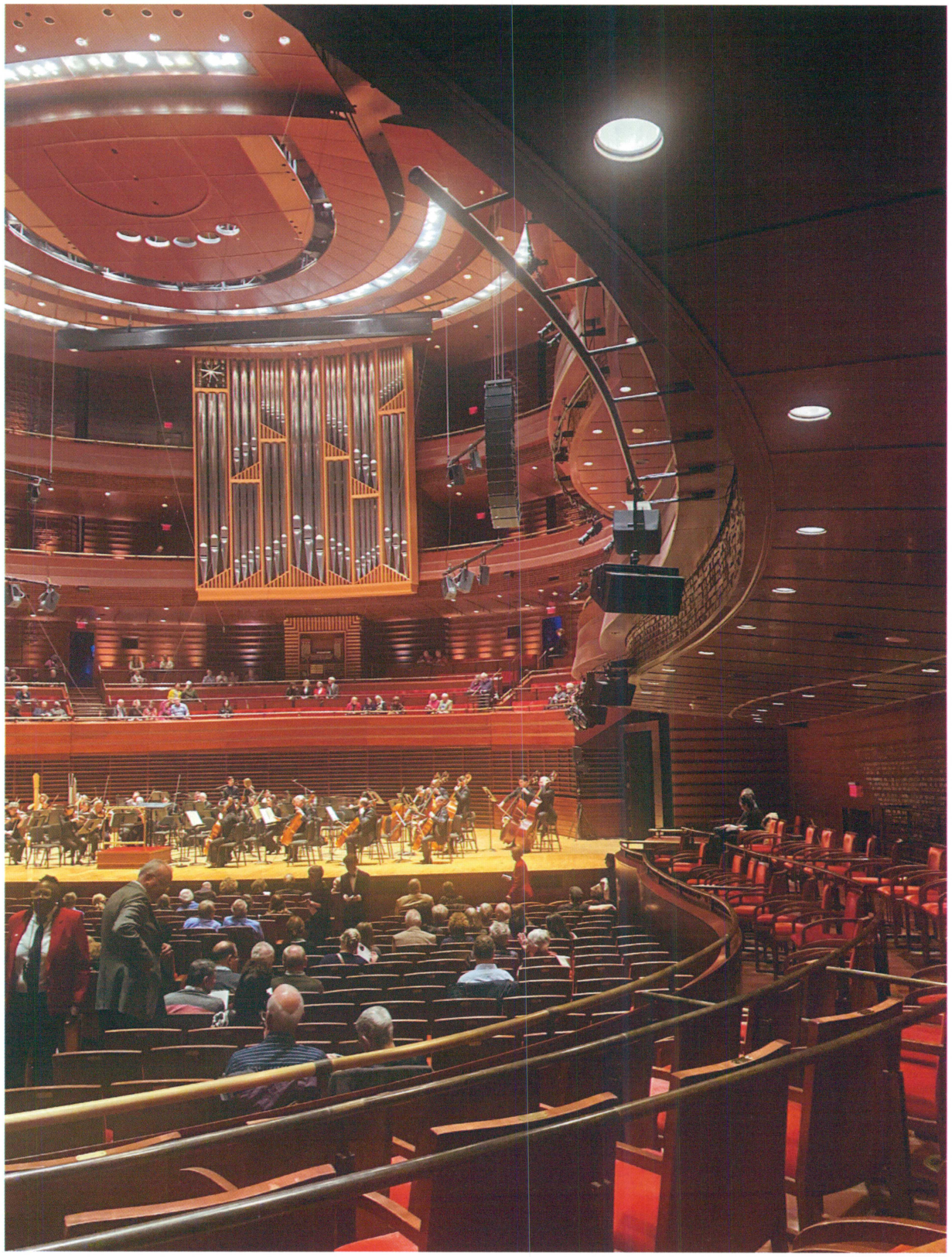
Kimmel Center for the Performing Arts, Rafael Viñoly Architects 2001

Este centro es la cabecera del distrito de artes escénicas. Fue creado en 1992 en torno a la South Broad Street, y es la sede de la Philadelphia Orchestra. En el interior de una bóveda acristalada hay varios 'edificios' con diferentes funciones.









El auditorio principal es la sala de conciertos de 2.500 asientos, junto a un 'Recital Hall' con escenario giratorio, inserto en una caja de metal bordeada de terrazas, salas de ensayo, cafés y terrazas. Es otro lugar más donde se celebran festejos y convenciones, que son una de las principales actividades de la ciudad.

Kimmel Center

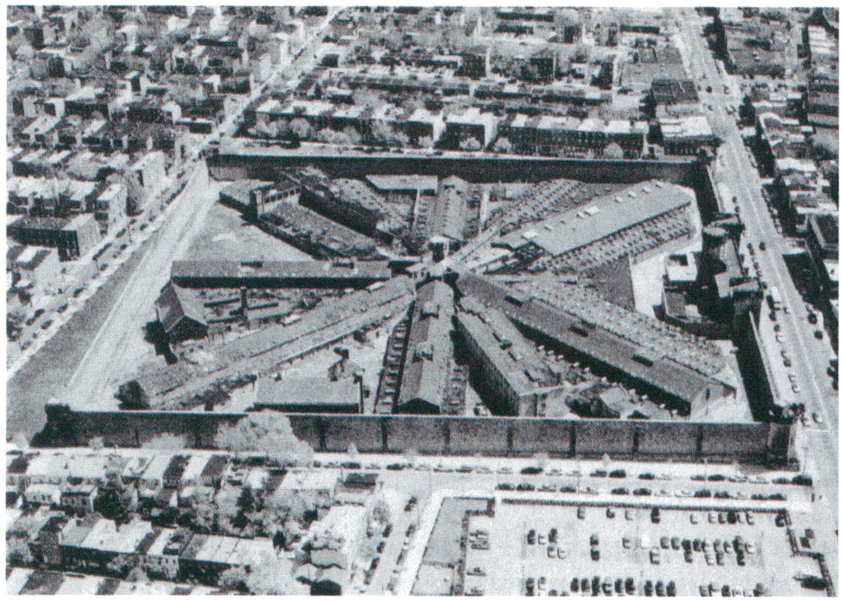








Philadelphia Bourse





Eastern State Penitentiary 1829

Aunque John Haviland nació y se educó para su profesión de arquitecto en Inglaterra, toda su carrera profesional pertenece a Philadelphia. Con la única excepción de Latrobe, fue el primer arquitecto inglés que Philadelphia tuvo y que vino aquí como un profesional de pleno derecho.

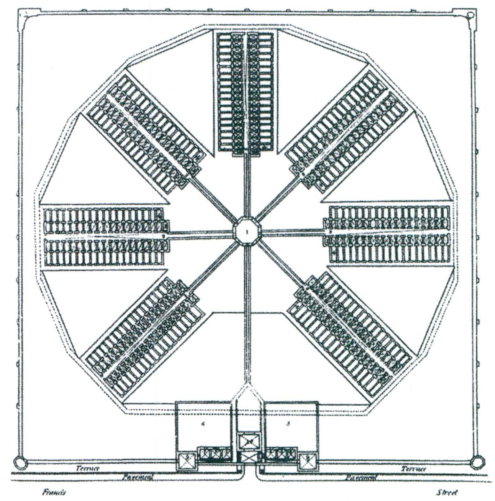
Poco después de su llegada a la ciudad se empezó a prestar mucha atención a la mejora de las prisiones, y Haviland se interesó en su estudio. Instó a los reformadores penitenciarios a que hicieran algo para mejorar las condiciones de los prisioneros. Cuando en 1821 se autorizó el proyecto para construir la Eastern Penitentiary en Philadelphia, Haviland tuvo éxito con su propuesta, que estaba destinada a revolucionar la arquitectura penitenciaria y a llamar la atención de los penólogos de toda Europa sobre el nuevo sistema de confinamiento solitario previsto en su diseño.

Para que el sistema fuera eficiente y económico al mismo tiempo, planeó corredores que irradiaban desde un punto de observación central, como radios desde un centro. Dispuso que cada celda tuviera un patio en el que los presos pudieran hacer ejercicio, pero donde todos los presos de la prisión pudieran ser vigilados por un solo centinela. Nunca antes se había construido nada parecido.

La arquitectura del exterior también era de construcción algo novedosa, con aspecto de un antiguo castillo del período normando en Inglaterra, que parece poco afortunado. La Eastern Penitentiary se inició en 1823 y se completó en 1829 [34:154].

Tras el éxito de su diseño para la Eastern Penitentiary, John Haviland construyó prisiones en Pittsburgh, Reading, Rhode Island, Missouri, Trenton en New Jersey, Essex County, Dauphin County y Lancaster County. Haviland se especializó en arquitectura penitenciaria y fue el primer arquitecto que estudió seriamente la penología y, en cierta medida, se puede decir que fue el padre del sistema penitenciario estadounidense.





Eastern State Penitentiary. HABS PA-1729, Library of Congress, https://www.loc.gov/resource/hhh.pa1207.photos/?sp=176

Penitentiary from central tower. HABS PA-1729, Library of Congress, https://www.loc.gov/resource/hhh.pa1207.photos/?sp=61

Eastern State Penitentiary

Eastern State Penitentiary. J. Haviland, 1821. Engraving by C. C. Childs, 1836 [40:8b]



Una diagonal para abrir espacios

Cuatro plazas y una diagonal 1917

El plano de William Penn de 1682 sentó un precedente de planificación al ser el primero en prever el crecimiento urbano a largo plazo. La cuadrícula estaba acotada y existía una jerarquía viaria al modo romano, con plazas públicas abiertas. Cada cuadrante de la ciudad de Philadelphia presentaba su propia plaza pública con espacios verdes abiertos: Logan Square (Northwest Sq.), Franklin Square (Northeast Sq.), Washington Square (Southeast Sq.) y Rittenhouse Square (Southwest Sq.). William Penn precisó que estas cuatro plazas, menores que la plaza central –Center Square Water Works, donde se ubicaban servicios públicos y luego se ubicó el Philadelphia City Hall–, debían permanecer abiertas para el esparcimiento de los residentes. Estas plazas han evolucionado con los barrios que ordenan, estableciendo una íntima relación con ellos.

La mayor alteración del plan de Penn es la Benjamin Franklin Parkway, diseñada por el arquitecto francés Paul Cret y el paisajista Jacques Gréber, que se empezó a construir en 1917. Inspirada en los Campos Elíseos de París, la avenida fue concebida para ser un majestuoso bulevar que conectara el corazón de Philadelphia con el Fairmount Park, uno de los mayores parques urbanos de Estados Unidos. Esta gran avenida arbolada de 1,6 km de largo corta la ciudad en diagonal hacia al noroeste, desde el Ayuntamiento hasta el 'Mount Fair' o Fairmount, en cuya cima se sitúa el Philadelphia Museum of Art. Logan Square se transformó en una gran rotonda (Logan Circle) y la avenida se flanquea por museos e instituciones culturales previstos por Gréber.

Su trazado diagonal rompe la uniformidad de la cuadrícula, y crea un fuerte efecto visual a medida que la avenida se ensancha y se focaliza en el museo, fondo visual de la composición. Este diseño produce un poderoso atractivo estético, mejora la circulación y proporciona espacios públicos más amplios y abiertos. A lo largo de la avenida se sitúan instituciones culturales, museos y monumentos, como la Biblioteca y el Museo Benjamin Franklin, el Instituto Franklin, la Academia de Ciencias Naturales, el museo Rodin y la Fundación Barnes, que culminan con el Philadelphia Museum of Art, en cuyo espacio previo se ubica la fuente ornamental The Oval y la estatua ecuestre de George Washington. Con todo ello, la Benjamin Franklin Parkway se ha convertido en símbolo y lugar emblemático de la ciudad, donde acontecen eventos significativos como la celebración anual del Día de la Independencia y otros desfiles.



Philadelphia con la Parkway diagonal y sus cuatro plazas: Logan Square (1), Franklin Sq. (2), Washington Sq. (3) y Rittenhouse Sq. (4) [Elaboración propia]

Oval vistas-George Washington estatua ecuestre, con Benjamin Franklyn Av & City Hall en el eje y Concast Center a la derecha

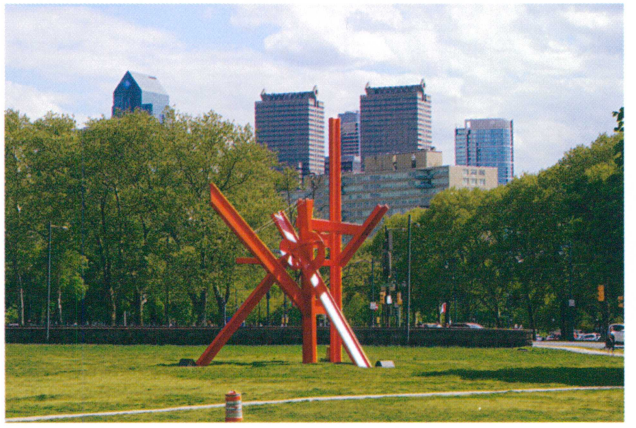
Elementos culturales y artísticos a lo largo de la diagonal: Rodin Museum, esculturas, Franklin Institute, etc.

Rittenhouse Square, Paul Cret 1913.

Logan Square: con la fuente Swann Memorial (Alexander Stirling Calder, 1924)

Washington Square: con la estatua de Washington y la Tumba del Soldado Desconocido.















Fairmount Park 1855

Este parque, fundado oficialmente en 1855 pero con antecedentes de 1812, abarca una extensión de casi 2.000 ha, siendo uno de los mayores parques urbanos de Estados Unidos. Su ubicación a lo largo de las orillas del río Schuylkill lo convierte en un elemento clave del sistema de espacios verdes de Philadelphia, y representa uno de los primeros esfuerzos del movimiento de parques estadounidense. Al principio se preservó para proteger el suministro de agua de los efectos de una mayor industrialización en el norte pero, poco a poco, se fue consolidando como espacio común de recreo para los ciudadanos y como refugio tranquilo en medio del bullicio de la urbe.

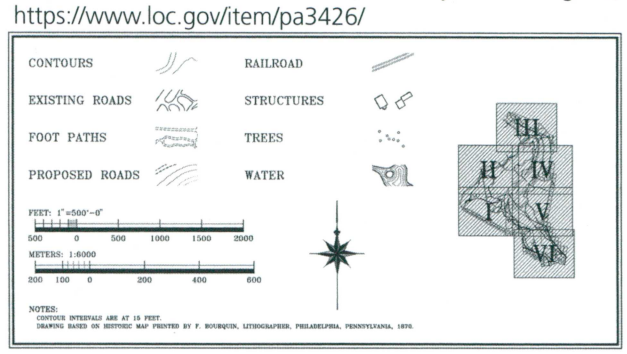
Aunque no parece existir un plan o diseño del parque, Hermann Schwarzmann, ingeniero de la Fairmount Park Commission de 1869 a 1876, se inspiró en varios recursos del siglo XIX: los parques paisajistas ingleses de senderos sinuosos, vistas enmarcadas y amplios espacios abiertos; y las teorías de los paisajistas americanos pioneros Andrew Jackson Downing, Frederick Law Olmsted y Calvert Vaux sobre la conservación y las ideas innovadoras como los paseos de ribera. Estos paisajistas formaron parte de la comisión y aconsejaron sobre el diseño del parque.

El parque contiene elementos de distintas épocas: villas de estilo georgiano, construidas entre 1750 y 1810 como refugios rurales para la élite de Philadelphia; edificios clásicos, construidos para Fairmount Park Water Works, junto a la entrada sureste del parque; la Boathouse Row, una hilera de pequeñas construcciones propiedad de clubes de remo independientes que bordean la orilla del río; y varios restos de la Exposición del Centenario de 1876 permanecen en la zona oeste, donde también se ubica el Jardín Zoológico, fundado en 1859.

Aunque actualmente la autopista Schuylkill recorre todo el parque y algunos de los vecindarios limítrofes se han deteriorado, el parque sigue siendo una parte vital de la vida y la historia de la ciudad. El río Schuylkill, que serpentea a lo largo del parque, agrega una dimensión escénica y recreativa. Los senderos para caminar y andar en bicicleta a lo largo del río promueven la conectividad y accesibilidad, permiten a los visitantes disfrutar de vistas panorámicas de la ciudad y proporcionan oportunidades para el disfrute al aire libre con diversas actividades (paseos en bote, eventos culturales, festivales…). La presencia de monumentos y espacios culturales en el parque también contribuye a la identidad histórica y artística de la ciudad.



Fairmount Park, 1870. HABS, Library of Congress, https://www.loc.gov/item/pa3426/







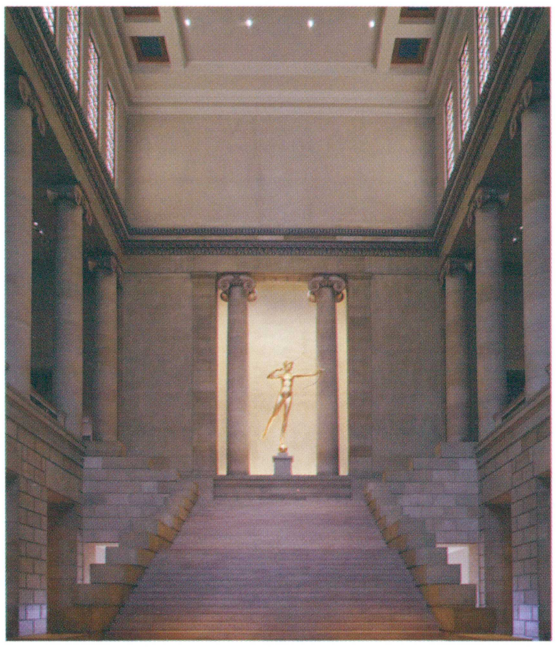


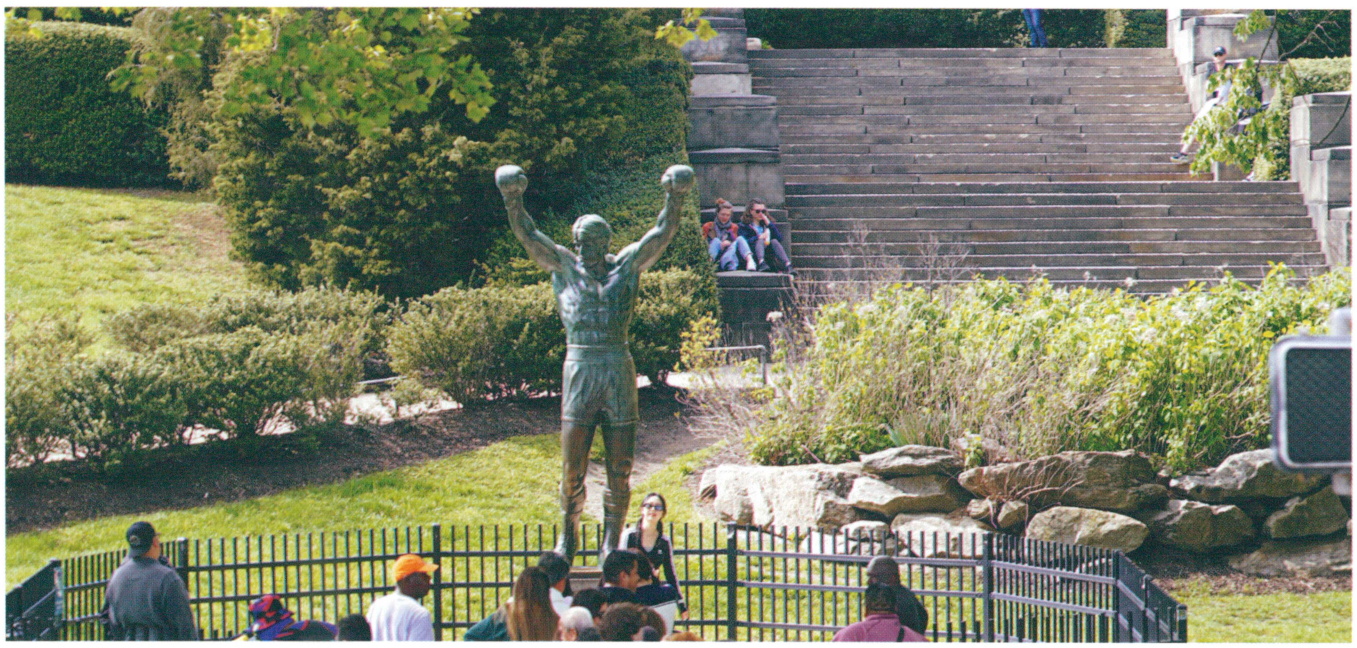
Boathouse Row en Fairmount Park.

Strawberry Mansion Bridge en Fairmount Park [Cortesía de Gregorio Oviedo]



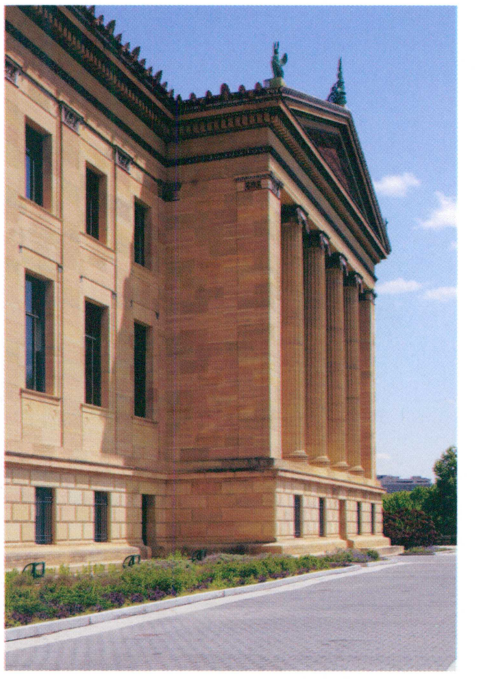
Philadelphia Museum of Art – acceso principal. 6/2022, CC-by DerekPhilipAu-SA 4.0 DEED





Interior y Rocky Steps





Alzados laterales

Philadelphia Museum of Art

El Philadelphia Museum of Art se ubica como un faro cultural y artístico al final de la Benjamin Franklin Parkway. Se sitúa sobre la colina que se reservó durante casi todo el siglo XIX como depósito de agua para la ciudad. El edificio principal fue diseñado en estilo grecorromano por los arquitectos Horace Trumbauer y Julian Abele para la Centennial Exposition de 1876, y su construcción abarcó desde 1895 a 1933. Trumbauer quería terminar la avenida con un monumento compacto y poderoso, pero sus colaboradores preferían algo más parecido a la Acrópolis de Atenas, una colección suelta de templos en la cima de una colina sagrada. Howell Lewis Shay, un joven arquitecto de su oficina, ideó una solución unificadora, creando una planta en forma de "E" y colocando entradas en ambos lados de la barra horizontal. Cada uno de los brazos terminaba en un frontón de templo, ocho en total, de modo que se podía ver el edificio como un solo objeto o como un conglomerado, haciendo de transición entre la ciudad y Fairmount Park. El edificio incorpora las esculturas cromáticas y los refinamientos ópticos de la arquitectura griega antigua, como la curvatura del estilóbato, es decir, la casi imperceptible elevación y caída de la base del templo a lo largo de su longitud, y la ligera inclinación hacia adentro de las columnas del pórtico.

A lo largo de los años este museo ha ido creciendo y anexionando nuevos espacios hasta convertirse en una de las instituciones artísticas más destacadas de Estados Unidos. Alberga una rica colección con más de 240.000 obras de arte que abarca desde la Antigüedad hasta el arte contemporáneo. Destaca su excepcional colección de arte asiático y piezas maestras de artistas como Vincent van Gogh, Marcel Duchamp, Auguste Rodin y Thomas Eakins. Gracias a sus exposiciones temporales y múltiples actividades culturales se ha convertido en un centro de educación y participación comunitaria con casi un millón de visitantes anuales. Su famosa escalinata frontal, conocida como "Rocky Steps" por su aparición en la película Rocky, se ha convertido en un icono cultural y un lugar emblemático para los amantes del cine y los entusiastas del deporte.

Debido al aumento de visitantes y a la falta de espacio para las colecciones, el museo anunció en 2006 que Frank Gehry diseñaría un Master Plan para ampliar y modernizar el museo. El arquitecto canadiense se enfrentó al reto de trabajar por primera vez en un edificio histórico significativo. Su objetivo es "crear nuevos espacios dinámicos para el arte y los visitantes", pero "sin perturbar el exterior clásico de un edificio que ya es un hito definitorio en Philadelphia". Por ello las nuevas galerías de 20.000 m^2 se construyen subterráneas y detrás de las escaleras de la entrada este, perforando una ventana en este acceso. Esta entrada renovada, que facilita la accesibilidad, se completa con un gran atrio central para albergar eventos, revestido de la misma piedra caliza utilizada en el edificio original: la piedra Mankato, una robusta caliza dolomítica de Minnesota, resistente a la erosión y de color dorado. En este vestíbulo se alza una escalera en zigzag al estilo de Piranesi que permite la conexión con el nivel superior. La tarea de Gehry era encontrar una forma de dirigir a los visitantes hacia abajo, lo cual siempre es un desafío. Su solución fue crear este tercer gran vestíbulo, directamente debajo de la escalera principal, y hacer que sea atractivamente visible desde esa entrada oeste. Destaca el restaurado Vaulted Walkway, un corredor abovedado de 195 m con azulejos de Guastavino que se extiende a lo largo del edificio principal y se convierte en un nuevo eje transversal. Ghery se ha encargado también de la nueva tienda, cafetería y restaurante con espacios cálidos y atractivos de techos, paredes y suelos de madera que se convierten en nuevos reclamos para los visitantes. La ampliación tiene previsto finalizarse completamente en 2028 y aumentará en un 60% el espacio de exhibición, albergando principalmente escultura contemporánea, arte asiático y exposiciones especiales.











Fisher Fine Arts Library

Penn University Quadrangle

Richard Medical Research Penn Univ Louis Kahn. 10/2010, Smallbones © Public Domain

Richard Medical Research Penn Univ Louis Kahn. 5/2008, CC BY A. Soojung-Kim Pang –NC-SA 2.0 DEED

Penn University

Fundada en 1751 en el centro de la ciudad, en torno a Fourth Street, se fue desplazando hacia el oeste a medida que la ciudad iba creciendo. Primero se movió a Ninth Street con Market St., y en 1871 cruzó el Schuylkill River para establecerse en su margen izquierda, en un área todavía rural, sin urbanizar y con algunas casas aisladas hacia el noroeste.

El núcleo original se sitúa en torno al College Hall y el estrecho espacio del Perelman Quadrangle, bajo la dominadora presencia del acastillado torreón de la Fisher Fine Arts Library y otros venerables edificios. Allí se retratan los graduados, diploma en mano, con sus birretes y la familia embelesada de testigo. A partir de ese largo patio, la universidad se extiende hacia el norte y el oeste, ocupando unas veinte manzanas con edificios de variada hechura, a veces firmados por grandes arquitectos.

Entre los más conocidos están el propio Quadrangle, de Robert Venturi y Denise Scott Brown, que enseñaron en la Universidad; el Richards Medical Research Laboratory (1961) de Louis Kahn y August Komandant; junto a varios paseos por el interior y traseras de los edificios de gran interés. El Richards La-











boratory cosechó un gran éxito por su pintoresca silueta de torres agrupadas, junto al hecho de que esas torres sean elementos secundarios para servicios. Las funciones del edificio precisan de importantes servicios mecánicos, para limpiar las atmósferas tóxicas de los laboratorios, que Kahn expresa con un conjunto de monolitos de ladrillo que se apiñan alrededor de cajas de cristal con los laboratorios entre ellos. Convierte con ello a los servicios en un elemento monumental, mientras hace desaparecer a los espacios servidos, en teoría los laboratorios que justifican el edificio, tras cajas de cristal[7].

Menos conocido pero de indudable interés es Hill Hall, diseñado por Eero Saarinen en 1960 en 34th y Walnut, que originalmente era una residencia de mujeres, llena de esquinas y detalles sorprendentes, o el contiguo Walnut Street Parking Garage construido por Ehrman Mitchell y Romaldo Giurgola en 1963, con su casi brutalista, pero a la vez delicada, cercha en la fachada lateral.

El estadio Franklin Field, con un edificio en forma de U que alberga las pistas con los graderíos, es uno de los principales hitos del campus, donde ocupa casi toda una manzana situada frente al área original principal del campus. La articulación exterior denota dos filas de gradas superpuestas. El ornamento del exterior consiste principalmente en la grandeza de su forma, de heroicas

Hill Hall

University Parking Garage

Krishna P Singh Center









The Palestra

School of Design

Lerner Center

School of Engineering

Skirkanich Hall

Melvin J & Claire Levine Hall

Lauder College House

dimensiones con arcadas altas y abiertas. La sección final curvada está delimitada desde los lados por secciones arqueadas cóncavas. El estadio está coronado por un parapeto almenado de ladrillo, al estilo del norte de Italia.

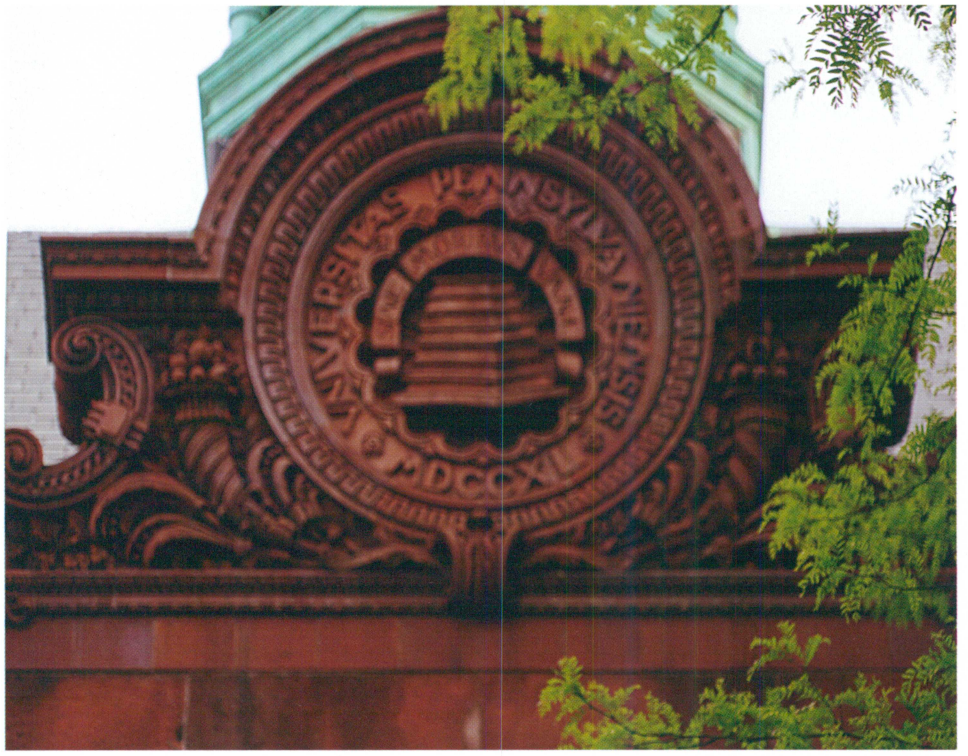
El edificio de cierre de la U, llamado La Palestra, es la sede de los equipos de baloncesto y volleyball de la Universidad. Fue inaugurado en 1927 como uno de los primeros estadios de hormigón armado del país, y cuenta con unas cerchas arqueadas de acero para evitar pilares bajo las tribunas. Se le conoce como la catedral del 'College Basket', donde se han celebrado los mayores campeonatos de ese deporte.

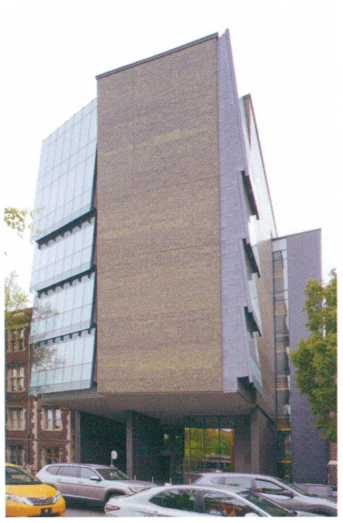
El buen diseño del estadio de fútbol, con capacidad para unos 70.000 asientos le faculta para albergar también el evento de atletismo Penn Relays. Es el estadio con tribunas de dos niveles más antiguo del país y en su momento sirvió como sede de los juegos Army-Navy y de los Philadelphia Eagles. La restauración del hormigón de 1922 del Franklin Field, que se había detenido en 2020, continuó durante 2021 y siguientes. El proyecto incluía reparaciones del hormigón, seguidas de protección catódica de las cerchas de acero y un nuevo revestimiento de membrana para ampliar la vida útil del estadio[8].






SCHOOL OF ENGINEERING AND APPLIED SCIENCE








LAUDER COLLEGE HOUSE



4 Paisajes de movilidad

Apertura territorial

Corredores, caminos y posadas

Puertos y puentes en Chesapeake Bay

Canales de navegación

Pennsylvania Railroad

Paisajes de movilidad

Apertura territorial

Cuando se debatía la manera de diseñar los edificios y de construir las ciudades, también se pensaba en cómo modelar el grandioso paisaje natural que se extendía ante ellos. Por un lado, los americanos veían el mundo natural como algo propio, un recurso a explotar, un campo ilimitado para el desarrollo de las ciudades y el comercio. Por otra parte, miraban al paisaje de manera casi reverencial, como un depósito de potencia moral y como fuente de vigor democrático, y se preocupaban sobre qué ocurriría en América si la pérdida del paisaje siguiera sin freno. Esta doble actitud se mantuvo hasta los 1930 cuando empezaron a surgir las primeras señales de deterioro de la naturaleza [20:4].

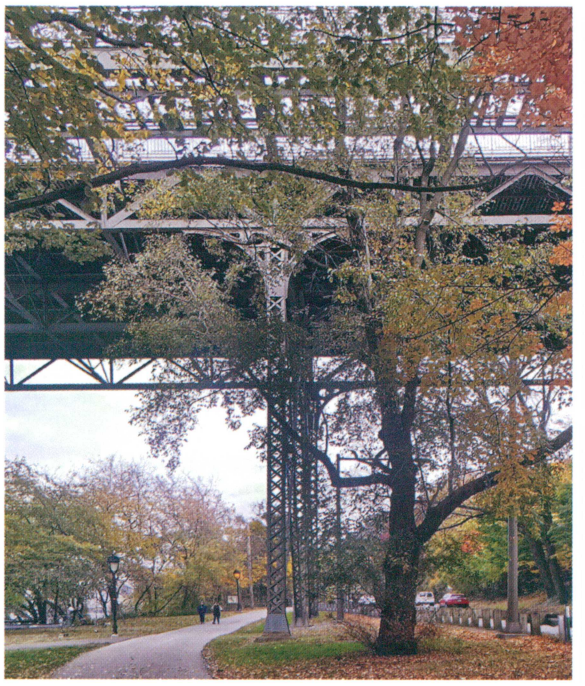
Sin embargo, el tramo central de la costa este no tiene gran interés espacial, ni es muy frágil. Es una plana costera de carácter agrícola, que se ensancha hacia el sur desde New Jersey, separándose del piedemonte en la línea donde se suaviza la pendiente de los ríos hacia la costa atlántica. Una línea que a menudo marca la cabecera de la posible navegación fluvial, y que delimita por el oeste la franja que presenta sitios favorables para el desarrollo de las ciudades. Hacia el lado de la costa, esa franja está interrumpida por dos grandes y ramificados estuarios, las bahías de Delaware y Chesapeake, de manera que las ciudades están separadas de las largas playas del océano por grandes láminas de agua y llanadas agrícolas, ambas de creciente anchura hacia el sur.

Las desembocaduras de los ríos –en las bahías de esa plana costera– eran los sitios perfectos para fundar ciudades, y allí surgieron las principales del tramo central de la costa este. Desde el puerto de Nueva York-New Jersey, nacido en el Hudson River, y hacia el sur, cabe mencionar a Trenton, New Jersey, en el estuario del Delaware River; Philadelphia, Pennsylvania, entre el Schuylkill River y la Delaware Bay; Havre de Grace, Maryland, en el Susquehanna River, que es cabecera de la Chesapeake Bay; Baltimore, Maryland, en cuyo Puerto se abre el Patapsco River; y Washington, D.C., en la desembocadura del Potomac River en Chesapeake Bay que, a su vez, se abre al océano Atlántico en Norfolk, Virginia.

Página 124:

George Washington Memorial Parkway. HAER, photographers by Lowe, Jet & Jack E Boucher, Library of Congress, https://www.loc.gov/resource/hhh.va1677.photos/?sp=223





Strawberry Mansion Bridge
[Cortesía de Gregorio Oviedo]

Por su parte, los principales caminos a lo largo de la costa encontraron en esos ríos los mayores obstáculos para su trazado, en principio salvados con servicios de ferri para dar lugar más tarde a importantes puentes de carretera y ferrocarril. A su vez, las primeras instalaciones de embarque de esos servicios se constituyeron en puertos fluviales para transbordos en la navegación por las bahías y río arriba, así como puntos de arranque de los canales que la fueron mejorando. En esos puntos comenzó la colonización inglesa, y a partir de ellos se generalizó la red de caminos vernáculos que se entrelazó con los caminos principales y construyó el territorio.

Puentes para salir de la ciudad

Los puentes que salvan la cuenca del río Delaware han permitido la conexión de los habitantes entre sí y con las regiones circundantes. Durante el siglo XVIII, los puentes eran de tamaño modesto, y su número era relativamente limitado. Durante el siglo XIX, el ritmo de construcción de puentes aumentó rápidamente, permitiendo el comercio y los viajes a una escala sin precedentes.

Fue durante este periodo cuando se construyeron por primera vez puentes sobre el río Schuylkill, estimulando el crecimiento suburbano y la expansión económica de Philadelphia. Este crecimiento continuó en el siglo XX, impulsando la construcción de importantes puentes sobre el río Delaware, como el puente Benjamin Franklin, el puente Walt Whitman, el puente Commodore Barry, el puente Betsy Ross y el puente Delaware Memorial. Estos puentes servirían y ayudarían a crear uno de los corredores de transporte más transitados del país.

Los puentes que cruzan los ríos Delaware y Schuylkill en Philadelphia se construyeron por primera vez a principios del siglo XIX y, casi invariablemente, estos pasos fluviales se originaron como puntos de transbordador. Los colonos suecos explotaron los primeros ferris en la década de 1660, y en la de 1730 ya funcionaban en un número considerable los puentes actuales.

Puentes sobre el Delaware

Al igual que el desarrollo del oeste de Philadelphia requería puentes sobre el Schuylkill River para hacer frente a la demanda de cruzar el río, el aumento del tráfico de cercanías a través del Delaware impulsó planes para conectar la ciudad directamente con Camden. Con este fin, las Asambleas Legislativas de New Jersey y Pennsylvania crearon comisiones que, en 1919, se agruparon bajo el nombre de Comisión Conjunta del río Delaware (rebautizada como Autoridad Portuaria del río Delaware en 1931).

Su objetivo era la construcción y el mantenimiento de enlaces entre los dos estados. Inicialmente incluía un único puente, que se terminó en 1926 y que recibió el nombre de Delaware River Bridge, aunque en el mundo de los diseñadores de puentes siempre se conoció como Philadelphia-Camden Bridge (posteriormente fue rebautizado como Benjamin Franklin Bridge).

Más adelante se construirían otros tres puentes: el Walt Whitman Bridge en 1955, el Commodore Barry Bridge en 1974 y el Betsy Ross Bridge en 1976; la PATCO Speedline, una línea ferroviaria de transporte público que une Philadelphia y Camden por el Benjamin Franklin Bridge, en 1969; y un transbordador. Los puentes Benjamin Franklin y Walt Whitman son puentes colgantes de acero, el Commodore Barry es un puente voladizo de acero, y el Betsy Ross es un puente de celosía de acero.

Los informes iniciales realizados por la Comisión Conjunta del río Delaware en preparación del puente sobre el río Delaware mostraban que la mayor parte del tráfico cruzaba utilizando el ferri que circulaba entre Market Street, en Camden, y Market Street, en Philadelphia. Además, destacaban que casi dos tercios de este tráfico se originaban localmente en Camden, con una cifra de 24,6 millones de pasajeros al año.

Asimismo, un resumen de estos informes en 1920 mostraba que la tendencia era hacia un porcentaje cada vez mayor de tráfico no local a través del río. Por lo tanto, una conclusión central fue que, en el momento de la construcción del primer puente, no era económico para la comisión construir un sistema elevado de tránsito rápido, pero que sería un plan con "características atractivas" a medida que los patrones de tráfico cambiaran en las décadas siguientes hacia un mayor número de viajeros de larga distancia. El propio puente actuaría como catalizador de estas tendencias.

Tras la finalización del puente Benjamin Franklin, creció la demanda de una conexión a través del río Delaware entre New Jersey y Delaware. Un servicio de transbordador puesto en marcha en 1926 para satisfacer esta demanda generó casi inmediatamente un embotellamiento del tráfico, con colas de automóviles de hasta cuatro millas de largo a ambos lados del río. A pesar de ello, hasta 1940 la Asamblea General de Delaware no estudió la posibilidad de construir un puente. El proyecto se retrasó debido a la Segunda Guerra Mundial, pero en 1947 se formó la Delaware River Crossing Division y comenzó la construcción del Delaware Memorial Bridge. Se terminó en 1951, convirtiéndose en el segundo puente sobre el Delaware en la zona de Philadelphia.



Philadelphia Camden (Benjamin Franklin) Bridge 1926

El puente de Philadelphia-Camden sobre el río Delaware (1922-26) fue récord del mundo, con su tramo principal de 533,4 m de luz y unas dimensiones físicas entonces desmesuradas[1]. Era una época de constante superación del récord pues, cuando se comenzó su construcción, éste estaba en poder del Bear Mountain Bridge, cuyo diseño no incorporaba ninguna innovación y que todavía no se había terminado. El Delaware River es frontera entre estados. Separa Philadelphia de la ciudad de Camden, en la orilla de New Jersey, y en ese lugar tiene una anchura de unos 700-800 m.

Según Condit, su especial diseño le convierte en el primer puente colgante claramente moderno construido a gran escala. Los simples arriostramientos diagonales de las torres, las armaduras de refuerzo Warren poco profundas y el único par de cables son logros duraderos que ponen de relieve la madurez del tipo. Sus diseñadores Ralph Modjeski, ingeniero jefe; Leon Moisseiff, ingeniero de diseño; y Paul Cret, arquitecto consultor, eran los líderes de su profesión en ese momento.

El acceso a Philadelphia y el tramo de anclaje se encuentran sobre las calles estrechas y densamente construidas cercanas al paseo marítimo, donde se pone de manifiesto el sentido de escala ante los enormes elementos del puente. La combinación del gran tamaño con la vibración continua de la estructura bajo la carga del tráfico (característica, ésta última, de todos los puentes colgantes) proporciona al peatón una poderosa experiencia empática que contrasta radicalmente con el modo dominante de la arquitectura de la ciudad [18:131].

Con todo, el puente resulta algo ajeno a la margen del río, y se relaciona mejor con el propio río que con la ciudad. Aunque su entronque ha mejorado con la transformación de los dos piers situados aguas abajo, el Cherry Street Pier y el Race Street Pier, que proporcionan una rara proximidad al tamaño de la gran pila.



Benjamin Franklin Bridge







Benjamin Franklin Bridge













Race St Pier

Cherry St Pier







Delaware Bridge

Walt Whitman Bridge from the air [Courtesy of American Galvanizers Association (AGA)]

Walt Whitman Bridge [Courtesy of Delaware River Port Authority]

Walt Whitman Bridge 1957

Aguas abajo del Delaware River, en el extremo sur de la ciudad, hay otro importante puente colgante, con un tablero de un solo nivel soportado por cerchas triangulares de canto uniforme. La calzada tiene siete carriles viarios, y una longitud total de 3.652 m. El vano principal es de 610 m de luz entre las dos pilas situadas en las riberas, que sobresalen sobre las fábricas y naves industriales de ambas orillas, lo que hace difícil su visita y la toma de fotografías. Se trata de un puente más estilizado en todos sus elementos que el Benjamin Franklin. El tablero es recto en planta y con un ligero acuerdo parabólico en alzado. Está pintado en color verde.

A cargo de la Delaware River Port Authority existen otros dos puentes metálicos de interés, sobre pilas de hormigón: el **Betsy Ross Bridge** (1976), de 2.586 m de longitud entre estribos y seis carriles viarios, con la particularidad de que las celosías de cerchas triangulares que soportan el tablero continuo apoyado sobre pilas de hormigón se sitúan por encima en los tres vanos centrales para proporcionar un gálibo mayor, y por debajo en los vanos laterales; y el **Commodore Barry Bridge** (1969), con un tablero exclusivo para coches de cinco carriles viarios, un vano central tipo cantilever y vanos de acceso con celosías, que alcanza los 4.240 m de longitud total[2].



Betsy Ross Bridge

Commodore Barry Bridge

[Courtesy of Delaware River Port Authority]











Strawberry Mansion Bridge
[Cortesía de Gregorio Oviedo]

Spring Garden St

En la página siguiente:

Market St Bridge

Walnut St Bridge

Railway viaduct from Amtrack Station

Puentes sobre el Schuylkill River

Durante el siglo XVIII los puentes eran escasos y de tamaño pequeño debido a la existencia de transbordadores que cubrían las necesidades de cruce de ambos ríos. Fue durante los siglos XIX y XX cuando el ritmo de construcción se agilizó, y los pasos con transbordadores se fueron sustituyendo por puentes que favorecieron las conexiones a una escala sin precedentes. En el río Schuylkill estaban el Gray's Ferry, el Middle Ferry en Market Street y el Upper Ferry en Spring Garden Street (todos en Philadelphia). En el Delaware había ferris en Trenton, New Jersey, y río arriba en New Hope-Lambertville y Easton-Phillipsburg.

El primer puente importante fue el Permanent Bridge (T. Palmer, 1805) en Market St., seguido del Spring St. Bridge (1812). Se llevaron a cabo también puentes ferroviarios como el viaducto de Newkirk (1838, Philadelphia-Baltimore) y el viaducto de Schuylkill (1856, Philadelphia-Reading) que cruza el río en ángulo oblicuo.





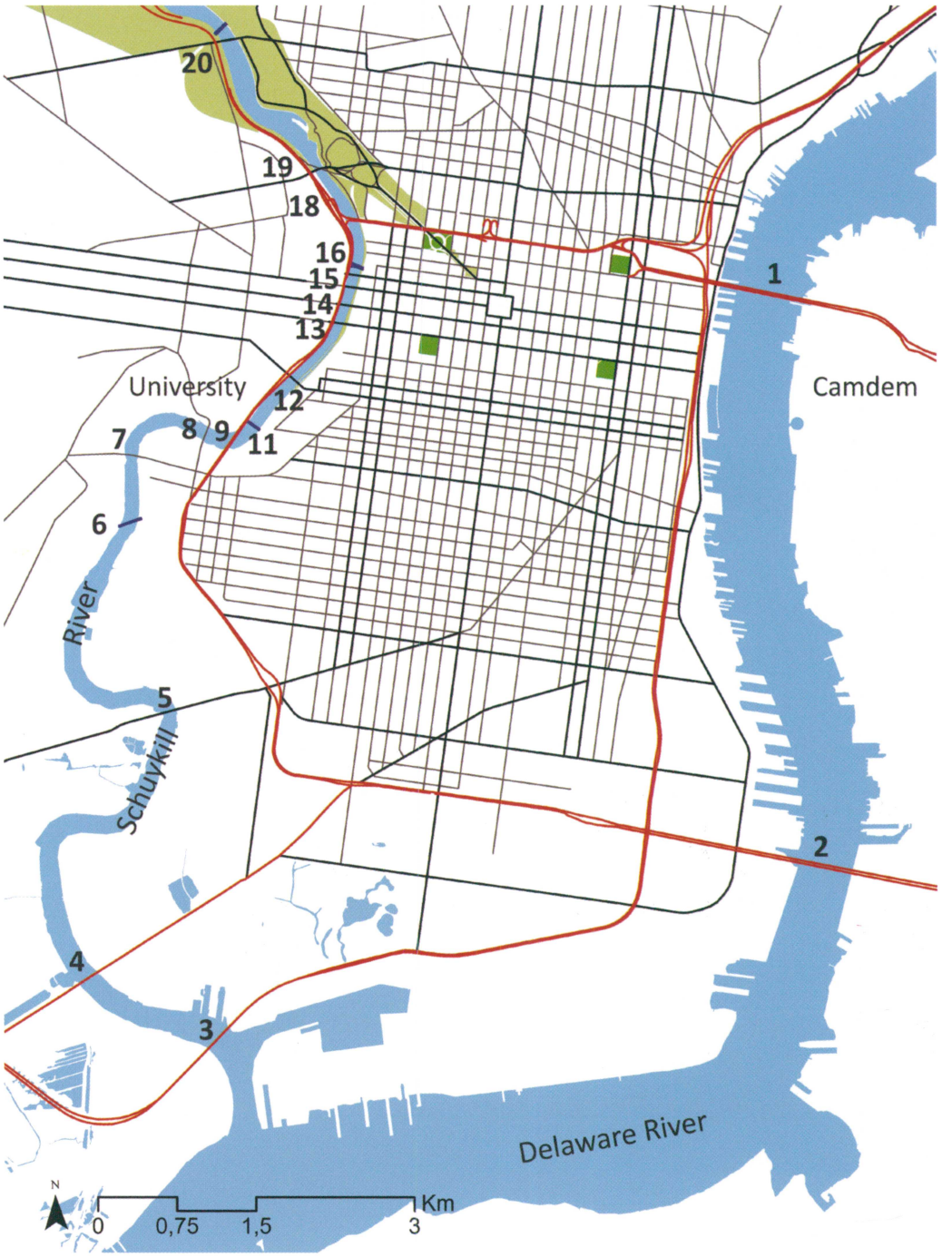


En el siglo XX, el desarrollo oeste de Philadelphia hizo necesaria la sustitución/construcción de nuevos puentes sobre el río Schuylkill que resolvieran el incremento de tráfico (Walnut St. Br. 1893/1990; Chestnut St. Br. 1861/1957; JFK Blvd Br. 1959).

Al oeste, con el objetivo de mejorar las conexiones entre los estados de Pennsylvania y New Jersey, se crearon en 1919 comisiones agrupadas bajo el nombre *Delaware River Joint Commission* (*Delaware River Port Authority* desde 1931) que se encargaron de la construcción de nuevos puentes: Delaware River Bridge en 1926 (actualmente Benjamin Franklin Bridge) y posteriormente los puentes de Walt Whitman Bridge (1955) y Commodore Barry Bridge (1974) aguas abajo, y el Betsy Ross Bridge (1976) aguas arriba.

Puentes de Philadelphia [Elaboración propia]

1. Benjamin Franklin Bridge
2. Walt Whitman Bridge
3. Girard Point Bridge
4. George C. Platt Memorial Bridge
5. Passyunk Avenue Bridge
6. B&O Railroad Bridge (Baltimore-Ohio)
7. Schuylkill Swing Bridge
8. Grays Ferry Ave. Bridge
9. University Avenue Bridge
10. Schuylkill Expy Bridge
11. Schuylkill Arsenal Railroad Bridge
12. South St. Bridge
13. Walnut St. Bridge
14. Chestnut St. Bridge
15. Market St. Bridge
16. JFK Boulevard Bridge
17. Pennsylvania Railroad Bridge
18. Vine St. Expy Bridge
19. Spring Garden Bridge
20. Girard Avenue Bridge









South St Bridge

Chesnut St Bridge

30th St Terminal Railway Bridge

Nombre	Fecha inauguración	ingenieros / propiedad	Tipo	Luz apoyos	Ancho
Benjamin Franklin Bridge (Delaware River Bridge)	1926	Ralph Modjeski, Leon Moisseiff, Montgomery B. Case	Colgante	1750 feet 533 m	128 feet 39 m
Walt Whitman Bridge	1957	Ammann & Whitney Modjeski & Bethlehem	Colgante	2001 feet 610 m	92 feet 28,09 m
Commodore Barry Bridge	1974	Delaware River Port Authority (DRPA)	Puente en voladizo	1644 feet 501 m	77 feet 23 m
Betsy Ross Bridge	1976	Michael Baker Jr.	Puente celosía pasante	729 feet 222,2 m	105 feet 32.11 m
Girard Point Bridge	1973	American Bridge Company (supervisión)	Celosía en voladizo	705 feet 215 m	96 feet 29.2 m
George C. Platt Memorial Bridge (Penrose Avenue Bridge)	1951	Pennsylvania Deparment of Transportation (PennDOT)	Celosía	680 feet 207 m	48 feet 15 m
Passyunk Avenue Bridge	1983	State Highway Agency	Basculante	222,1 feet 67.7 m	74.1 feet 22.6 m
B&O Railroad Bridge (CSXT's Schuylkill River Bridge)	(1880)-1910	American Bridge Company	Giratorio	520 feet 160 m	45.6 feet 13.9 m
Schuylkill Swing Railroad Bridge	(1902)-2018	Philadelphia, Baltimore and Washington Railroad Company (PB&W)	Giratorio de celosía	266 feet 81 m	57.7 feet 17.6 m
Grays Ferry Ave. Bridge	(1910)-1976	Pennsylvania State Highway Agency	Viga múltiple	223 feet 67.9 m	36 feet 10.9 m
University Avenue Bridge	1930	Paul Philippe Cret Stephen H. Noyes	Basculante	134.3 feet 40.7 m	100 feet 30 m
Schuylkill Expy Bridge	1956	Pennsylvania Deparment of Transportation	Puente viga	273.5 feet 83.3 m	54.1 feet 16.5 m
Schuylkill Arsenal Railroad Bridge	(1862), 1886	The Pennsylvania Railroad Company/ CSX Transportation	Giratorio de celosía	193.5 feet 59 m	70.8 feet 21.6 m
South St. Bridge	(1920), 2010	Philadelphia's H2L2 Architects & Planners	Puente viga	144 feet 44 m	82.7 feet 25.2 m
Walnut St. Bridge	(1893)-1991	Pennsylvania Deparment of Transportation (PennDOT)	Puente viga	62 feet 19 m	62.6 feet 19.1 m
Chestnut St. Bridge	(1866)-1957	Strikland Kneass (1866)	Puente arco de hierro fundido (1866)	– –	69.8 feet 21.3 m
Market St. Bridge	(1805-1850-1875-1888)-1932	Timothy Palmer (1805)	Puente arco	180 feet 55 m	112 feet 34 m
JFK Boulevard Bridge	(1959)-2009	JMT-Johson, Mirmiran & Thompson (rehabilitación 2009)	Puente viga	475 feet 144.7 m	47.9 m 14.6 m
Pennsylvania Railroad Bridge	(1867)-1910	Connecting Railway Company	Puente arco de piedra	–	–
Vine St. Expy Bridge	(1959)-1989	Pennsylvania Deparment of Transportation (PennDOT)	Puente viga	295.6 feet 90.1 m	83 feet 25.3 m
Spring Garden Bridge	(1813)-1965	Richard Wisniewski	Puente viga	354.3 feet 108 m	64.6 feet 19.7 m
Girard Avenue Bridge	(1885-1874)-1971	Philadelphia Deparment of Streets	Puente viga	197 feet 60 m	110.5 feet 33.7 m
Columbia Railroad Bridge	(1834), 1920	Samuel Tobias Wagner Philadelphia & Reading Railway	Puente arco de hormigón	121.3 feet 37 m	57 feet 17.6 m
Strawberry Mansion Bridge	1897	Theodore Cooper Fairmount Park Transportation Company	Puente arco celosía	200 feet 61 m	80 feet 24.4 m



Washington Baltimore Parkway

Corredores, caminos y posadas

Desde Baltimore hasta Washington DC hay gran número de núcleos residenciales y centros comerciales agrupados en los bordes de varios caminos importantes: la Ruta 1 de Estados Unidos, el ramal de Washington del Baltimore & Ohio Railroad, la Baltimore-Washington Parkway y la Interestatal 95 de Estados Unidos. Aunque sus sucesivas transformaciones las han ido encerrando en corredores que las aíslan del territorio, las vías de comunicación han tenido un importante papel en la formación del país.

Asomarse a la historia, bien sea la historia general o la de las propias vías, resulta por ello un elemento esencial para comprender el territorio que vivifican y estructuran. En el caso de la *US1 Road*, permite comprender la relación entre Baltimore y Washington que establece su tramo sur y que participa de lleno en la vecindad costera de la bahía de Chesapeake, o el cruce de la divisoria con el río Delaware que manifiesta su tramo norte entre Philadelphia y Baltimore, donde el recorrido terrestre era inevitable.

La *Calle Mayor* de los Estados Unidos entre Nueva York y Washington ha vivido y marcado alguno de los momentos más importantes de la historia americana, al tiempo que experimentaba muchos cambios durante tres siglos. Sin embargo, estas vías ocultan a menudo la historia y el propio paisaje tras sus corredores arbolados, o tapiados frente al ruido.



Old Tun Tavern, Philadelphia – first lodge of Free Masons in Noth America. Library of Congress, https://www.loc.gov/pictures/item/2006680000/

Es cierto que en Philadelphia había una tradición bien fundada de cuidar las carreteras y plantar filas de árboles. Como apunta Robert Shackleton, 'alrededor de las casas y los centros de reunión cuáqueros, los árboles se colocaban con especial cuidado, para deleite de quienes contemplan los enormes ejemplares en que se han convertido muchos de los árboles plantados por los cuáqueros. Todas las famosas y antiguas carreteras que salían de Philadelphia estaban bordeadas de árboles, ya que los no cuáqueros imitaban su excelente ejemplo de plantación de árboles. Las principales variedades utilizadas eran plátanos, sicomoros, arces y robles, pues ésta no es una campiña cubierta de olmos, como Nueva Inglaterra [59:95].

Sin embargo, durante las últimas décadas y bastante a menudo de forma sostenida o acelerada, la protección de las condiciones de vida en las áreas residenciales adyacentes y, en particular, su aislamiento frente al ruido, han encerrado las carreteras en sus corredores.

A menudo se trata de corredores arbolados o de verdaderas Parkway –vías parque– que conforman una visión, en principio 'placentera', pero enseguida monótona. Si el terreno es llano, resulta difícil saber dónde se está en cada momento, pues las referencias de lo construido han sido cuidadosamente ocultadas, tras el césped bien cuidado de sus márgenes y las posteriores cortinas de frondoso arbolado que sombrean la calzada.

Cuando hay residencias cercanas, las pantallas contra el ruido –plantadas en los diez o quince años justo delante de las cortinas de árboles– se adueñan de la vista y encierran cualquier mensaje visual externo en la dinámica de su paisaje de asfalto, señales y signos. El mundo exterior solo se aprecia por encima de las vallas en las amplias hondonadas, dejando ver el espesor de la cortina, o permitiendo atisbar los cultivos o el verdadero bosque que hay detrás de los árboles, situando así de manera visible al camino en su verdadero paisaje.

Los estados de Virginia, Maryland y Pennsylvania, junto a sus respectivos condados y poblaciones, han desarrollado entidades públicas y privadas para proteger ese patrimonio de vías, albergues y posadas establecidas en la ruta durante los dos siglos anteriores.





Blue Bell Tavern [nota 3]

Rodgers Tavern

En general, esas pequeñas y voluntariosas organizaciones o sociedades han demostrado gran diligencia en el archivo de documentos e imágenes y, quizás en menor medida, en la recuperación, protección y mantenimiento de lo construido. Con ese material, es posible recrear el desarrollo de la movilidad en esa área.

En los itinerarios, un sitio de máximo interés eran las posadas y tabernas. En el siglo XVIII las tabernas eran mucho más que un lugar donde alojarse y cenar, pues servían como redes de comunicación. Esto era especialmente cierto para los establecimientos situados en los puertos, donde las noticias lejanas eran traídas vía los marineros cuando desembarcaban, cenaban y embarcaban aquí. La información de los manifiestos de embarque solía estar disponible, por lo que las tabernas eran una fuente primordial para la empresa comercial, donde se hacían negocios, se pasaba información y se colocaban las órdenes de compraventa.

Las tabernas eran también importantes para la estructura social de la época. Una taberna era una un lugar de encuentro central en una época en la que había pocos sitios de reunión, edificios de oficinas o centros recreativos. Las tabernas albergaban comensales de las sociedades fraternales, reuniones de políticos en activo o de compañías militares, conjuntos de música y danza y compañías de teatro. Trovadores ambulantes traían la noticia del día, con cánticos y risas.

Además de ofrecer entretenimiento y compañía agradable, las tabernas eran también sitios frecuentes para el juego, un pasatiempo muy popular en el siglo XVIII. El whist era el juego de cartas más popular de la época, y uno siempre podía encontrar jugadores al lado de la chimenea.

Como edificios, las tabernas solían tener un par de plantas, la inferior de acogida con lo que hoy llamaríamos bar y restaurante, antes indiferenciados en una estancia única con algún recoveco, y la superior con habitaciones para los dueños y el hospedaje. Todo ello podía estar estructurado en torno a un patio, si el edificio estaba en sitio urbano, o en un edificio aislado con dependencias más o menos adosadas, con funciones de establo y garaje para carruajes en ambos casos.



Havre de Grace. El paso sobre el Susquehanna River de todos los caminos. HAER, Library of Congress, https://www.loc.gov/pictures/item/md0603.photos.086323p/

La US1, camino principal de la Costa Este

Para entender la evolución de las rutas principales, es conveniente entender cómo se han formado. El gran John Brinckerhoff Jackson (1909-1996), profesor y pionero teórico del paisaje cultural americano, resaltaba el valor de las vías de comunicación, en cuanto que sirven para el refuerzo y mantenimiento del orden social, para vincular al lugar central todos los espacios que constituyen el territorio de una comunidad. Defendía que en todas partes hay dos grandes sistemas de caminos, uno de ellos local y centrípeto, el otro regional o nacional y centrífugo.

El sistema *nacional* se caracteriza por la gran escala de los territorios vinculados, que termina por desatender las condiciones locales del paisaje, tanto naturales como construidas. Sus objetivos enfatizan las funciones políticas o comerciales, y tratan de controlar áreas remotas, conectar puntos fronterizos y promover el comercio con lejanos mercados originados en la capital. Se desvía, no solo de los pueblos, sino de las ciudades, para lograr una vía más directa.

El sistema *vernáculo* nace desde abajo. Cuando hay restricciones al uso de la red nacional, o ésta no está convenientemente situada, el viajero local usa caminos o carreteras locales, muy ajustados a la morfología y al terreno, cambiando cuando las carreteras no son utilizables o según la estación. Esto deviene en un sistema flexible, sin plan determinado pero centrípeto, aislado, sin mantenimiento habitual, y sin viajeros de larga distancia o tráfico comercial.

En general, el hecho de que el sistema local se tome en serio y se coordine con el nacional es solo un problema de tiempo, habitualmente para el disgusto de la comunidad local involucrada.



Washington Baltimore Parkway

Es también frecuente que los caminos políticos, que en muchos países se denominan caminos reales, se apoyen en sistemas vernáculos anteriores, que son reconectados, rectificados y mejorados para cumplir sus nuevas funciones. Un instrumento muy útil para hacerse una idea de cómo eran esos caminos son las antiguas guías, a menudo construidas a partir de los recorridos de los caminos existentes.

En la época de la construcción del país, los caminos tuvieron gran protagonismo en el desarrollo de las campañas de la guerra o en las idas y venidas de las múltiples reuniones, convenciones y congresos que exigía el proceso. Los hechos, sucedidos y anécdotas protagonizados por los principales personajes de la Revolución y de la Constitución en esos caminos, se sueldan a los lugares y se convierten en relatos inmutables que aparecen en cualquier estudio o descripción geográfica.

El libro *Viejos caminos fuera de Philadelphia* es buen ejemplo[3]. Escrito en 1917, está lleno de este tipo de relatos, en sí mismos más relevantes que cualquier descripción del recorrido y sus accidentes geográficos. En relación con el camino de Philadelphia a Wilmington, apunta: Es fácil simpatizar con los pasajeros que decidieron que "como las sacudidas extremas del vagón habían provocado una queja general... y era de esperar que las molestias persistieran", sería mejor contratar algún otro medio de transporte. Y se puede apreciar su decepción cuando se descubrió que el carro era el único carruaje disponible en el camino. Solo unos meses después de que el inglés relatara su difícil experiencia, el *American Annual Register* decía: Los caminos de Philadelphia a Baltimore exhiben durante la mayor parte del trayecto un aspecto de salvaje desolación. A intervalos estrechos se producen abismos de una profundidad de seis, ocho o diez pies. Una diligencia que salió de Philadelphia el 5 de febrero de 1796 tardó cinco días en llegar a Baltimore. Son unos 170 km, el tiempo durante los primeros cuatro días fue bueno y las carreteras estaban en un estado espantoso[4].

Los ríos a cruzar siempre generaban un asentamiento en el camino. El caso de la King's Highway de Philadelphia a Wilmington, unos 50 km por un 'camino



Susquehanna River Bridge, Havre de Grace, Northeast Railroad Corridor. HAER, Library of Congress, https://www.loc.gov/pictures/item/md0603.photos.086318p/

real' construido por los ingleses, cruzaba el Schuylkill River en lo que todavía se llama Gray's Ferry Road. Ya en 1740 el encargado del ferry era George Gray, y desde entonces su nombre ha estado relacionado con el lugar. Tantos viajeros utilizaron el ferry que, en 1790, se abrió un jardín para su espera en la orilla occidental del río. Este jardín fue descrito por un visitante entusiasta como "romántico y encantador más allá del poder de descripción". Llamaban la atención las naranjas, limones, piñas y otras plantas tropicales, y sobre el hecho de que en el terreno había "todo tipo de flores que uno pudiera imaginar que la naturaleza haya producido alguna vez, y con el mayor despliegue de fantasía y variedad". Grutas, cascadas, puentes de cadenas y otras atracciones le hicieron pensar que debía estar "en tierra encantada". A este jardín acudían en gran número desde Philadelphia, pues el entretenimiento era agradable. En invierno, el lugar se convirtió en la Meca de los paseos en trineo. Está registrado que George Washington se refrescó más de una vez en la posada de Gray's Garden[5].

En los caminos políticos los ferris siempre acababan por convertirse en puentes. Al ferri de Gray's le reemplazó años después un primitivo puente flotante, cuya construcción describió así Thomas Twining, un inglés que visitó los Estados Unidos en 1796:

Pronto llegamos al Schuylkill... lo cruzamos por un puente flotante, construido con troncos de madera colocados uno al lado del otro sobre la superficie del agua y tablones clavados a través de ellos. Aunque el puente flotaba cuando no estaba cargado, o lo estaba solo ligeramente, el peso de nuestras caravanas lo hundió varios centímetros por debajo de la superficie, y los caballos chapoteaban en el agua, de modo que un pasajero a pie que pasara al mismo tiempo se habría visto expuesto a graves inconvenientes. La aspereza y la imperfección de esta construcción en la principal carretera de América, y a menos de una milla de la sede del gobierno, ofrecieron el ejemplo más sorprendente que había visto hasta ahora del poco progreso que el país había hecho hasta entonces en la mejora de su civilización.

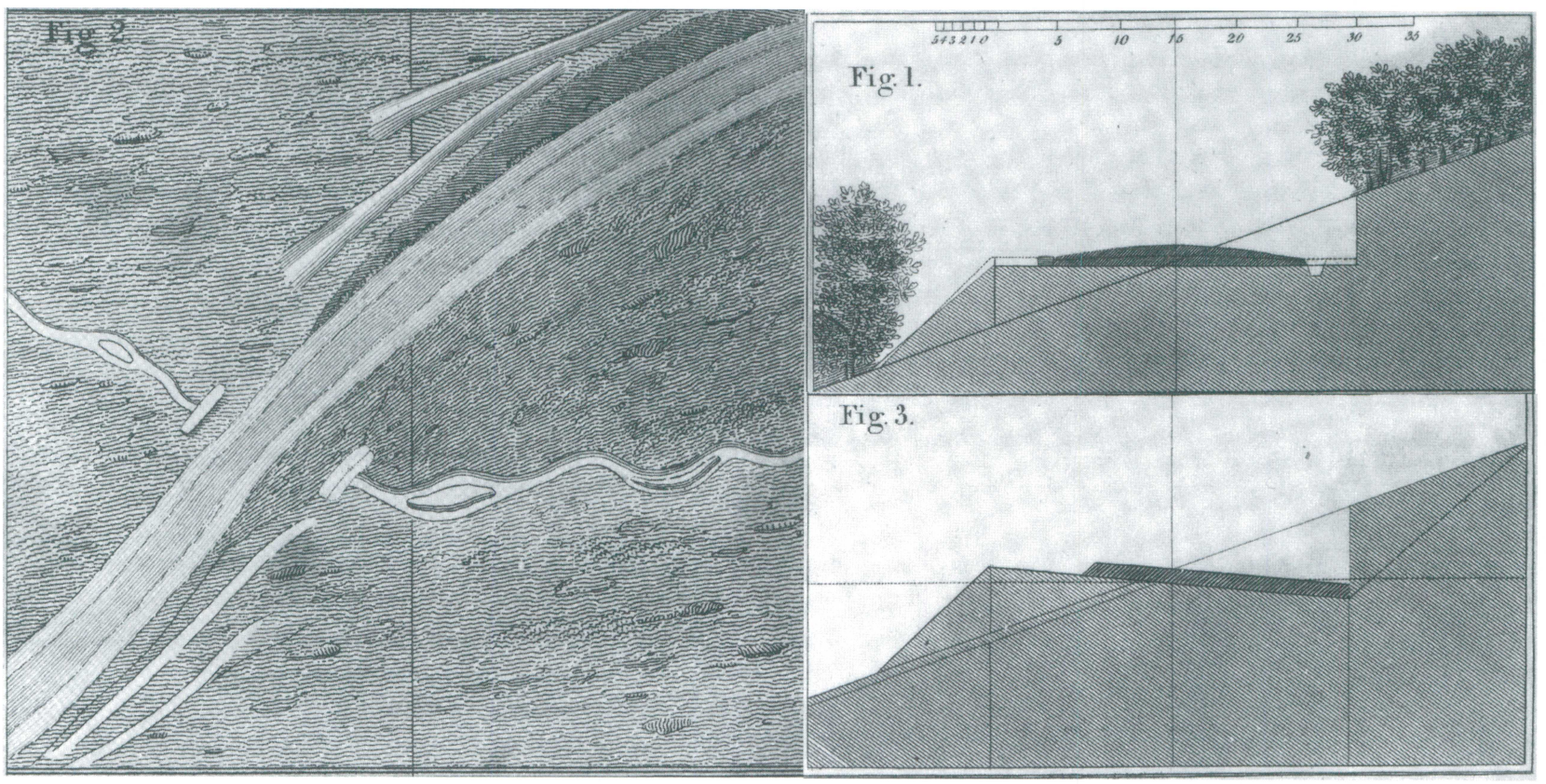


Washington Baltimore Parkway

Pero el viajero era demasiado educado para decir esto como su última palabra. Por temor a haber sido demasiado crítico, añadió: 'Creo que no hay nación que hubiera hecho más en tan poco tiempo, y la mayoría de las naciones habrían hecho infinitamente menos... El puente de tablas y troncos probablemente había sucedido a un barco más inseguro y ciertamente en unos años sería sustituido por arcos de ladrillo o piedra'[6].

También es frecuente que esos libros o guías vinculen el lugar con el paso de personajes históricos. George Washington es siempre el preferido. El ferri y el puente de Gray que lo sucedieron fueron testigos de escenas conmovedoras. Por ejemplo, la de un día de octubre de 1781, cuando un pasajero del expreso llegó desde el sur, trayendo la noticia que fue anunciada por primera vez a la sorprendida ciudad por un vigilante alemán de que Cornwallis se había rendido.

Más de dos años después, el victorioso general Washington cruzó el río en el ferri de camino a su propiedad en Mount Vernon, donde esperaba pasar el resto de sus días en paz. Un día de primavera de 1789, el puente fue decorado con arcos de triunfo, flores y arbustos de hoja perenne, esta vez también en honor al general Washington, quien lo cruzó camino a Nueva York para asumir su cargo de presidente. El 18 de diciembre de 1799, el coche correo del sur cruzó el puente y, "atravesando los bosques que bordeaban el Schuylkill, tomó la carretera rural que llamamos Spruce Street". Uno de los pasajeros sobresaltó a todos los que estaban al alcance de su voz cuando hizo el triste anuncio: "¡George Washington está muerto!". Es seguro que Washington pasó por allí, pero aunque eso no signifique nada, cien años después el autor del libro no duda en asociar las tres fechas clave del primer presidente de los Estados Unidos a su relato, como manera de integrar el puente en la historia del país.



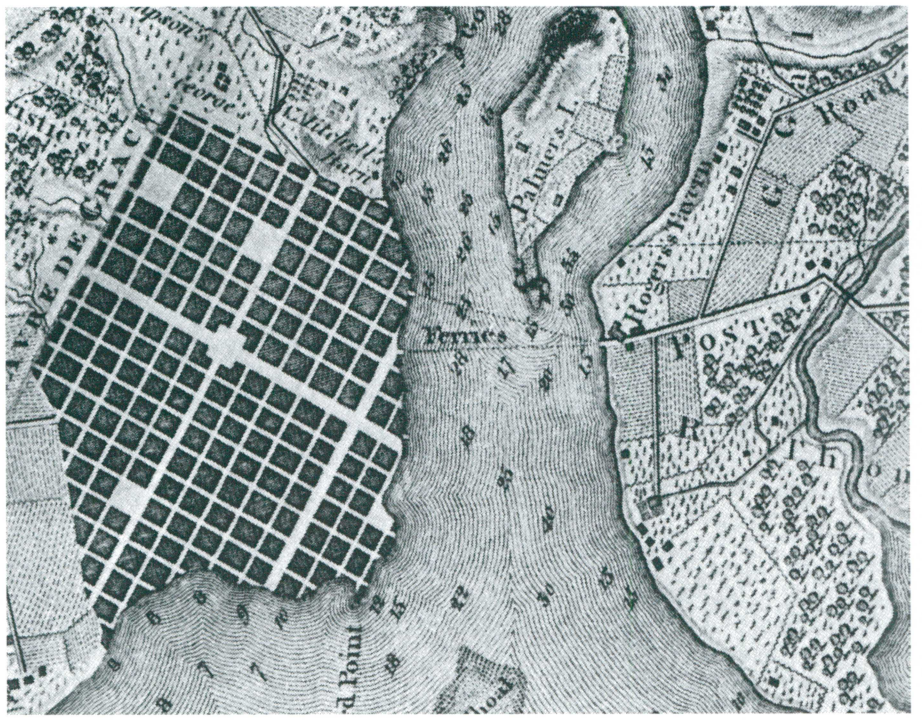
Latrobe Plan Section for the National Road [61:143]

El tramo Baltimore-Washington DC

A principios del siglo XVIII, el área por donde ahora discurre la Ruta US1 todavía era de carácter rural y agrícola, pero la fundación de los núcleos de Elkridge Landing y Bladensburg cambió ese panorama. Elkridge Landing se estableció en 1734 mediante una ley de la Maryland General Assembly, para un sitio de 12 ha, a orillas del río Patapsco, con 40 parcelas. Bladensburg fue establecido en Garrison's Landing, en el brazo oriental del Potomac, en 1742 por la Asamblea, con comisionados designados para comprar 24 ha y planear una ciudad de 60 parcelas de 0,4 ha.

Tanto Elkridge Landing como Bladensburg prosperaron inicialmente y se convirtieron en importantes ciudades portuarias con muelles, tabernas y tiendas. En Elkridge Landing, el lecho del río comenzó a llenarse con lastre de arena de los barcos que utilizaban el puerto, cerrándolo a los barcos a mediados del siglo XVIII. Bladensburg también sufrió sedimentación, en su caso causada por la erosión de las plantaciones de tabaco aguas arriba de Eastern Branch, lo que hizo que el antiguo puerto de aguas profundas ya no fuera navegable en 1835, justo cuando llegó el ferrocarril y pasó por alto el centro de la ciudad.

A mediados del siglo XVIII, cuando los puertos estaban en auge, se puso en uso una carretera que conectaba Baltimore con Georgetown a través de Elkridge Landing y Bladensburg. Ya en 1741, una carretera conectaba Baltimore con Elkridge Landing. En la década de 1790, se habían establecido tabernas a lo largo de su curso, algunas frecuentadas por George Washington; se inició una ruta postal; y se estaba considerando convertir la ruta en una carretera de peaje [34:23].



Chesapeake Bay Map and Susquehanna River, Benjamin Latrobe. C.P. Hauducoeur, Engineer, 1799 [61:108]



Susquehanna River Railroad Bridge, Three trusses, Havre de Grace, Harford County. Library of Congress, https://www.loc.gov/pictures/item/md0961.photos.082058p/

El cruce del Susquehanna River en Havre de Grace

Uno de los mayores obstáculos para el camino de Philadelphia a Baltimore y Washington que bordeaba la Chesapeake Bay era el cruce del Susquehanna River en Havre de Grace, justo en su desembocadura en la bahía. El cruce del río y el puerto donde terminaba la navegación fluvial, luego apoyada por un canal paralelo, generó una importante actividad económica en la zona que dio pie al nacimiento de la población.

El río se cruzaba por barca hasta que la navegación a vapor permitió establecer un servicio de ferri en Havre de Grace para la carretera principal entre Baltimore y Philadelphia, y todos los demás destinos al norte y al sur. Dada la configuración del extremo norte de la bahía de Chesapeake, es un lugar estratégico, casi obligado para el paso de caminos y ferrocarriles, así como para comienzo de canales que penetren el territorio. El ferrocarril, sin embargo, está obligado a tender puentes para el paso, pero cruza a bastante mayor altura e ignora por completo las márgenes del río.

El ingeniero Benjamin Latrobe levantó el mapa base para mejorar la navegación por el último tramo del río, que cruzó a menudo en Havre de Grace. A veces, durante su reconocimiento, se quedaba en la taberna del lado nordeste del río, al final de la "Post Road to Philadelphia".

El mapa también incluye la taberna y los ferris, pero el mapa completo de Hauducoeur muestra que además de representar la desembocadura del Susquehanna, se ocupó de trazar la parte superior de la bahía de Chesapeake y el detalle de su franja costera. La leyenda reza: 'Un mapa de la cabecera de la bahía de Chesapeake y el río Susquehanna que muestra la navegación del mismo con una descripción topográfica del país circundante a partir de un estudio real realizado por C. P. Hauducoeur, ingeniero (grabado, 1799)'. El mapa está orientado con el norte a la derecha [61:108].

Rodgers Tavern

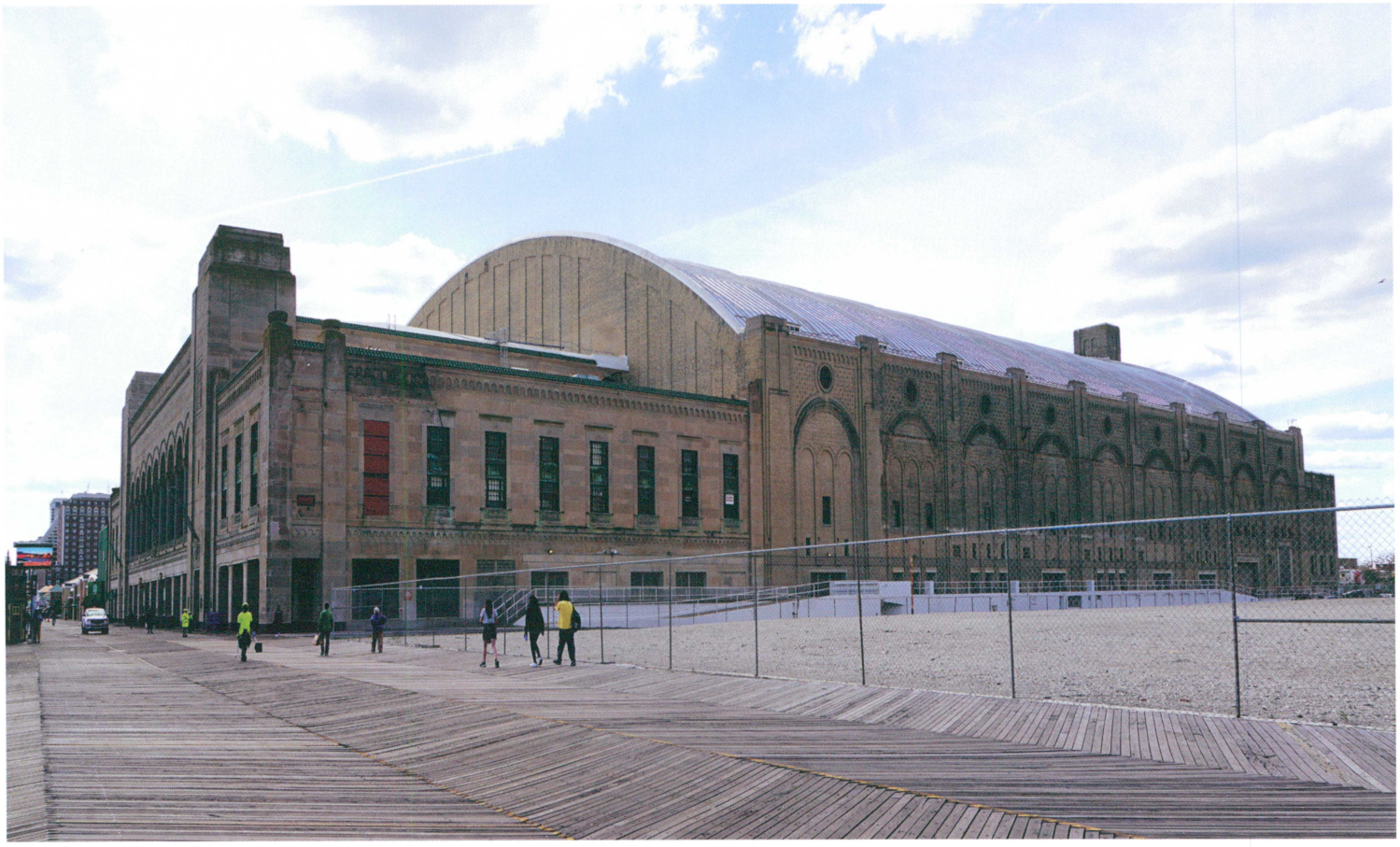

OLD POST ROAD
ESTABLISHED 1666
LOWER SUSQUEHANNA FERRY
ESTABLISHED 1695
RODGERS' TAVERN
WHERE
GEORGE WASHINGTON
FREQUENTLY STOPPED
BETWEEN
1781-1798
1732
1932
ERECTED BY THE CAPTAIN JEREMY H. BAKER CHAPTER
PERRYVILLE CECIL COUNTY MARYLAND


RODGERS TAVERN


"for the Ease and Conveniency of the Inhabitants, Travellers, and Strangers..."
"to keep Tavern at Susquehanna Lower Ferry..."







Atlantic City
Boardwalk



Atlantic City Boardwalk

Atlantic City, Boardwalk Empire

Los primeros 'boardwalk hotels' en Atlantic City dedicados al juego fueron el Hotel Dennis (1924), el Berkeley-Carteret y el Haddon Hall, construidos por ACS en 1924. Se llamaron así por estar junto al paseo marítimo (boardwalk) de madera inaugurado en 1870. Fueron construidos junto a dos antiguas residencias de madera de tres pisos de los 1860, la Chalfonte House y la Haddon House, mantenidas como parte original del complejo.

En 1978, Skidmore, Owings and Merrill (SOM) desarrolla un plan para iniciar el negocio de los casinos en Atlantic City. El proyecto incluye demoler parcialmente y ampliar el hotel Haddon en unos 50.000 m^2, construir otros 100.000 m^2 nuevos para casino más 15 restaurantes, servicios y un aparcamiento de 2.000 plazas. Además, decide renovar el anterior Hotel Dennis e incorporarlo al nuevo conjunto, todo ello en un año. Empleando más de 2.700 trabajadores, ACS logró construir en plazo el ahora llamado Resorts Atlantic City (1979).

En 2010 el casino fue redecorado para adoptar como tema recurrente la serie de HBO, Boardwalk Empire, sobre la era de la prohibición en Atlantic City. Camareros, botones, porteros, música, espectáculos y cócteles recrean aquel ambiente de los años 1920, en un guiño a la propia historia del lugar. Para dar luz natural sobre la gran sala de reuniones, el lado norte, recubierto de alabastro, se abre a la plaza de acceso público. El característico perfil de los lados está cubierto del mismo mármol de la Torre, y el lado sur es acristalado en sus 17 m de altura [1:83].













Atlantic City Boardwalk





Atlantic City Boardwalk



American Legion post. 47



Concord Point Lighthouse

Puertos y puentes en Chesapeake Bay

Esta alternativa de la navegación fluvial o costera explica igualmente la importancia adquirida por localidades ribereñas, como Annapolis o Alexandria, en cuyos puertos se desarrolló toda una cultura náutica y marítima, tanto deportiva como militar. Como ambas rías o bahías son de aguas abrigadas, los viajes de Philadelphia a Washington aprovechaban la mayor comodidad de la antigua navegación costera, frente al duro viaje terrestre de caballos, carretas y diligencias.

De igual modo, adquieren importancia los puntos obligados de cruce de la bahía, donde se situaron las bases de los servicios de ferri más utilizados, en cuya cercanía aparece la primera esclusa de los canales que acercaban el territorio interior al mar.

Por ambas razones, estos puertos fluviales aparecen en todos los relatos de viaje y campañas guerreras, con lo que entran en la historia y se convierten en lugares propicios para la rememoración. Estatuas, banderas y cañones aparecen en la escena y otorgan un peculiar carácter a las ciudades y núcleos de población, mientras los engarzan en las pasadas gestas de los héroes.



Marquis de Lafayette en Havre de Grace

Havre de Grace en Susquehanna River

La amplia desembocadura del Susquehanna River, en Chesapeake Bay, es el punto de cruce más lógico para el principal camino del país, la US1. Es la ruta más cercana a la orilla de la bahía y, por tanto, el camino más corto entre Baltimore y Philadelphia. Es allí donde años más tarde aparecerán los grandes puentes metálicos de los ferrocarriles, contribuyendo a crear un inequívoco paisaje de la movilidad.

El camino de acceso por el sur se convierte en Lafayette Street al llegar a Havre de Grace, y se prolonga por Market Street hasta llegar a Lafayette Square, donde está la entrada al puerto. Allí, el monumento a Lafayette se dedica a todos los que han arriesgado sus vidas por la *Liberty and Freedom* –'Independencia y Libertad'– y recuerda que fue erigido por la *American Legion post. 47,* situada enfrente, y la ciudad en el bicentenario de su fundación (nov. 1976).









El antiguo puerto es ahora un pequeño embarcadero, situado entre el segundo puente ferroviario, todavía en uso y dotado de un tramo giratorio en el canal de navegación del río, y la fila de cabezas cortadas de las pilas del primer puente.

Entre el antiguo embarcadero y el faro situado en Concord Point, que corresponde al quiebro de la costa donde el río desemboca en Chesapeake Bay, la ribera se ha llenado de marinas, cada una con su correspondiente pantalla de edificios. Salvo el tramo contiguo al puerto, donde perviven dos antiguas tabernas convertidas en restaurantes de mariscos y un pequeño Memorial Park, el antiguo núcleo urbano ha quedado totalmente separado del río.

En el centro de visitantes, una antigua maqueta artesanal recuerda lo minúsculo del puerto fluvial y lo recortado de su orilla, llena de pantalanes y barcos varados, junto a un astillero de ribera. El pueblo era un conjunto de casas situadas entre la ribera y el recto camino de acceso, flanqueado por árboles, que llega hasta el núcleo, donde un par de edificios más señalados y un mástil señalan la entrada del puerto.

Havre de Grace Railway Bridge

Marina

Havre De Grace, Maqueta en el Visitor Center

Annapolis

Annapolis es la capital del estado de Maryland, Estados Unidos. Está ubicada a orillas del río Severn, a unos 3 km de su desembocadura en la bahía de Chesapeake, a unos 40 km de Washington DC y a otros tantos de Baltimore, de cuya área metropolitana forma parte. El primer asentamiento data de 1649, y en 1694 se ubicó allí la capital de la colonia británica, con el nombre de Annapolis en honor a la Princesa Ana, quien pronto sería Reina de Gran Bretaña.

En 1708 la población fue elevada al rango de ciudad, que se desarrolló durante todo el siglo como sede de una sociedad cultivada y pudiente, con periódico, teatro y oficinas de comercio, para luego declinar con el surgimiento de Baltimore, en 1780, como puerto de entrada. Desde entonces, la principal actividad comercial de la ciudad es el procesamiento de ostras, aunque mantiene su atractivo turístico y residencial de alto nivel como ciudad costera y de gran vocación náutica. Cuenta con el sustancial apoyo de albergar la US Naval Academy, el lugar dónde se forman los oficiales de la marina americana.

Annapolis se convirtió en la capital temporal de los Estados Unidos tras firmarse el Tratado de París en 1783. El Congreso tuvo sus sesiones en la sede del estado entre el 26 de noviembre de 1783 y el 3 de junio de 1784. El 23 de diciembre de 1783, el general Washington renunció en Annapolis a su puesto de comandante en jefe del ejército continental[7].

US Naval Academy

La primera escuela náutica para oficiales fue concebida por el comodoro Arthur Sinclair en 1819, mientras estaba al mando del Norfolk Naval Shipyard. En diciembre de 1821 se inauguró la "Escuela de Náutica" a bordo de la fragata Guerriere, con entre 40 y 50 guardiamarinas adscritos al barco. El plan de estudios se diversificó con tácticas navales, astronomía, geografía, francés, historia, gramática inglesa y relaciones internacionales. La escuela funcionó hasta 1828, y hay que esperar hasta 1845 para la fundación de la US Naval Academy en Annapolis.

El campus se estableció en los terrenos del antiguo Fort Severn. La escuela abrió con 50 estudiantes de guardiamarina y siete profesores, para impartir unos estudios de cinco años. Solo el primero y el último se pasaban en la escuela. Los otros tres se pasaban en el mar, aunque en 1851 eso se sustituyó por cruceros de prácticas. La primera promoción de estudiantes de la academia naval se graduó en junio de 1854. En 1860, se retomó el uso de un buque escuela, el USS Constitution, que estaba anclado en el astillero y se utilizaba como alojamiento para que los alumnos conocieran la vida y las experiencias a bordo. En 1911 se implicó a la Naval Academy en el desarrollo de la aviación, con la adquisición de tres aviones y la construcción de hangares, aunque el entrenamiento de vuelo de la Armada se trasladó a Pensacola, Florida, en 1914.

El edifico principal del campus es el Bancroft Hall, con una gran rotonda ceremonial que da entrada al despacho del comandante en jefe a un lado, a unas oficinas al otro, y en el centro el gran pasillo que da al salón de actos, decora-

do con escenas de las principales batallas navales contra Inglaterra, España y Francia. Fue diseñado por Ernest Flagg, al igual que la vecina iglesia, cuya gran cúpula es visible desde toda la ciudad de Annapolis.

Middleton Tavern a lo largo de los años

El edificio que está considerado como de una clásica arquitectura georgiana del siglo XVIII, fue probablemente ocupado tan pronto como en 1740, cuando era propiedad de Horatio Middleton. Middleton operaba un ferri que navegaba desde Rock Hall, en la orilla este, y Annapolis. En aquella época la ley requería que los operadores de ferri ofrecieran alojamiento a los viajeros. Middleton Tavern fue una posada para marineros.

Como el ferri ahorraba muchas millas e incontables horas a la ruta terrestre de Philadelphia a Virginia, Middleton Tavern albergó a una galaxia de nuestros más reverenciados líderes del periodo de la revolución americana. George Washington, Thomas Jefferson y Benjamin Franklin estaban entre los jefes más prominentes. Cuando Tench Tilghman, el hombre de Maryland en el staff de Washington, llevó la noticia de la rendición de Cornwallis al congreso en Philadelphia, viajó en el ferri de Middleton.

Como muchas tabernas coloniales, Middleton era algo más que un lugar donde comer y dormir. Era un lugar de reunión y un centro social de la ciudad. Tenía algo de sitio turístico, con jardines desde Prince George Street hasta el borde del agua.

Además, Middleton Tavern era el sitio de reunión del Maryland Jockey Club y de los masones. Era también el frecuente lugar de reunión del renovado Tuesday Club, una organización social de la ciudad para caballeros ilustrados y bien educados. Como el Tuesday Club dejaba registros bien documentados de sus reuniones y de sus miembros, tenemos la oportunidad de dar un vistazo a lo que era la vida y el orden social en esta comunidad hace más de 200 años.

El edificio que aloja la Middleton Tavern ha tenido muchas funciones a través de los años. Durante el siglo XIX fue un almacén general y un mercado alimentario. Las grandes fotografías en blanco y negro del Randall Room fueron tomadas en esa época, y dan una idea de cómo era Annapolis en torno a los muelles de la ciudad. Se ve que el mercado está presente junto con muchos de los edificios que han sido renovados para hacer de los muelles el área de tiendas y restaurantes que es hoy.

El gran molinillo de café y los accesorios de hierro fundido de la cocina son vestigios de esa época.

A principios del siglo XX el edificio volvió a ser un centro de reunión conocido como Tydings Bar. Luego fue comprado por la familia Mandris de Annapolis, y estuvo en funcionamiento como restaurante y tienda de refrescos y recuerdos hasta mediados de los 60. En 1968, Jerry Hardesty compró el negocio y le devolvió el orgulloso nombre que tenía cuando Annapolis era la Atenas de América.

Middleton Tavern se enorgullece hoy de dar a los visitantes la misma clase de hospitalidad tradicional de Maryland y la buena cocina que el propio Samuel ofrecía a nuestros padres fundadores.

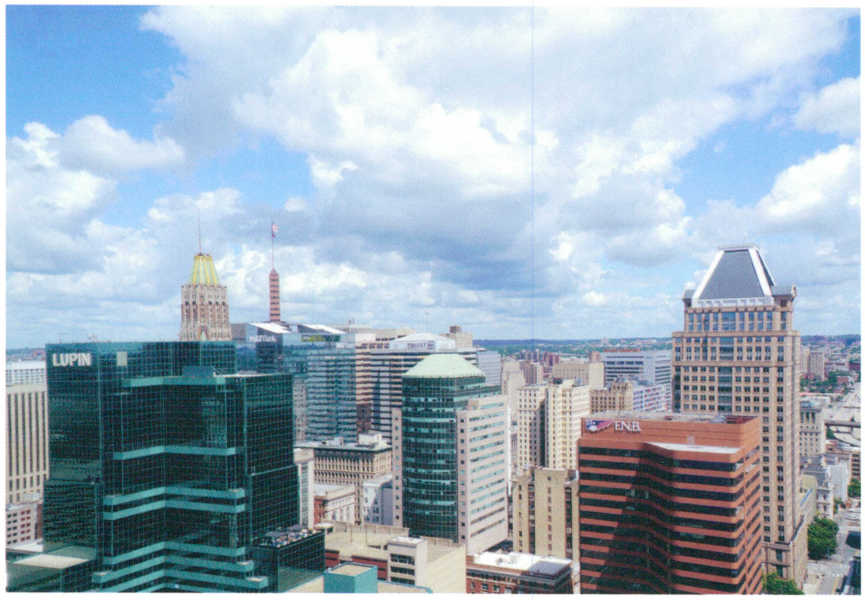

Domino
Sugars


Phillies

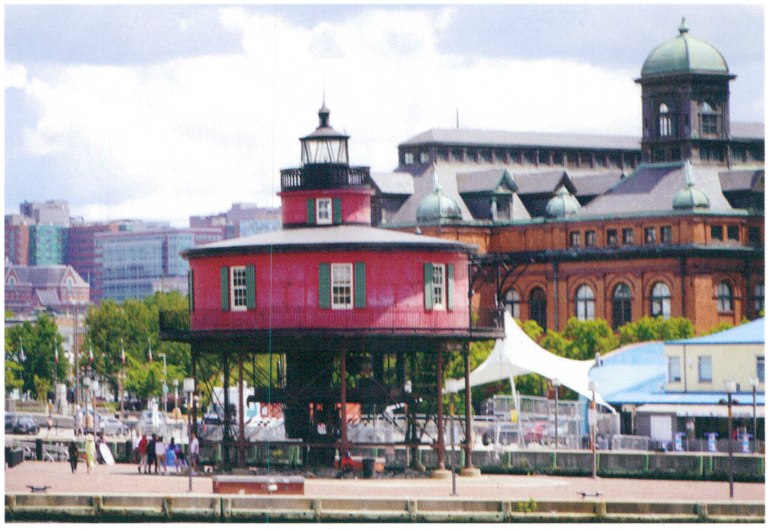







LUPIN
ENB











Puerto de Baltimore

Puerto de Baltimore

El Puerto de Baltimore es el más profundo de la Bahía de Chesapeake, en Maryland. Más cerca del Medio Oeste que cualquier otro puerto de la costa este, el puerto de la ciudad de Baltimore también se encuentra a una distancia en automóvil, de ida y vuelta en el día, de un tercio de la población del país.

Con la ampliación del Canal de Panamá en 2016 para el paso de barcos más grandes, Baltimore y otros puertos costeros del Atlántico pueden ahora recibir a los transportistas de carga más grandes, a menudo del Lejano Oriente, que anteriormente se limitaban a la costa del Pacífico. De hecho, el canal de navegación de 15 m de profundidad de Baltimore, y sus dos atraques para contenedores de ese calado, le permiten albergar dos de los buques portacontenedores más grandes del mundo al mismo tiempo. En julio de 2016, el Ever Lambent, un carguero de Taiwán, fue el primer buque portacontenedores de gran tamaño en llegar a Baltimore a través del Canal de Panamá.

Vistas desde Trade Center



Domino Sugars Refinery

Terminales, grúas y explanadas de carga permiten asumir el nuevo tráfico de grandes buques portacontenedores permitidos por la ampliación del canal de Panamá. Hay cinco terminales públicas y doce privadas de reciente construcción, cuatro grúas post-Panamax, cuatro grúas super-post-Panamax, cuatro grúas Neo-Panamax y explanadas para manejo automatizado de cargas de más de 110 ha.

A medida que Baltimore se convirtió en una ciudad durante la Guerra Revolucionaria, el puerto se convirtió en un centro para el comercio con las Indias Occidentales que apoyó el esfuerzo bélico. Para proteger el puerto, en 1776 se erigió un fuerte de terraplenes de tierra, en Whetstone Point, la estrecha península entre los brazos del río Patapsco.

En 1793, mientras Inglaterra estaba en guerra con Francia, Maryland cedió el control de Fort Whetstone al gobierno federal, que en 1794 inició la construcción de una serie de fuertes en el Atlántico. Entre ellos Fort McHenry, en el sitio de los terraplenes de tierra de Whetstone en 1794. Cerca del antiguo fuerte había mampostería en lugar de muros de tierra y se agregaron más cañones, creando una batería superior e inferior. La necesidad de esta estructura más defensiva quedó demostrada en la Batalla de North Point durante la Guerra de 1812.

Durante el siglo XIX, los clippers de Baltimore partían desde el puerto alrededor del mundo, y desarrollaron un comercio particularmente lucrativo con América del Sur. Aunque Baltimore fue un puerto mucho antes de ser una ciudad, el estado retrasó el desarrollo portuario hasta 1827. Desde entonces,



Puerto de Baltimore

se potenció la búsqueda de concesionarios que se hicieran cargo de la gestión de los muelles, en particular los adyacentes al almacén de tabaco del estado.

Cuando se conectó el Baltimore y Ohio Railroad con los almacenes del puerto en Locust Point en 1845, Baltimore se convirtió en la puerta de entrada comercial a toda una nación en expansión. A medida que crecieron la oferta y la demanda de bienes importados a Baltimore, aumentó la producción y el diseño de buques en los astilleros.

Con el tiempo, el puerto fue aumentando su calado y dimensiones de manera notable. En 1830, el US Army Corps of Engineers inspeccionó el puerto de Baltimore y estableció la profundidad del canal central en 5,1 m. Aunque antes ya se habían realizado dragados, la Ley federal de ríos y puertos de 1852 autorizó por primera vez el dragado de un canal, de unos 6,6 m de profundidad y 45 m de ancho, desde Fort McHenry hasta Swan Point.

Para disminuir las acumulaciones de sedimentos y reducir la necesidad de dragado, en 1869 se creó un nuevo canal, de esa profundidad, pero con 60 m de ancho, y a lo largo de los años se han agregado, profundizado y ampliado nuevos canales. En 2012, el atracadero de la Seagirt Marine Terminal también se profundizó a 50 pies. A mediados de 2015, se amplió el canal de acceso a esa terminal para dar cabida a los buques portacontenedores más grandes del mundo.

Además de mejorar sus funciones propiamente portuarias, el puerto de Baltimore se ha convertido en una atracción de visitantes y turistas, con la instalación de servicios en sus márgenes, y la provisión de recorridos turísticos y barcos de recreo de alquiler.

Susquehanna River Bridges en Havre de Grace

Thomas J. Hatem Memorial Bridge





En la página siguiente:

Havre de Grace Railway Bridge



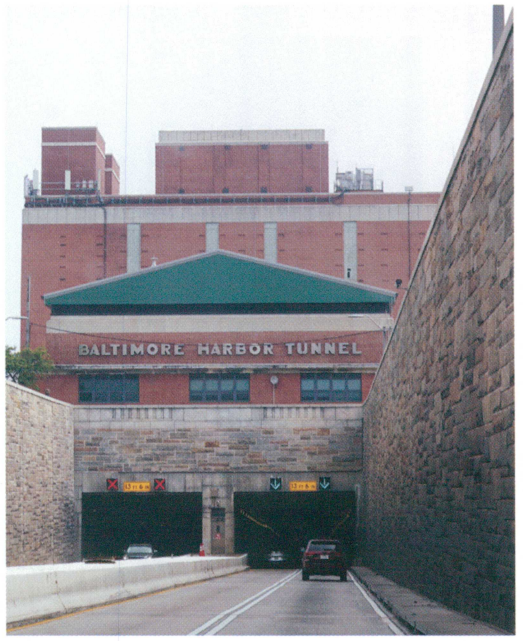


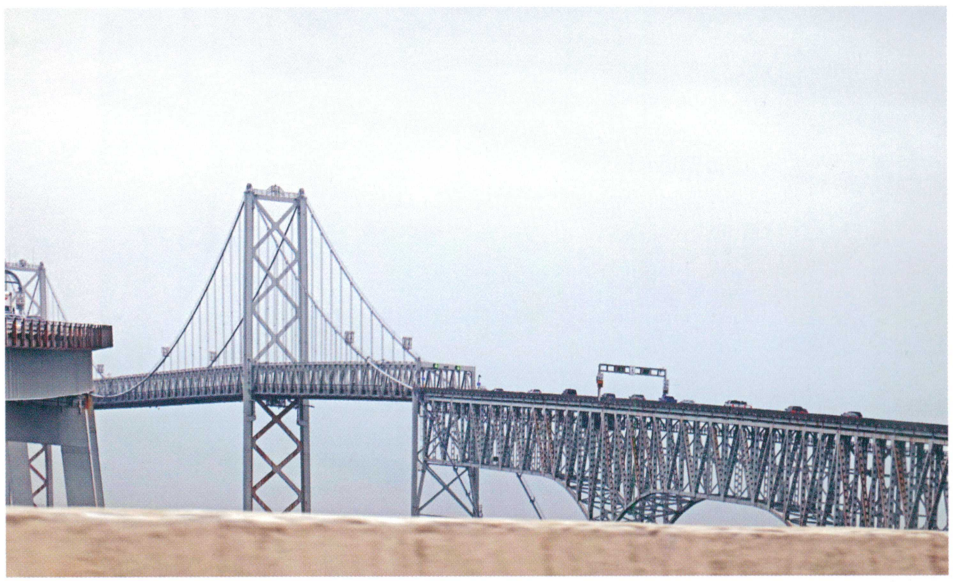









BALTIMORE HARBOR TUNNEL







Chesapeake Bay Bridges

William Preston Lane Jr. Memorial Bay Bridge en Annapolis

Chesapeake Bay bridge



En la página anterior:

Francis Scott Key Bridge en la boca del puerto de Baltimore.

Naval Academy Bridge

William Preston Lane Jr. Memorial Bay Bridge





Chesapeake Bay Bridge-Tunnel. 8/2010, CC BY Jim Powers –2.0 DEED

Chesapeake Bay Bridge-Tunnel, Virginia [CBBT]

Chesapeake Bay Bridge and Tunnel

En 1954 el estado de Virginia creó la Chesapeake Bay Bridge and Tunnel District and Commission y la autorizó a adquirir el servicio privado de ferri entre la costa este de Virginia y el área de Norfolk Virginia Beach para mejorarlo y a implantar otro servicio de ferry con el área de Hampton/Newport News. En 1960 se decidió construir un puente, financiado con una emisión de bonos, que se encargó a la empresa Tidewater Construction, Peter Kiewit y Raymond International. La construcción comenzó en septiembre de ese año y 42 meses después, el puente-túnel se abrió al tráfico el 15 de abril de 1964 y se suspendió el servicio de ferry.

En 1987 se empezó a pensar en la posibilidad de construir un cruce paralelo y en 1990 se aprobó su realización, se realizó una nueva emisión de bonos y se contrató la obra con una JV de PCL Civil Constructors, Inc., The Hardaway Company e Interbeton, Inc., para construir un segundo tramo paralelo y adyacente al existente. El contrato no incluía la ampliación de las cuatro islas artificiales ni los túneles adicionales. En 1999 se abrieron al tráfico los dos nuevos carriles, excepto en las zonas de túneles.

En julio de 2016 se adjudicó la construcción del Tunnel Parallel Thimble Shoal por un monto de $756 millones a una JV de Dragados USA y Schiavone Construction Company, LLC. La construcción de un túnel perforado bajo el canal Thimble Shoal comenzó en la isla más al sur en otoño de 2017 con un plazo previsto de cinco años. La construcción del túnel del canal de Chesapeake, está prevista para una fecha posterior.





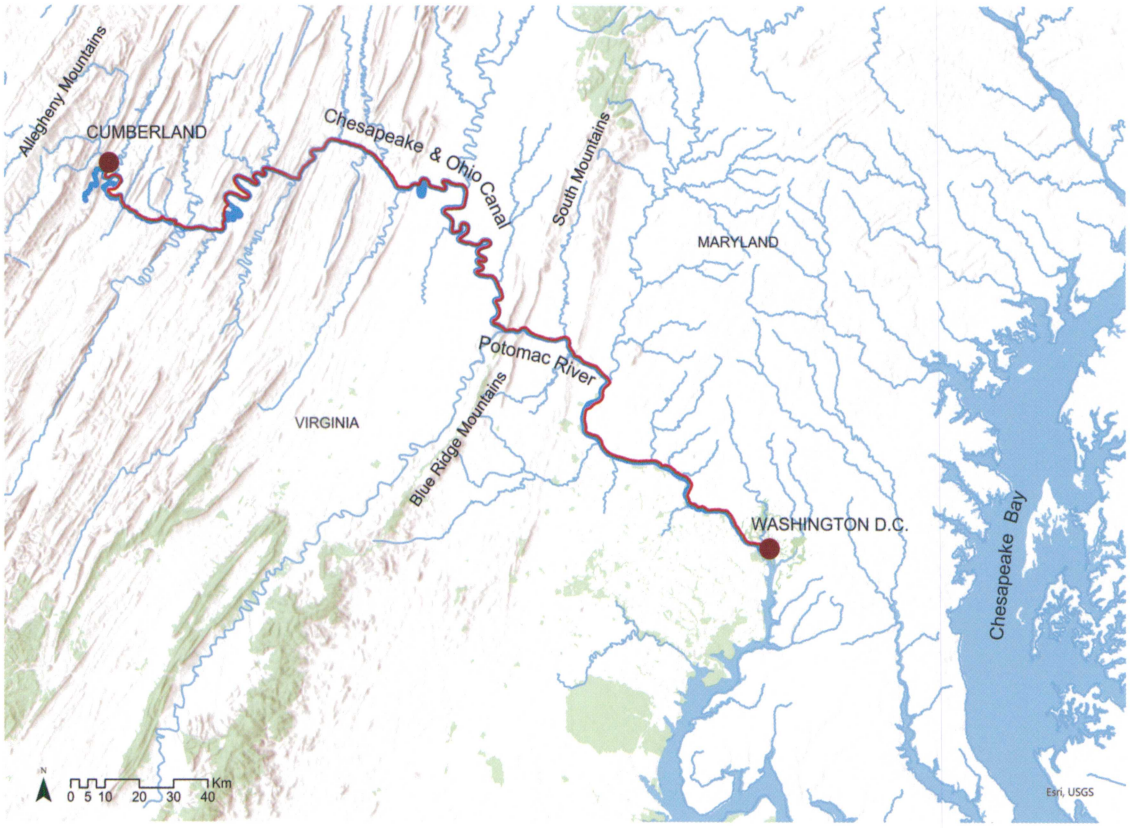




Chesapeake Bay Bridge-Tunnel, Virginia, 2023-evento de lanzamiento e interior del túnel [DRAGADOS]

La Comisión financiará este último proyecto a través de sus reservas, ventas de bonos y préstamos a bajo interés. En 1965, el Puente-Túnel fue seleccionado como una de las Siete Maravillas de la Ingeniería del Mundo Moderno, y la ASCE lo reconoció con el premio de "Logro Sobresaliente en Ingeniería Civil".

De costa a costa, la instalación mide 28,3 km y sigue siendo el complejo de puentes y túneles más grande del mundo. La construcción original requirió la realización de un proyecto de más de 19 km de caballete de bajo nivel, dos túneles de 1,6 km, dos puentes, casi 3,2 km de calzada elevada, cuatro islas artificiales y 9 km de caminos de acceso, con un total de 37 km.



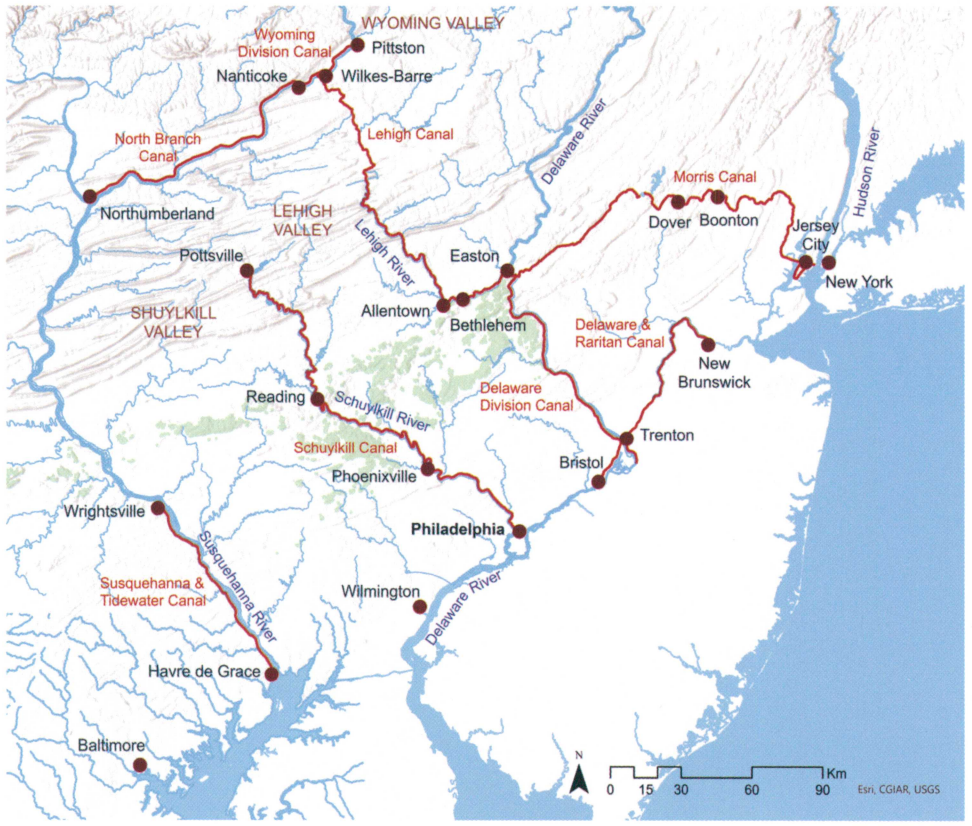
Chesapeake & Ohio Canal
[Elaboración propia]

Canales de navegación

Los canales de navegación constituyeron un medio de transporte barato y fiable a lo largo de la segunda mitad del XVIII y primeras décadas del XIX. El transporte interior estaba limitado a los ríos y condicionado por el nivel de sus aguas, siendo navegables generalmente los meses de primavera y otoño. En el caso de Philadelphia, los ríos Delaware y Schuylkill solo permitían el transporte río abajo por encima de las cataratas de Trenton.

En EEUU la gran época de construcción de canales (Canal Age) comprende las décadas de 1820 y 1830. Se iniciaron o planearon más de 6437 km (4.000 millas) de canales impulsadas en gran medida por el éxito financiero del Erie Canal, inaugurado en 1825[8].

Se hicieron planes para conectar el Este con el Oeste recién colonizado y en continuo crecimiento mediante vías navegables. Con este fin, se creó la Potomac Company en 1785 con George Washington como presidente de la compañía, la cual finalmente fracasó. Por el contrario la Chesapeake and Ohio Canal Company (1828-1924) fue un éxito con la construcción del canal del mismo nombre de 297 km (184.5 millas) de longitud que conectaba Georgetown (Washington DC) con Cumberland (Maryland). El proyecto original proponía llegar hasta Pittsburgh (579 km –360 millas), pero las dificultades financieras y legales unidas a los grandes retrasos obligaron a renunciar al último tramo de la ruta. Apodado "The Grand Old Ditch", transportaba principalmente carbón procedente de las montañas de Allegheny. Estaba formado por 74 esclusas (30,5 m de largo, 4.6 m de ancho y 4.9 m de profundidad) y el túnel Paw Paw de 950 metros que acortaba 6 millas el recorrido.



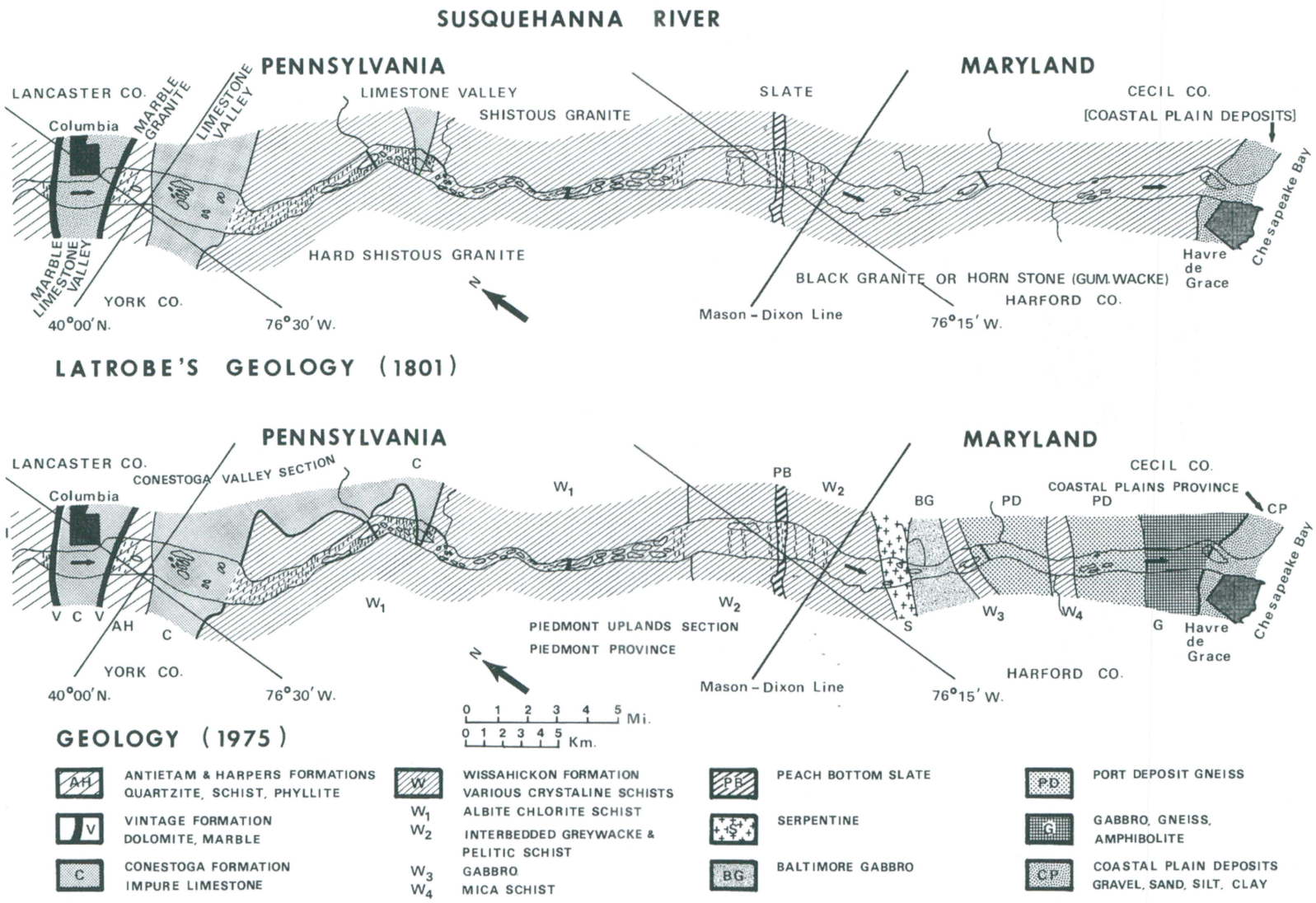
Sirtema de canales de Pennsylvania
[Elaboración propia a partr de nota:9]

En la región de la Gran Philadelphia las dificultades para construir canales fueron enormes, con muchos intentos y fracasos. No fue hasta 1815 cuando la Asamblea Legislativa de Pennsylvania concedió una carta a la Schuylkill Navigation Company para construir un sistema de canales que se extendiera más de 160 km desde Philadelphia hasta Pottsville (Schuylkill Canal, 1825).

Ello influyó en gran medida en la configuración de las relaciones con las regiones interiores (Reading, Phoenixville, Bethlehem y Allentown), favoreciendo a su vez su crecimiento demográfico. El carbón de antracita era el producto dominante en el transporte, llegando al 75% del tráfico total, lo que la permitió convertirse en una potencia industrial y líder nacional en el uso de máquinas de vapor[9].

Se construyeron también otros canales paralelos a cauces fluviales como el Lehigh (1820-1829), el Delaware Division (1829-1832), el Delaware & Hudson (1825-1828) y el Delaware & Raritan (1830-1834) siendo estos dos últimos los que transportaban carbón de antracita al puerto de Nueva York.

A partir de la década de 1840 el ferrocarril empezó a competir con los canales, construyéndose en muchos casos en paralelo debido a la similitud de requisitos de pendiente, lo que llevó a una geografía similar en el flujo de mercancías. Su declive comenzó de manera lenta en la década de 1870, quedando fuera de uso a partir de la década de 1890. No fue hasta mediados del siglo XX, cuando los canales comenzaron a recuperarse como lugares de ocio con un gran valor histórico (esclusas, dársenas...). De esta manera han pasado a formar parte de parques regionales como el Delaware Canal State Park, Delaware & Lehigh National Heritage Corridor o el Chesapeake & Ohio Canal National Historical Park entre otros.



Geology of the Susquehanna River. Latrobe [61:104]

Las primeras obras

A finales del siglo XVIII, las principales obras de ingeniería americanas se referían a canales, navegación y otros medios de transporte. El interés generalizado en la mejora del transporte en los Estados Unidos multiplicó la creación de empresas privadas para su construcción, lo que derivó en una gran demanda de ingenieros, topógrafos, geólogos para estudiar su viabilidad. Durante este período, la experiencia había que adquirirla en Europa y personajes como Charles Ellet o Benjamin Latrobe eran ampliamente solicitados. Sin embargo, solo algunos de sus proyectos de transporte lograron el éxito completo.

Al igual que otras muchas compañías privadas, las compañías de navegación constituidas para la mejora de los ríos a finales del siglo XVIII y principios del XIX se sustentaban únicamente en el interés local. El capital era crónicamente escaso y la excavación de canales y la construcción de esclusas y presas se desarrollaron de manera errática. La finalización parcial de las obras significaba que los peajes eran bajos o incobrables, lo que generaba poco rendimiento sobre las acciones y hacía que las empresas fueran poco atractivas para nuevos inversores [61:8].



Lock House Museum



Latrobe, Havre de Grace y la navegación por el Susquehanna River

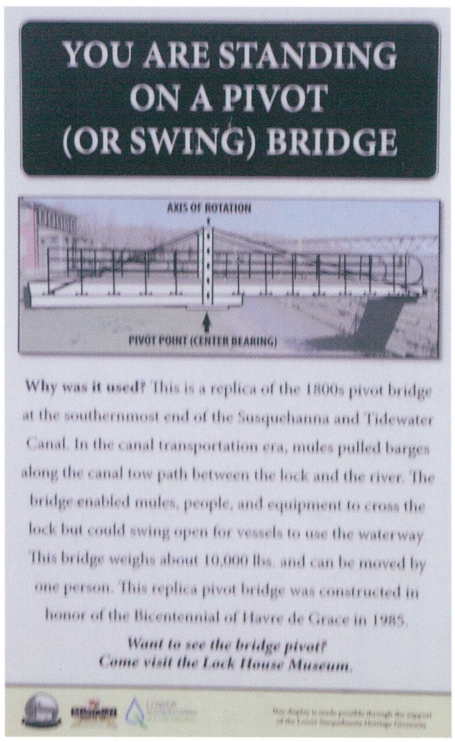
En 1861, Latrobe dirigió el proyecto de mejora de la navegación en el último tramo del río Susquehanna, hasta su desembocadura en la Chesapeake Bay. El río Susquehanna y sus afluentes fueron importantes rutas de viaje y comercio para los primeros colonos. Potencialmente, el Susquehanna era el río comercial más importante de la costa atlántica porque la agricultura y la explotación maderera se desarrollaban a lo largo de sus orillas y brazos. Sin embargo, el último segmento del río, desde Columbia, Pennsylvania hasta las cataratas de Conowingo en Maryland, estaba lleno de rápidos, islas y rocas obstructivas.

El resultado más significativo de los esfuerzos de Latrobe fue quizás el gran mapa de 5,2 m de largo por 0,6 m de anchura, que preparó para delinear el canal que había sido despejado en Susquehanna... para mostrar todos los detalles del río, desde Columbia hasta su desembocadura en Havre de Grace. El mapa también incluyó la vegetación, la geología y el desarrollo agrícola de gran parte de las márgenes.

En el último tramo hasta la cabecera de la Bahía de Chesapeake se encuentra Havre de Grace, una ciudad portuaria y comercial similar a Columbia en el otro extremo del mapa. Havre de Grace era el destino de los barqueros que se arriesgaban a navegar por el bajo Susquehanna y, al llegar, vendían allí sus mercancías y sus barcos. Casi sin excepción regresaban a pie o a caballo a casa, ya que era extremadamente difícil remolcar un barco río arriba. Hasta que se completó el canal Susquehanna y Tidewater desde Wrightsville (frente a Columbia) hasta Havre de Grace en 1840, no hubo una ruta fluvial satisfactoria para quienes deseaban ascender el río [61:8-9].





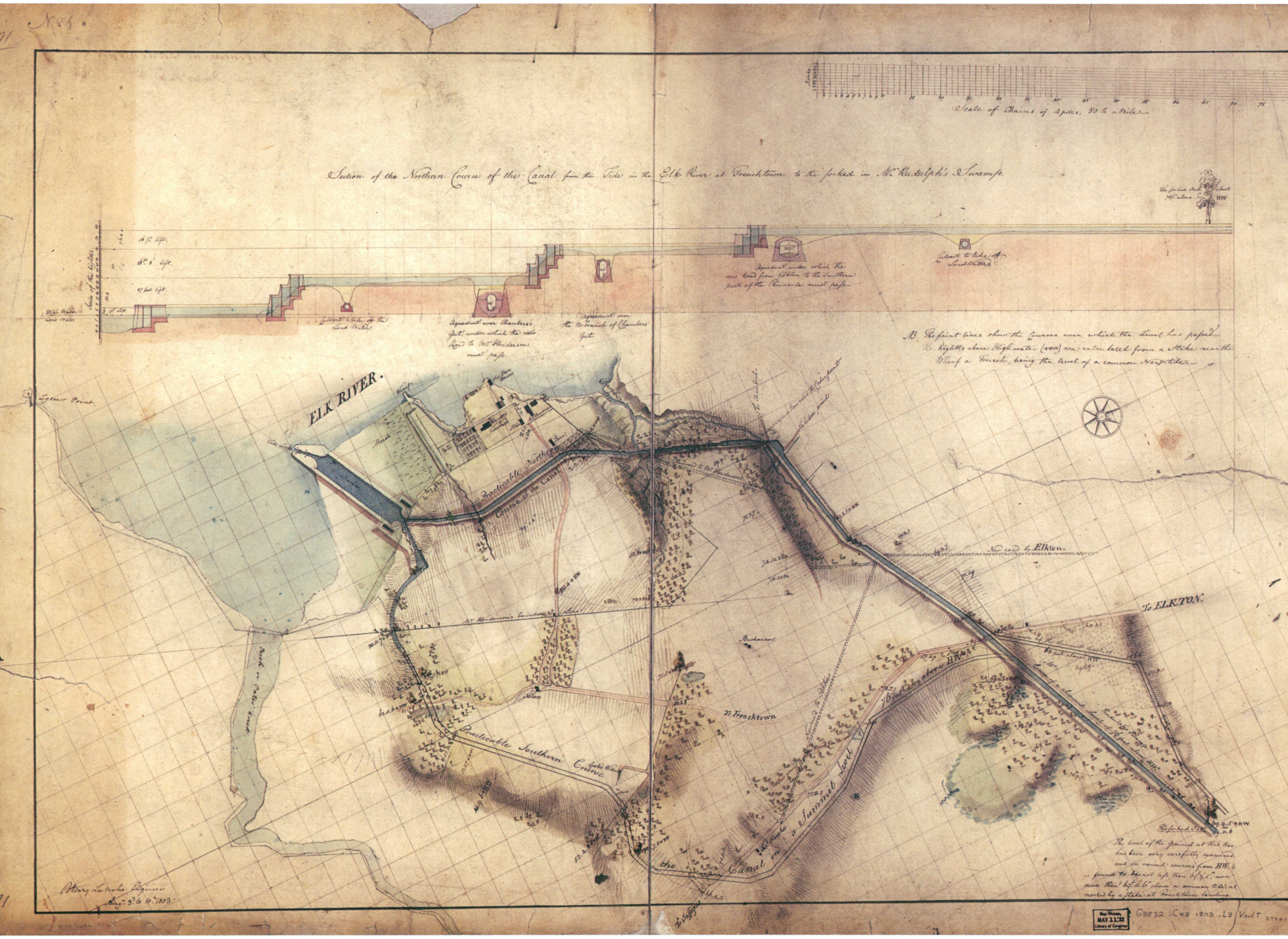


Lock House Museum



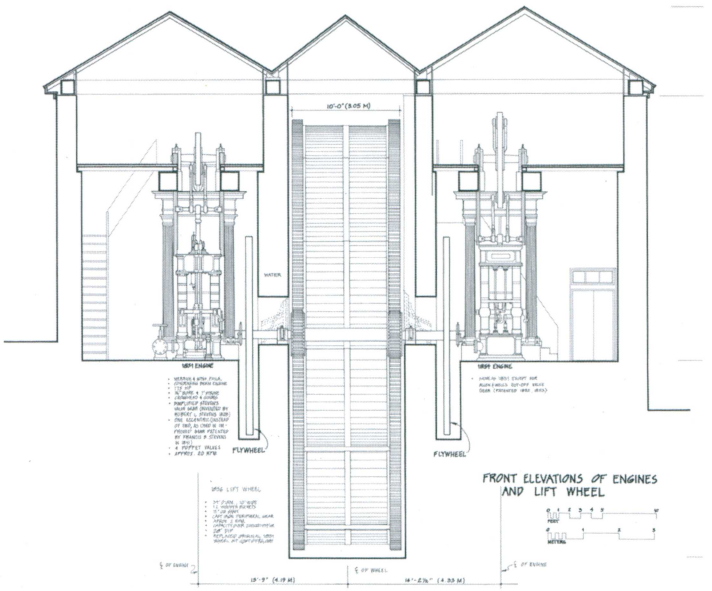


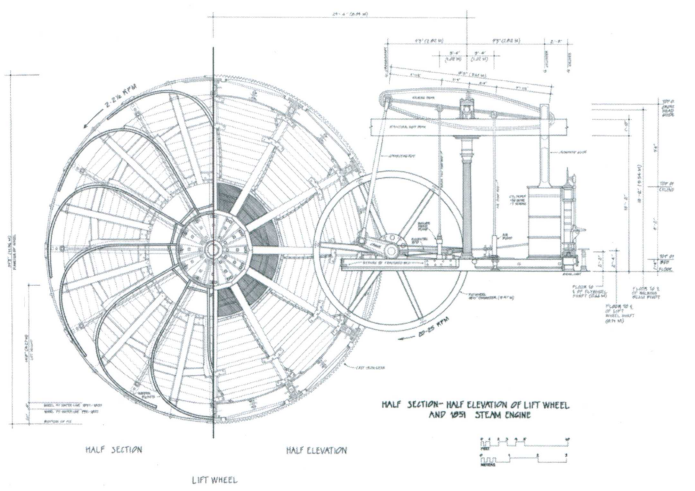
Vistas desde Lock House Museum



Chesapeake and Delaware Canal, mapa y sección, Latrobe, 1803.
Library of Congress, https://www.loc.gov/item/2001621324/







Chesapeake & Delaware Canal, Pump House. Library of Congress,
https://www.loc.gov/pictures/item/md0746.sheet.00003a/
https://www.loc.gov/pictures/item/md0746.sheet.00004a/
https://www.loc.gov/pictures/resource/hhh.md0746.sheet.00005a/

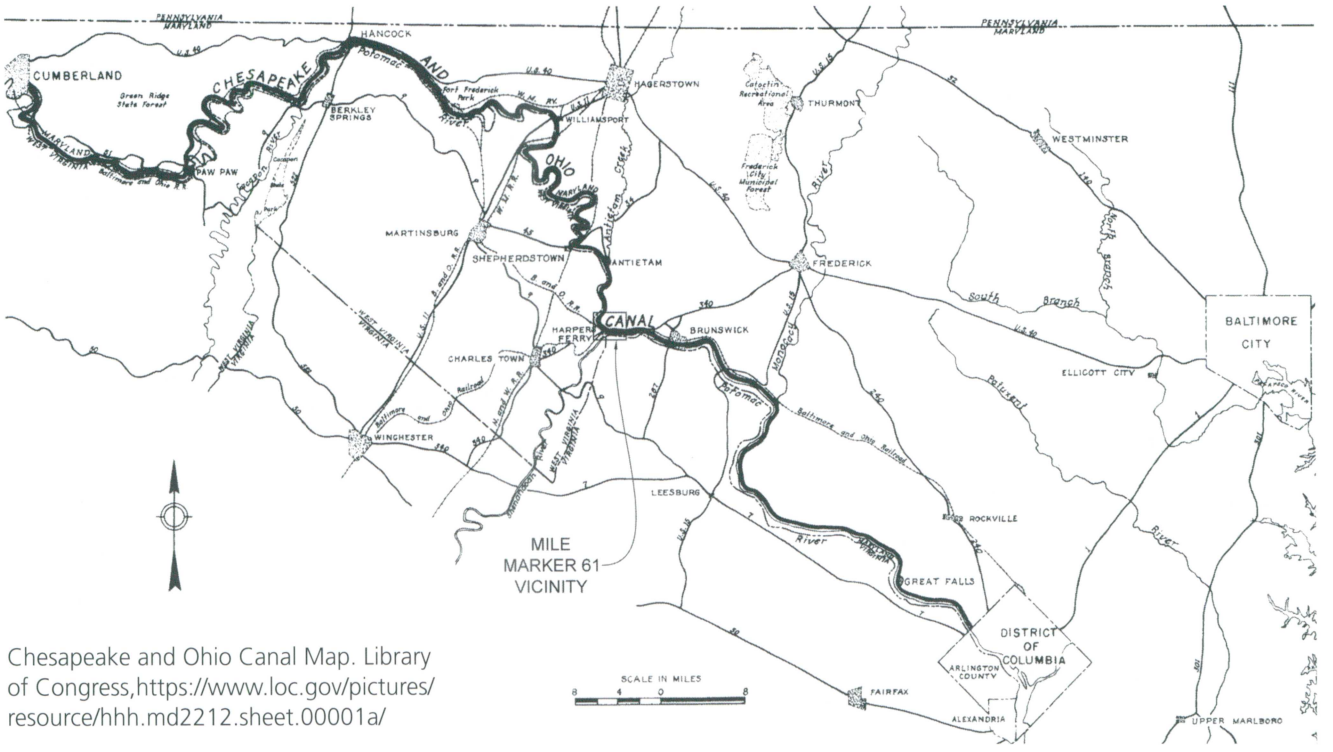
Chesapeake & Delaware Canal

Con su capacidad y experiencia ingenieril, en 1799 Latrobe logró un contrato para planificar el trazado de un canal que conectara las bahías de Chesapeake y Delaware. En aquellos años había una auténtica locura por los canales, pues el país crecía en población, comercio e industria, pero las mejoras en el transporte no podían seguir el ritmo. La posibilidad de ligar ambas bahías con un canal era una oportunidad obvia en el este del país. Muchas propuestas no pasaron más allá de un plan, pero algunos fueron inspeccionados y otros llegaron a construirse.

Latrobe realizó el levantamiento y presentó un plan, que dio pie a la constitución de la empresa en 1801 y las obras se iniciaron, pero los suscriptores de las acciones no pagaron sus cuotas y el canal paró. Mientras trabajaba en el canal, Latrobe contrató a dos ayudantes: William Strickland y Robert Mills. Al primero lo consideraba su asistente más prometedor, aunque Mills ya tenía cierta experiencia en arquitectura y había ejecutado algunos encargos, en particular para Jefferson en su mansión de Monticello.

Unos años más tarde, se retomó la idea del Chesapeake & Delaware Canal y William Strickland se hizo cargo del nuevo proyecto y su construcción. Pero Latrobe siguió durante varios años en el canal, aunque mantuvo residencia y oficina en Philadelphia. Todavía estaba trabajando en el canal cuando el presidente Jefferson lo llamó a Washington para hacerse cargo de las obras del Capitolio, entonces inacabadas y más o menos descuidadas [34:111].

El Canal de Chesapeake y Delaware es el único canal del siglo XIX construido en los Estados Unidos que todavía funciona hoy como una importante ruta marítima. El canal, que conecta el puerto de Baltimore y la bahía superior de Chesapeake con la desembocadura del río Delaware y el puerto de Philadelphia, fue uno de los primeros proyectos de ingeniería civil propuestos en el Nuevo Mundo y uno de los más difíciles de realizar. Aunque solo tiene 22 km de longitud, su coste original lo convirtió en uno de los canales más caros de los Estados Unidos. Sin embargo, el Canal de Chesapeake y Delaware demostró ser de gran valor para la industria naviera al acortar el viaje de Baltimore a Philadelphia en casi 800 km[10].



Chesapeake and Ohio Canal Map. Library of Congress,https://www.loc.gov/pictures/resource/hhh.md2212.sheet.00001a/

Chesapeake & Ohio Canal

Antes de la Revolución Americana, el transporte interno se limitaba en gran medida al Este, a lo largo de los tramos de marea de los ríos y bahías. Poco después de que la frontera poblada se extendiera más allá de los montes Allegheny, se hicieron planes para conectar el Este y el Oeste mediante una vía navegable. Ya en 1754, George Washington, entonces todavía veinteañero, impulsó un sistema de navegación fluvial y por canales a lo largo del valle del Potomac. En gran medida gracias a sus esfuerzos, en 1785 se organizó la Compañía del Potomac para llevar a cabo este plan. Como primer presidente de la compañía, Washington participó activamente en el proyecto.

Tras el éxito del Canal de Erie, la popularidad de la idea del canal continuo aumentó rápidamente en la segunda década del siglo XIX. En las décadas de 1820 y 1830, durante la gran época de construcción de canales, se iniciaron o planearon más de 4.000 millas de canales. La Potomac Company había fracasado en su intento de proporcionar una ruta fluvial fiable hacia el Oeste. Esto, junto con la febril construcción de canales de la época, llevó a la exitosa organización de la Chesapeake and Ohio Canal Company en 1828. Los promotores de Maryland, Virginia y el Distrito de Columbia, ansiosos por disfrutar de una gran parte del comercio con el Oeste, en rápido crecimiento, proyectaron un canal de unas 360 millas de longitud. Debía conectar Georgetown.

El 4 de julio de 1828, el presidente John Quincy Adams inició formalmente esta tremenda empresa levantando la primera palada de tierra cerca de Little Falls. En 1831, el agua fue admitida en la primera división completada la sección, que ahora está restaurada, entre Georgetown y Seneca.

Poco después, la Chesapeake and Ohio Canal Company se encontró con dificultades financieras y legales. El aumento de los costes y los largos retrasos en la construcción causados por estos problemas obligaron a los accionistas





Monocacy Aqueduct

a renunciar a parte de la ruta propuesta. Se trataba de la sección situada más allá de Cumberland, donde el canal debía cruzar los Alleghenies y extenderse hasta Pittsburgh.

La navegación del canal se inició a medida que se completaban las divisiones: Primero, de Georgetown a Seneca en 1831; luego a Harper's Ferry en 1833; a cerca de Hancock, Maryland, en 1839; y finalmente a Cumberland en 1850. Por el canal circularon barcos que transportaban carbón, harina, cereales y madera hasta 1924, cuando la pérdida de tráfico en favor de las agencias de transporte más modernas provocó su abandono.

De Georgetown a Seven Locks. Los cortos y estrechos niveles del canal en Georgetown, antaño la concurrida terminal de mareas, ofrecen pintorescas vistas a lo largo del canal. Entre ellas se encuentran las cuatro primeras esclusas elevadoras unidas por pequeñas cuencas del canal, el antiguo puente de la avenida Wisconsin y el estribo norte del acueducto de Alexandria (calle 36). El canal de alimentación del nivel de Georgetown en la esclusa nº 5 era originalmente una parte del antiguo canal del Potomac alrededor de Little Falls. La serie de esclusas entre la nº 8 (Cabin John) y la nº 14 (Carderock) se conoce como "Siete esclusas".

Widewater. La construcción del canal aquí difiere de la de cualquier otra sección de la División de Georgetown. Al utilizar un canal fluvial inactivo, bloqueado de la corriente principal por los terraplenes del camino de sirga, los primeros ingenieros del canal se ahorraron enormes cantidades de voladuras y excavaciones. La mayor anchura y profundidad de este canal inundado confieren a Widewater el aspecto de un lago de montaña, y las escarpadas formaciones rocosas por las que pasa añaden belleza e interés a la escena. Se puede llegar a Widewater por una pasarela que cruza el canal cerca de Old Angler's Inn.





C&O Canal Lock 10

National Historic Park

Entre vítores, brindis y una banda de música a todo volumen, el Presidente John Quincy Adams puso la primera piedra del Canal de Chesapeake y Ohio el Día de la Independencia de 1828. El objetivo del canal era ambicioso: mejorar la naturaleza con una vía navegable desde Georgetown hasta el río Ohio. La gente tenía la fiebre del canal y soñaba con una nación unida y rica que comerciara con el mundo. Más tarde, una nación en crecimiento vio cumplido el sueño, pero por otros medios de transporte.

Cuando la construcción finalizó en 1850, el progreso había dejado atrás al Canal C&O y los canales estaban obsoletos. Los sobrecostes, los problemas laborales y el terreno rocoso retrasaron la construcción del canal, pero la nueva tecnología ferroviaria había hecho grandes avances. El ferrocarril Baltimore & Ohio completó el enlace con el Oeste, mientras que el canal se detuvo muy lejos de llegar al río Ohio.

En el transcurso de una vida, los canales pasaron de ser faros de una era naciente a pintorescos recuerdos de una época pasada. Pero entre 1828 y 1850, miles de inmigrantes encontraron trabajo –y la esperanza de una nueva vida– construyendo el canal. Hasta 1924, cientos de familias trabajadoras pasarían sus vidas a lo largo del canal. En la maciza mampostería de las esclusas y los acueductos, sus recuerdos perduran como huellas de la gran migración de una nación inquieta hacia el oeste.



C&O Canal Lock 10

Cierre y abandono

Tras su cierre en 1924, el Canal C&O permaneció casi abandonado durante 30 años. Las inundaciones y la ruina financiera acabaron con la C&O Canal Company, pero no con los restos físicos del canal. El canal, que ya no era utilizado por el transporte de mercancías ni por el comercio, pronto fue descubierto por personas con otros objetivos.

El camino de sirga del canal, casi llano, recorría unos 300 km a lo largo del río Potomac. Había sobrevivido como una ventana al pasado y un testigo de la resistencia de la naturaleza.

El juez del Tribunal Supremo de EE.UU. William O. Douglas fue uno de los primeros re-descubridores del canal C&O. Con el tiempo, Douglas y otros ciudadanos convencieron al gobierno federal para que protegiera el canal. En 1971, el Congreso creó el Parque Histórico Nacional del Canal de Chesapeake y Ohio. Ahora puedes disfrutar de lo que Douglas llamó "un refugio, un lugar de retiro, un largo tramo de tranquilidad y paz".

Senderistas, campistas, ciclistas y otros pueden experimentar la rica historia, fauna y geología del valle del río Potomac. Los tramos regados del canal acogen a piragüistas, navegantes y pescadores. En Georgetown y Great Falls (Maryland), guardabosques y voluntarios vestidos de época le trasladarán al apogeo del canal a mediados del siglo XIX.





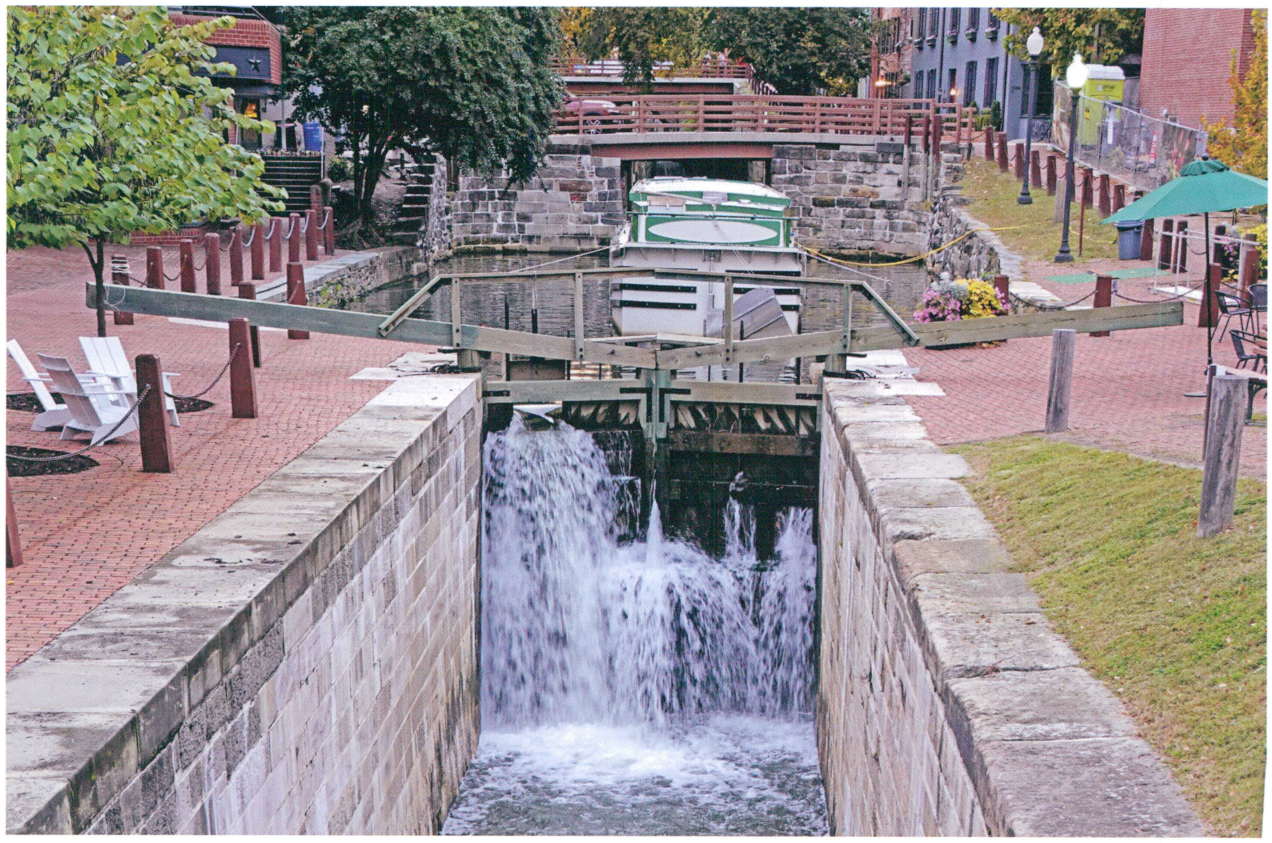
C&O Canal Lock 10

El ferrocarril condena a los canales

A partir de los 1840, los canales se enfrentaron a la competencia de un nuevo sistema de transporte: el ferrocarril. Los intereses de los canales y los ferrocarriles lucharon encarnizadamente por la superioridad en el transporte de carbón de antracita y otras mercancías. Ferrocarriles como el Reading (construido entre 1833 y 1842), el Lehigh Valley (1846 y 1855) y el Delaware, Lackawanna y Western (1849 y 1851) acabaron imponiéndose en el último tercio del siglo XIX. Aunque este cambio en la tecnología del transporte alteró drásticamente las organizaciones que se beneficiaban, su influencia en la geografía de la región de la Gran Philadelphia no fue necesariamente tan profunda. En muchos casos, los ferrocarriles se construyeron justo al lado de las vías de los canales, garantizando una geografía similar al flujo de mercancías.

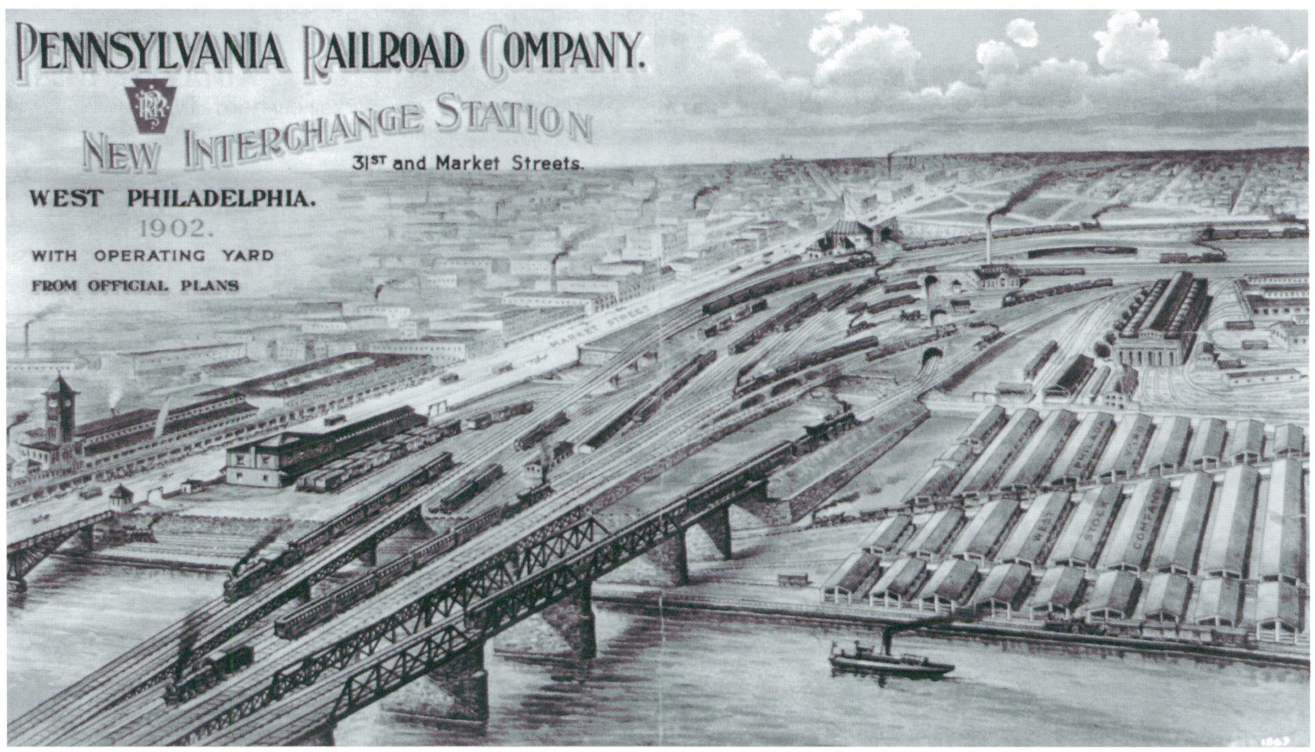
Los canales iniciaron un lento declive en los 1870. Sin embargo, su eclipse duró muchas décadas, y varios sistemas de canales mantuvieron sus operaciones en la era posterior a la Primera Guerra Mundial. A pesar del auge del ferrocarril, los canales solían competir en precios, lo que contribuía a reducir el coste de todos los servicios de transporte. En muchos casos, los canales ofrecían tarifas más bajas a los cargadores de carbón y productos agrícolas[11].

A partir de los 1950, varios canales de la región resucitaron como lugares turísticos y monumentos históricos. Los caminos de sirga sirven ahora de bucólicos senderos, y las aguas del canal y los árboles del camino sirven de refugio a muchos animales. Algunas esclusas antiguas, tanto de campo abierto como urbanas, se han restaurado como lugares de patrimonio industrial y la variedad de elementos y espacios que agrupan permite diversos usos..



Georgetown Lock, en el centro de Washington DC





Pennsylvania RailRoad. New interchange station, 31st and Market Sts., West Philadelphia, 1902. Library of Congress, https://www.loc.gov/item/2006678311/

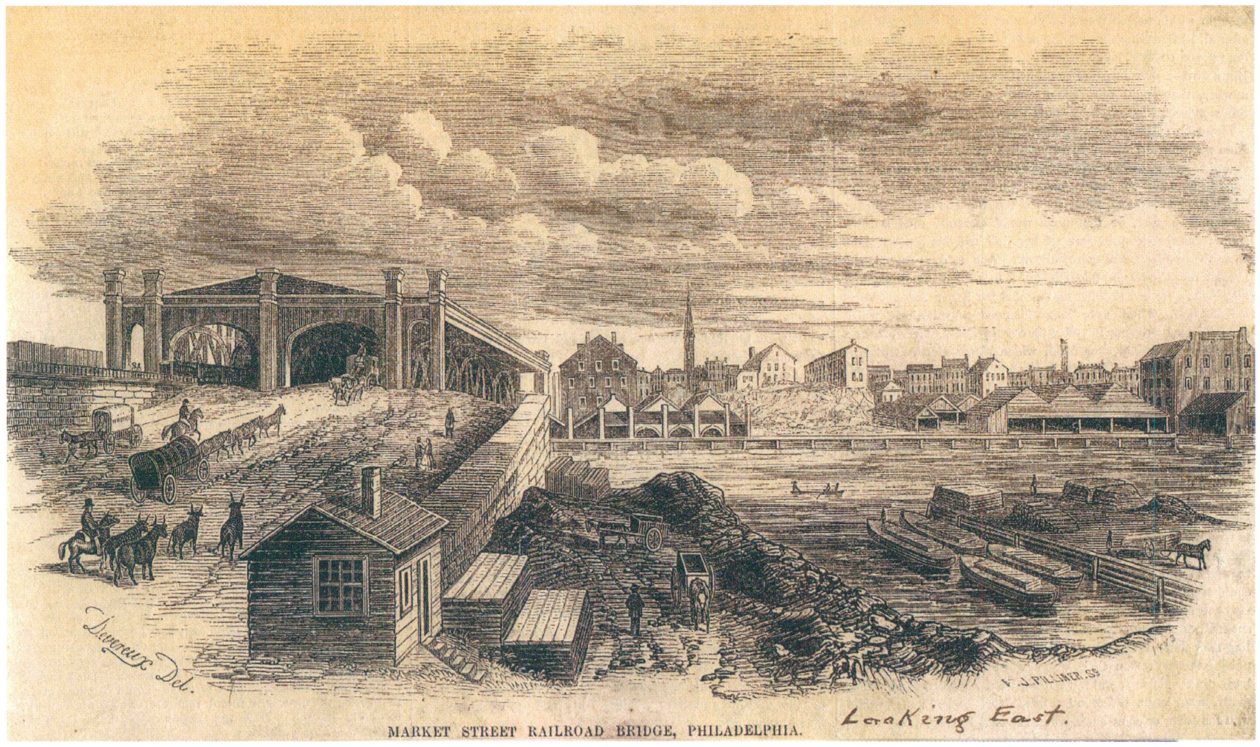
Pennsylvania Railroad

En 1830, se construyó y puso en funcionamiento el primer ferrocarril de los Estados Unidos. En 1835, había unos 1.600 km de ferrocarriles en el país, y en 1869, se colocó el último perno en el primer ferrocarril transcontinental. En 1800, el viaje de Washington a Philadelphia duraba 22 horas, en 1900 solo dos horas [51:102].

La velocidad del ferrocarril alteró todo el tejido de la movilidad cuando acortó los tiempos de viaje en un orden de magnitud, dejando fuera de juego a la navegación y a las redes de caminos vernáculos, que solo atienden tráfico y funciones locales. Cuando eso ocurre, el contacto de la vía de comunicación con el territorio se reduce y se fragmenta en las sucesivas estaciones, que se convierten en puertas de entrada a cada ciudad. Por ello, el diseño de la estación de ferrocarril recibe gran atención y las ciudades se vuelcan en su apariencia y grandiosidad.

Muchas estaciones estuvieron a punto de sucumbir en la funesta época de los 1960, cuando el ferrocarril empezó a ser desplazado por el avión pero reaccionaron tras el primer desastre. Como apunta el Prof. Witold Rybczynski, 'la demolición en 1965 de la Pennsylvania Station de McKim, Mead & White en Nueva York impulsó la formación del movimiento de preservación patrimonial, motivado tanto por la admiración por la belleza como por el interés por la historia. No es coincidencia que la mayoría de los preciados monumentos cívicos datan de la misma época, y en muchas ciudades la preservación patrimonial realmente significa la preservación de la *City Beautiful*, la Ciudad Hermosa'.

'Las grandes estaciones de tren –continúa Rybczynski– como Union Station en Washington, D.C., 30th Street Station en Philadelphia, Grand Central Station en Nueva York y Union Station en Los Ángeles, han recuperado su antiguo prestigio.



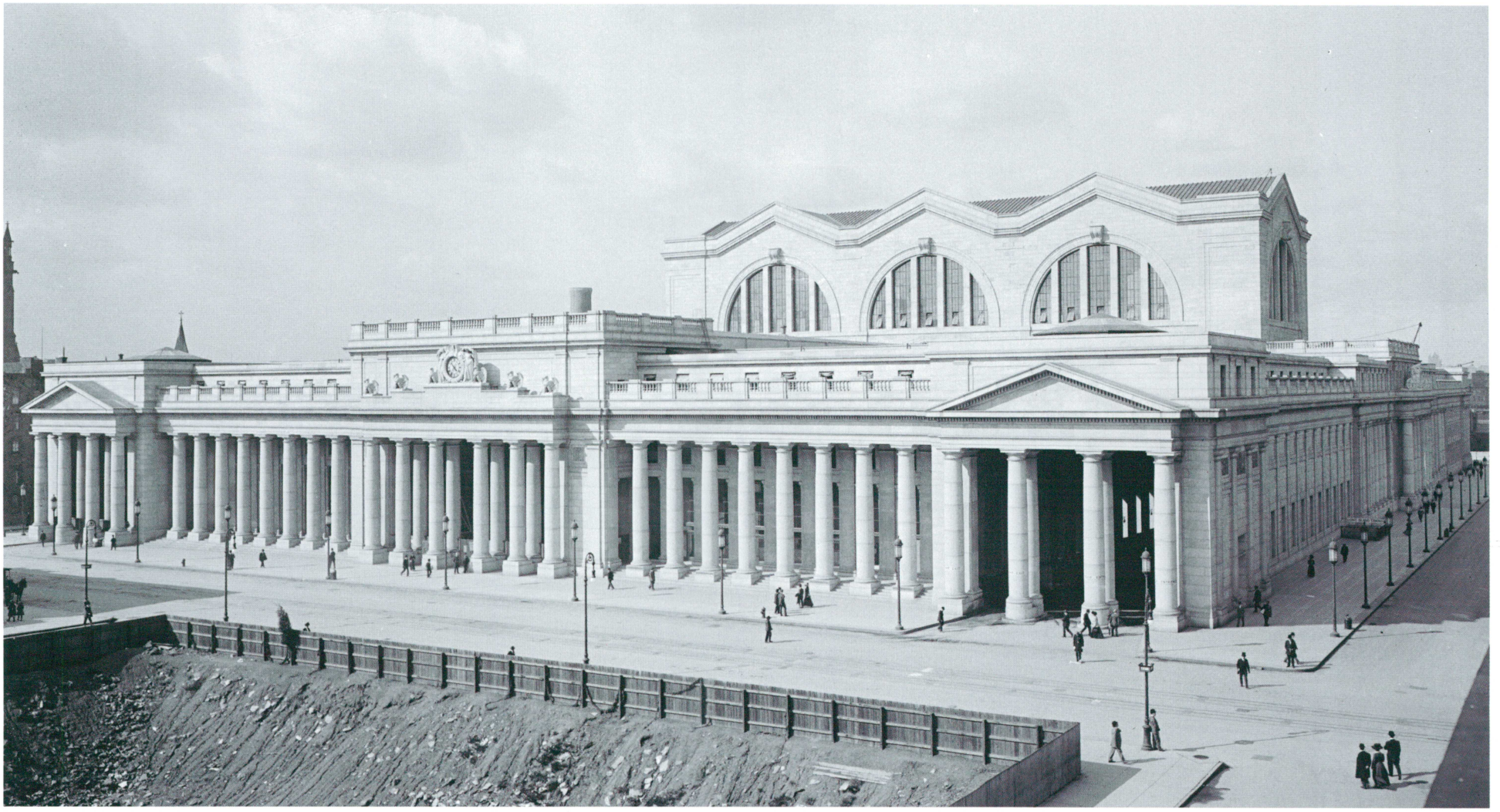
Market Street Railroad Bridge, 1853. Free Library of Philadelphia Digital Collections

Edificios como la Union Station de Washington nos recuerdan que la era City Beautiful representa el punto de referencia para una arquitectura urbana de éxito. En una encuesta nacional de 2007 en la que se pedía a la gente que nombrara sus edificios favoritos en los Estados Unidos, las principales opciones incluían el Jefferson Memorial, el Lincoln Memorial, la Supreme Court of United States, la National Gallery of Art de Washington, D.C., el Philadelphia Museum of Art y el Chicago Tribune Tower, todos construidos entre 1925 y 1943' [55:84].

Esa recuperación trajo consigo la memoria del anterior papel de las estaciones para la ciudad. Durante el apogeo de los viajes en tren en los 1930, las estaciones eran excelentes lugares de relación. El tren era un vehículo 'democrático' que permitía a todo el mundo viajar libremente por todo el país, en compañía de otros. La estación de tren simboliza esta libertad y da sentido espacial a las salidas y llegadas, al conectar con la ciudad.

Su tratamiento estético está cuidadosamente graduado según los destinos y el tráfico de pasajeros que han de canalizar, desde el minúsculo apeadero en medio del campo, donde solo son necesarios los andenes, hasta las grandes marquesinas para los trenes y los ostentosos vestíbulos para los pasajeros. Las grandes compañías de ferrocarril se volcaban en estos edificios y la Pennsylvania Railroad, que era la mayor de todo el país, las entendía como escudo y símbolo de su importancia y poderío. Para ello actuó en consonancia con las propias ciudades, que competían entre ellas con similares motivaciones de prestigio.

Tras salir de Nueva York y pasar por Philadelphia, el viajero llegaba a Washington y era recibido por la Union Station, como puerta de entrada a la capital de la nación, desde donde ya se veía el Capitolio. Había llegado a la cúspide del poder.









Penn Station, Nueva York 1910

En Nueva York, la Grand Central Station fue la primera estación y sus sucesivas terminales lograron capturar la energía vibrante de la ciudad, en mayor medida que cualquier otro complejo de edificios, y representa el impulso y el genio de América en su mejor momento... Para millones de personas, incluso para quienes nunca han visitado la terminal, Grand Central sigue siendo un símbolo de Nueva York y su poder, reconocible de inmediato y casi tan familiar como la alta silueta de la isla de Manhattan... [56:1y2].

La Central Station recogía todo el tráfico ferroviario procedente del norte y nordeste del país, pero el río Hudson era un obstáculo insalvable en la primera época de los ferrocarriles, dejando a la isla de Manhattan sin comunicación por el oeste. Pero la Pennsylvania Railroad, entonces la mayor de las compañías gracias a esos tráficos, no podía quedarse al margen del tráfico a Manhattan.

Y considerando excesiva la demora introducida por el cruce del río sobre ferris, decidió construir una estación pasante con un acceso completo hasta Brooklyn. Eso incluía un túnel bajo el lecho del Hudson River, la Pennsylvania Station en Manhattan y otro túnel bajo el East River, más los correspondientes túneles terrestres en New Jersey, Manhattan y Brooklyn.

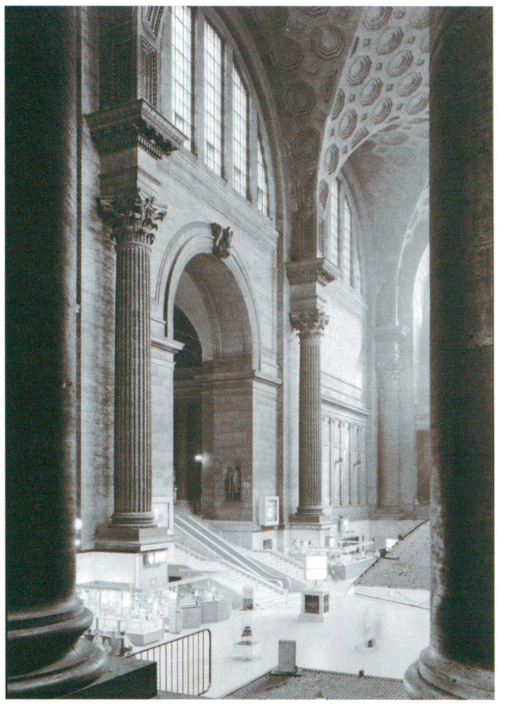
Pennsylvania Station, New York – Track level, main and exits, concourses. Detroit Publishing Co, C. C. & Detroit Publishing Co, P. [Cbetween 1905 and 1915] Library of Congress, https://www.loc.gov/item/2016815392

Pennsylvania Station, New York. Detroit Publishing Co, C. C. & Detroit Publishing Co, P.[Cbetween 1905 and 1915] Library of Congress, https://www.loc.gov/item/2016815432/

32nd St. entrance. https://www.loc.gov/item/2016814960/

Main waiting room. https://www.loc.gov/item/2016815386/





Pennsylvania Station, New York – Concourse. Detroit Publishing Co, C. C. & Detroit Publishing Co, P.[Cbetween 1905 and 1915] Library of Congress, https://www.loc.gov/item/2016815390/

Pennsylvania Station, New York. HABS NY-5471, Robinson, C. & Popko, E., photographer, 1933, Library of Congress, https://www.loc.gov/item/ny0411/

De cara a la ciudad y los viajeros, la estación de Pennsylvania tenía como principal objetivo impresionar, abrumar y dignificar al visitante a través de la grandeza de sus formas arquitectónicas y la calidad ceremonial de su planta. Penn Station no era funcional, ni te hacía sentir cómodo, te hacía sentir importante [8:53].

Como explica Lewis Mumford, la estación de Pennsylvania fue el producto de la colaboración de Alexander Johnston Cassatt, presidente de Pennsylvania Railroads, y Charles Follen McKim, de McKim, Mead & White, quien recibió el encargo en 1902 y lo terminó en 1910, después de cuatro años de construcción. El propósito de Cassatt era proporcionar una estructura magnífica y monumental que sirviera bien al ferrocarril y embelleciera la ciudad.

La compañía tenía la idea de utilizar los valiosos derechos de vuelo del espacio aéreo situado encima de la estación para construir al lado un hotel. Pero McKim argumentó que el gran Ferrocarril de Pennsylvania "le debía a la metrópoli una puerta de entrada total y claramente monumental". Y el orgullo profesional y cívico venció a la codicia [46:383].

Para el arquitecto Charles McKim, la Penn Station era la culminación de su obra y el mayor de sus encargos. Quizás por ello, diseñó un enorme y monumental edificio en torno a tres momentos claves de la función de una estación: la entrada, la sala de espera y el acceso a los trenes. Los resolvió tomando tres modelos de la arquitectura monumental: el pórtico con columnas, las termas romanas y la cubierta de hierro y cristal. En concreto, el *propileo* ateniense, el *frigidarium* de las Termas de Caracalla y alguna estación de ferrocarril europea, manipuladas y combinadas para conseguir un recorrido ceremonial en un gran edificio encajado en la cuadrícula neoyorquina [4:112].

Para Lewis Mumford, el ritmo puntuado de las filas de enormes columnas clásicas, interiores y exteriores de la estación de Pennsylvania, resultó ser la nota moribunda del resurgir clásico nacido en 1893, con la Feria Mundial de Chicago.





Pennsylvania Station, New York – Arcade entrance to loggia and main waiting room. Detroit Publishing Co, C. C. & Detroit Publishing Co, P.[Cbetween 1905 and 1915] Library of Congress, https://www.loc.gov/item/2016815387/

Track level and concourses. https://www.loc.gov/item/2016815391/

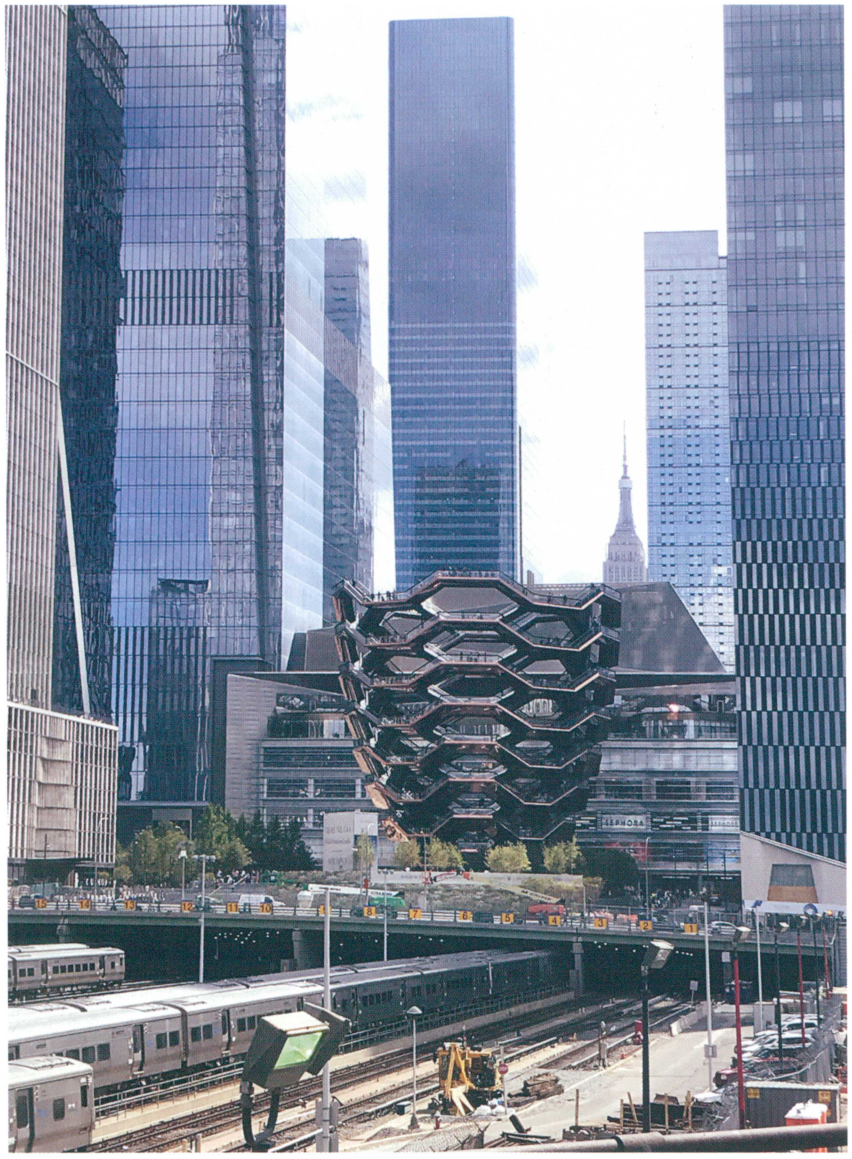
Pero, aunque las formas clásicas estaban muertas en lo simbólico y eran falsas en lo funcional, McKim manejó de forma soberbia los elementos principales del diseño de la estación. Sin embargo, dejó sin resolver el problema práctico básico creado por la profundidad de las vías del ferrocarril, necesaria para entrar y salir de la isla, pasando bajo los ríos East y Hudson [46:385].

El éxito de Penn Station inspiró al gobierno de los Estados Unidos a construir la adyacente Post Office como complemento arquitectónico y funcional de Penn Station. Pero en 1963 cambiaron las condiciones económicas y el negocio del transporte de pasajeros, lo que llevó a la Pennsylvania Railroad a vender primero los derechos de vuelo del solar de la Penn Station. Poco después decidió demoler la estación y reemplazarla por una estación subterránea en el nuevo complejo del Madison Square Garden.

Estos planes provocaron una tremenda protesta pública y editorial a una escala nunca antes vista, iniciando así el movimiento de preservación histórica en la ciudad de Nueva York. Aunque en 1963 la ciudad no tenía autoridad para intervenir, y la estación Penn fue demolida según lo planeado, en 1965 el alcalde Robert Wagner firmó la New York City's Landmarks Law y luego estableció la Landmarks Preservation Commission para su aplicación y vigilancia [52:2].

Para Kenneth Frampton, "es lástima que la Penn Station, la obra maestra de la carrera de McKim, no se completase hasta 1910, es decir, cuatro años después de su muerte. Su caprichosa destrucción en 1968 y su sustitución oportunista por un edificio absolutamente mediocre simbolizó el eclipse del ideal metropolitano, pues el intruso no sólo traicionó el ideal cívico de McKim, sino que además contradecía la racionalidad que siempre fue piedra de toque de todo su trabajo. La Penn Station fue el más importante monumento que McKim pudo ofrecer a la ciudad, solo igualado, tras su conclusión, por la Grand Central Station, la otra gran terminal de Nueva York" [26:20].





The Vessel

Hudson Yards, sobre la Penn Station en Nueva York, 2019

Sobre el parque de vías de la Penn Station, situado al borde del Hudson y que se sigue utilizando para la estación subterránea, se ha construido el enorme complejo residencial de Hudson Yards. Se trata de un desarrollo urbanístico de unos 120.000 m², que es el mayor de la historia en su categoría. Su plan director fue redactado por Kohn Pedersen Fox Associates, KPF y está previsto que contenga 16 rascacielos con uso mixto de oficinas, residencial y comercial.

Las torres se distribuyen en torno a un gran espacio central de unas 5 ha, donde se sitúa *The Vessel,* una estructura participativa diseñada por el británico Thomas Heatherwick e inaugurada en 2019. Su forma asemeja un gran jarrón o vasija de 16 pisos de altura, formado por celdas hexagonales de rellanos y tramos de escaleras a modo de panal de abejas, preparados para que los visitantes suban, bajen y circulen libremente por ellos. Desde las celdas se domina el parque de vías, con los trenes entrando y saliendo por los túneles que cruzan bajo el Hudson River, con el puerto y la ciudad de Newark de fondo.





Broad Street Station, 1894 [demolished 1953] photo William H Rau, HABS PA-1527, 1933, Library of Congress, https://www.loc.gov/item/pa1046/

Broad Street Station, Office Building, 1903. HABS PA-1527, 1933, Library of Congress, https://www.loc.gov/item/pa1046/

La estación de Broad Street era un lugar fascinante, un hogar de truenos y gritos, de motores gigantes con sus ardientes excrementos de carbón y repentinos chorros de vapor. Era un lugar en el que, desde niño, la sensación de aventura y deleite estaba estrechamente mezclada con el miedo. Luego, el emocionante recuerdo de los caballos rampantes tallados frente a la cabecera de las escaleras y el gran mapa en la pared norte, se mezcla con el encanto de observar su ambiente. Y como la mayoría de la gente, cuando pasa por una estación, está seriamente concentrada en sus propios problemas y poco consciente del escrutinio, es el mejor de los lugares para estudiar el gran espectáculo humano.

Una sensación de excitación y movimiento desconcertantes mantiene la mente alerta mientras uno deambula por la estación. En el tenue y oscuro crepúsculo de la estación de tren, esto es tanto más impresionante. Una neblina gris plateada cuelga de los grandes arcos. Contra el brillo de la apertura occidental, las locomotoras entran deslizándose con un relajante descanso del esfuerzo, perfiles negros indistinguibles. Las locomotoras son las únicas cosas tranquilas en la escena: ellas y los porteadores de gorras rojas, que tienen la dignidad sacerdotal de oráculos que han dejado de lado todas las pasiones terrenas. La mayoría de los elementos humanos llevan gestos de entusiasmo, lucha y perplejidad[13].

Morley no deja de señalar los diferentes tipos de viajeros de cada línea. Es cierto que los viajeros de la línea principal [de Nueva York] parecen caminar hacia el tren como una especie aparte, con un aire de tranquila conquista y seguridad. Tienen el porte de los veteranos que han conquistado a los demonios del transporte y los mantienen a raya. Pero este magnífico descuido es solo ficticio. Algún día llegará su momento y caerán como el resto de nosotros. Correrán frenéticamente de un lado a otro, irán del mostrador de información al tablón de anuncios de los trenes, buscarán billetes y se limpiarán la perlada frente…

Y también las diferentes actitudes de los que salen frente a los que llegan. Junto a la puerta del tren unos momentos antes de la salida del expreso de Nueva York, ¡qué mezcla de tipos y qué toque común de ansiedad y melancolía los hace emparentados! Dos damas se despiden prolongadamente.



Broad Street StationTrainsheed. HABS PA-1527, 1933, Library of Congress, https://www.loc.gov/item/pa1046/

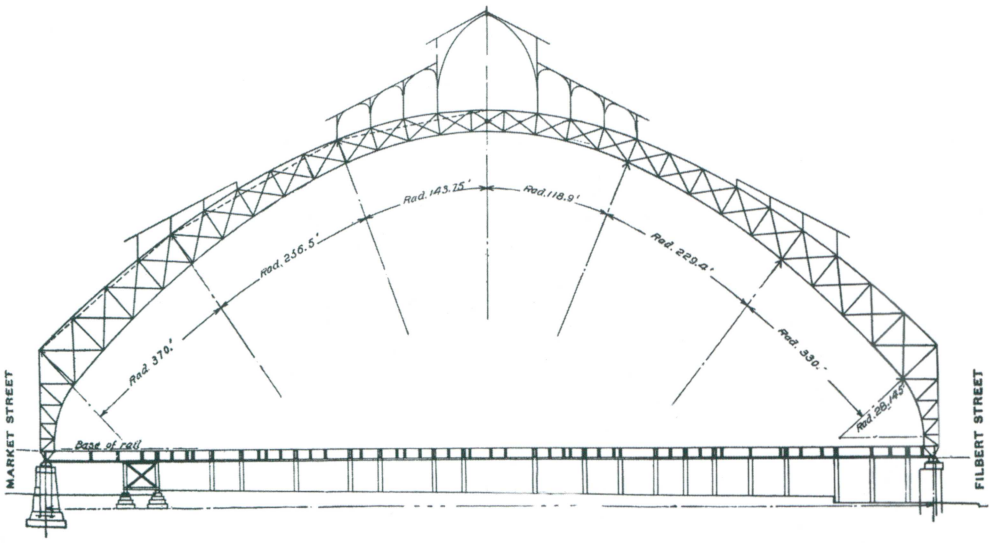
Un hombre febril regresa corriendo del tren, habiendo olvidado algo, y se abre camino contra los que desfilan por la puerta. Otro hombre busca desesperadamente en todos sus bolsillos su billete, balanceándose suave y pensativamente sobre sus talones. El billete parece haber desaparecido. Se vuelve a poner el sombrero en la frente y le dice algo al recolector. Esta nueva postura de su sombrero parece ayudarle, pues al cabo de otro medio minuto el billete aparece en un bolsillo donde ya ha rebuscado varias veces. El funcionario controla su reloj cada cinco segundos.

Al mismo tiempo retumba el expreso de cada hora procedente de Nueva York. Mira salir a la gente. Aquí está el hombrecillo enérgico con un bolso marrón, que siempre lidera a la multitud. Los hombres del vagón de fumadores son los primeros, fumando pipas o cigarros. Todos parecen saber exactamente dónde quieren ir y siguen adelante sin descanso. Después del grupo principal de viajeros vienen los pasajeros del Pullman, seguidos normalmente por los porteadores.

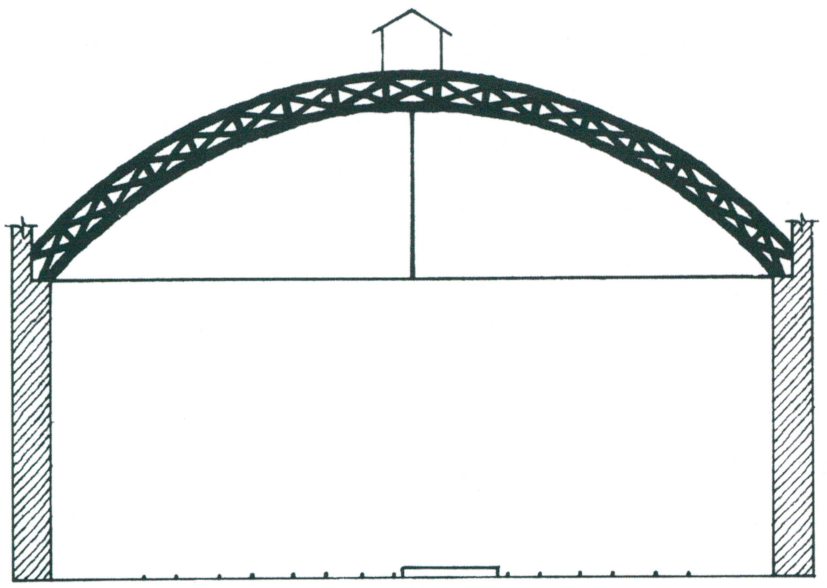
Dentro de la estación, el mundo está dividido en dos mitades. Del lado del tren todo es bullicio y agitación; los colores brillantes de los quioscos y de los puestos de flores, la rápida consulta de horarios en el mostrador de información, las pequeñas cabinas telefónicas donde las luces se encienden y apagan.

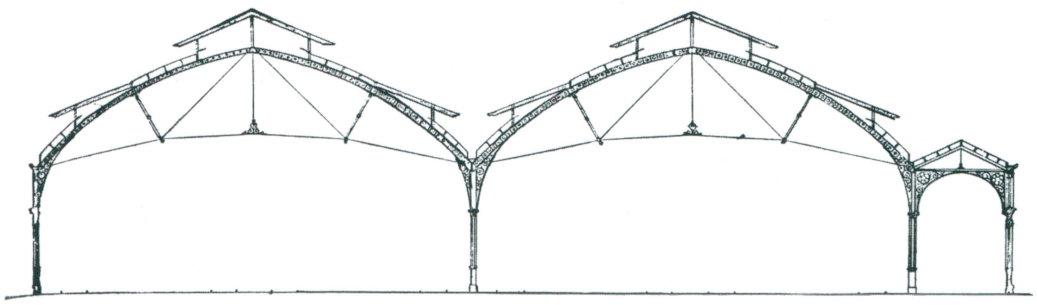
Pero detrás de la gran escalera reina una tranquila solemnidad. Los largos bancos de la sala de espera parecen una especie de reunión de amigos. En un momento uno espera ver a alguien levantarse y comenzar a hablar. Pero no es la paz de la resignación; es la paz del cansancio. Estos son los heridos que se han arrastrado dolorosamente desde el principio, golpeados en el gran campo de batalla del Viaje[14].


F4
F3
F2
F1
G3
G2
G1
K2
K1
A3
A2
A1
B2
B1









Broad Street Station, 1893, Market and Filbert Sts [17:217]

Reading Terminal, Market and 12th Streets, Philadelphia 1893 [nota 12]

Broad and Prime Streets Station, Philadelphia 1852 [17:207]

Broad Street Station, Philadelphia 1882 [17: 213]

Primeras estaciones de Philadelphia

Pennsylvania Railroad Station, Market Street West en Penn Square, 1889, también llamada Pennsylvania Broad Street Station. Esta vista de ángulo alto de la famosa estación, construida en 1881 en el apogeo de la arquitectura ferroviaria monumental, se encuentra a lo largo de Filbert Street y muestra el lado norte de la antigua 'Muralla China', que en realidad era el viaducto de las vías [41:163].

A la Pennsylvania Broad Station llegaban los trenes locales de otras compañías para transbordar a la línea principal de Nueva York, que se mezclaban con los experimentados commuters. Un relato de Christopher Morley en 1919 muestra el clímax del ferrocarril, en una de las estaciones más frecuentadas del país.



30th St Station

30th Street Station, Philadelphia 1933

La Pennsylvania Railroad que tenía su sede en Philadelphia, adquirió los derechos para hacer un túnel desde el río Schuylkill hasta la calle 15 del centro de la ciudad, a cambio de ceder el terreno que la ciudad necesitaba para construir la gran avenida diagonal Benjamin Franklin Parkway. Esto permitió a la empresa construir tanto la estación Suburban como la estación de la calle 30, que reemplazó a la estación de Broad Street, que se había quedado pequeña.

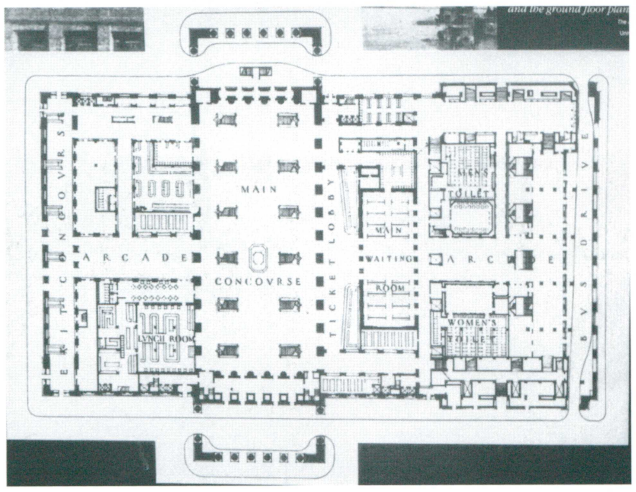
La Broad Street Station era una terminal en el centro de la ciudad donde los trenes tenían que entrar y salir por el mismo lado, mientras la compañía necesitaba una ubicación que pudiera acomodar trenes pasantes para atender el servicio entre Nueva York y Washington. La anterior estación siguió atendiendo un gran número de pasajeros en servicios metropolitanos, para la cual se construyó la nueva estación Suburban, que permaneció abierta hasta 1952 debido a la Gran Depresión y la Segunda Guerra Mundial.

La nueva estación fue denominada Pennsylvania Station 30th Street, de acuerdo con el sistema de denominación de estaciones de la Pennsylvania Railroad. El edificio fue diseñado por el estudio de arquitectura de Chicago Graham, Anderson, Probst and White, sucesores de Daniel H. Burnham & Company, que mantuvieron la grandeza del enfoque City Beautiful de sus antecesores, adaptado a las nuevas exigencias funcionales de una estación pasante.

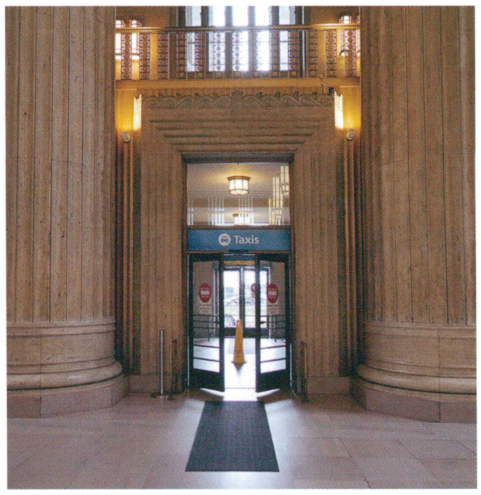
El requerimiento de vías pasantes exigía disponer las vías en la planta inferior y colocar encima el sistema de accesos y vestíbulos, separando los trenes de los pasajeros, excepto para los momentos de embarque, como en la Penn Station de Nueva York. Además, gracias a la electrificación del Corredor Noreste, los











30th Street Station Northeast Railroad Corridor. HAER PA-71, Library of Congress, https://www.loc.gov/resource/hhh.pa1447.photos/?sp=9&st=image
https://www.loc.gov/resource/hhh.pa1447.photos/?sp=11

30th Street Station –planta e interior

trenes pasaban por la estación sin exponer a los pasajeros al hollín, como lo habían hecho las máquinas de vapor de épocas anteriores.

Con el nuevo concepto funcional, el protagonismo de la estación pasaba de las rugientes e impresionantes locomotoras a los pasajeros. La técnica cedía el puesto a la experiencia del viaje, y ocupaba los subterráneos de manera transitoria, donde no había ni perspectiva, ni espacio, ni tiempo para dejarse admirar.

Arriba, en cambio, los estrechos corredores, las verjas de separación de los trenes y los corralitos destinados a la espera y servicios de los pasajeros, típicos de las antiguas estaciones, fueron sustituidos por grandes espacios, adornados con columnas, con muros revestidos de travertino y artesonados pintados de oro, rojo y crema. Grandes pórticos con columnas y frontones marcaban las entradas de las fachadas este y oeste, mientras reafirmaban la permanencia de lo clásico como ingrediente de lo que se entendía por un 'buen edificio'.







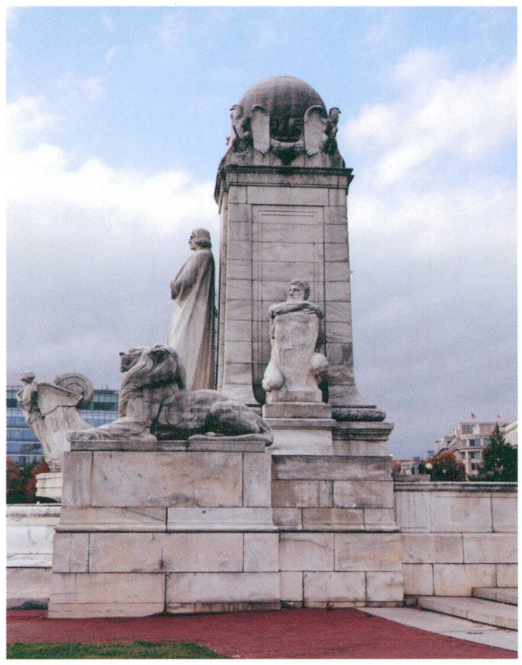

30th St Station

Las innovaciones tenían un marcado carácter tecnológico, incluido un sistema de tubo neumático, un intercomunicador electrónico y un techo reforzado con espacio para que aterrizaran aviones pequeños, junto a la oferta de nuevos 'servicios' destinados al pasajero, además de los grandes espacios de paso y espera. Placas de bronce mencionan el 'espíritu del transporte' y anuncian la llegada de la aviación. Había una morgue, una capilla y unos 200 metros cuadrados de espacio hospitalario.

La construcción comenzó en 1927 y la estación se inauguró en 1933. Hasta 1958, la estación de la calle 30 era una de las dos principales estaciones interurbanas de Philadelphia, la otra era la estación del ferrocarril de Baltimore y Ohio en Chestnut Street. Sin embargo, cuando B&O puso fin a todos los servicios al norte de Baltimore en 1958, 30th Street se convirtió en la principal terminal interurbana del Valle del Delaware.











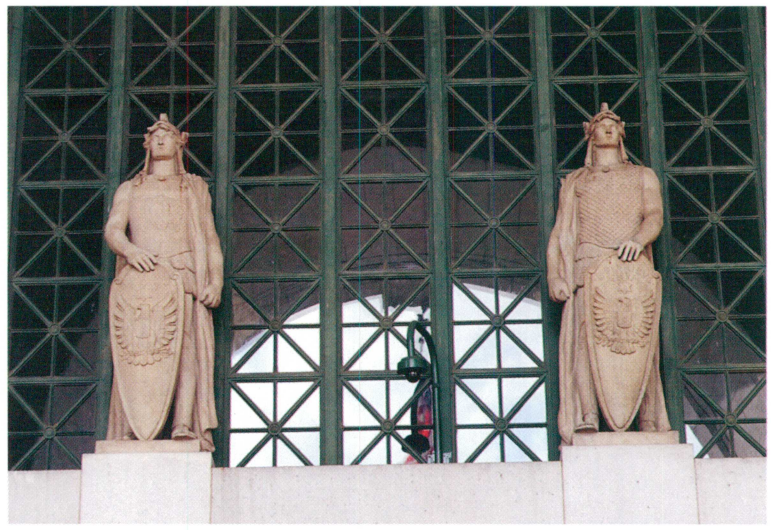
Union Station

Union Station, Washington

Union Station Plaza, también conocida como Columbus Plaza, es la gran antesala de Union Station, la monumental puerta de entrada del ferrocarril a la capital del país. Es una gran plaza semicircular a lo largo de Massachusetts Avenue, donde se cruza con Louisiana Ave., Delaware Ave. y, NE First St. En el centro hay una fuente dedicada a Cristóbal Colón, con vistas a lo largo de Delaware Ave. hasta el Capitolio, de Louisiana Ave. hacia el centro comercial de la ciudad y de Massachusetts Ave. hasta Stanton Square.

El sitio de la estación fue elegido en 1902 por la comisión McMillan, presidida por el conocido arquitecto de Chicago Daniel Burnham, que también se encargó de su diseño. La comisión quería unificar los ferrocarriles en una sola estación, algo que Burnham no consiguió en Chicago, y situarla al norte de la zona monumental, pero cerca del Capitolio, de manera que se pudiera ir caminando hasta allí.









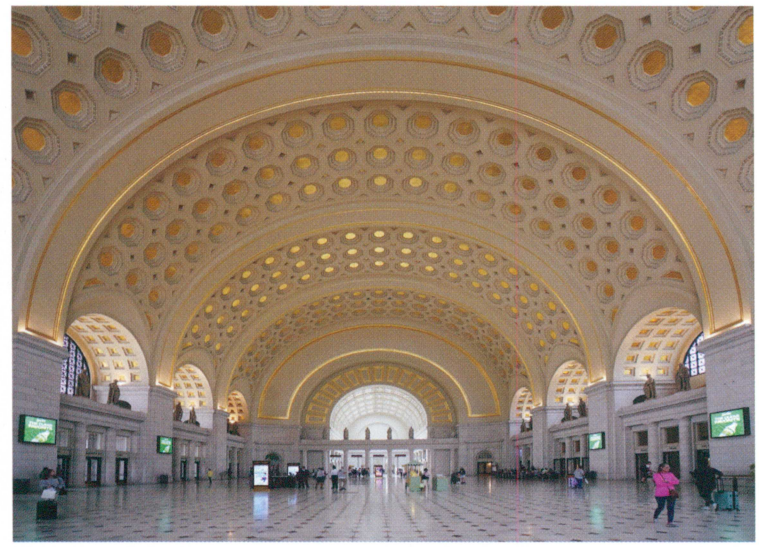
Union Station

La idea era eliminar las vías, los trenes, el ruido y la suciedad del centro de la ciudad. Las vías del Baltimore & Ohio Railroad provenientes del norte convergerían en el patio trasero al norte de la estación, mientras que las del Baltimore & Potomac Railroad que llegaban del sur se construirían bajo tierra [9:223].

La plaza busca lo monumental, pero resulta desangelada. Por un lado, la fachada de la estación es larga y de escasa altura, con lo que su presencia no logra cerrar o respaldar el semicírculo por su lado recto. Por otro lado, las entrecalles que rodean la plaza son zonas verdes o aparcamientos rodeados de árboles. Es un espacio enorme y divergente, cuya carencia de límites le vuelve abierto e impreciso.

En su centro está la fuente con la estatua de Colón, que resulta minúscula, y entre la fuente y la estación hay una réplica de la campana de la libertad, colocada a nivel del suelo, que evoca allí a Philadelphia y su Revolución. El lugar donde empezó todo es lo primero que ve quien llega a la ciudad, que se presenta en todo su esplendor.









Union Station

Como apuntó el pionero urbanista Charles Mulford Robinson (1869–1917), verdadero padrino del *City Beautiful*: "Cada vez que camino por la sala de espera alta y abovedada, bajo las sombrías figuras de guerreros inquietantes, y salgo a la logia arqueada frente a la cúpula del Capitolio, tengo la clara impresión no solo de la llegada, sino también de un sentido compartido de compromiso cívico" [54: 771].

El edificio diseñado por Daniel Burnham está inspirado en las termas romanas, siguiendo la pauta de la Pennsylvania Station, diseñada por Charles McKim, que también era miembro de la Comisión McMillan. Se trataba de construir edificios monumentales con grandes espacios para las multitudes. El modelo elegido por Burnham para resolver el alzado es la solución clásica de dividir la larga fachada en cinco partes: un pabellón central alto con tres arcos, flanqueado por dos tramos de arcadas más bajos, que terminan en pabellones de nuevo tan altos como el central, pero con un solo arco.









Union Station

Las seis columnas jónicas que flanquean los arcos y las esquinas del pabellón central sostienen figuras alegóricas esculpidas por Augustus Saint-Gaudens, también miembro de la Comisión, con una disposición basada en el arco triunfal romano. Por su parte, los jardines y paseos de la plaza y sus alrededores fueron diseñados por Frederick Law Olmsted Jr., también miembro de la Comisión. El edificio fue construido entre 1903 y 1908 con un revestimiento de granito blanco de Vermont sobre una estructura de acero y mampostería.

La fachada articulada de Union Station sirve además de introducción a la organización espacial interior. El espacio de espera principal, abovedado con bóveda de cañón, tiene un eje longitudinal conectado con el vestíbulo de venta de entradas y el comedor que lo flanquean. Cinco bóvedas de cañón cortas perpendiculares a la fachada principal conducían a la explanada del tren, un espectacular cobertizo iluminado con 34 andenes, que atendían unos 11 millones de pasajeros en 285 trenes diarios.



Union Station

A medida que los viajes por ferrocarril disminuyeron en los Estados Unidos después de la Segunda Guerra Mundial, Union Station se deterioró en uso y condición física. En 1976 sufrió una renovación mal diseñada como centro de visitantes para la celebración del bicentenario de la nación y en 1988 se convirtió en un exitoso centro comercial especializado, con más de cien tiendas, restaurantes y cines ubicados en tres niveles. El edificio continúa funcionando como un centro de tránsito multimodal con una estación de Amtrak y otra de Metro. La renovación de la estación convirtió la zona en un destino tanto para turistas como para empleados con un tráfico de peatones considerablemente aumentado [9:224].

Para el Prof. Witold Rybczynski, arquitecto y profesor de urbanismo en la Penn University, Union Station es buen ejemplo de la manera de construir en América durante las tres primeras décadas del siglo XX, cuando se produjo el gran despertar de la conciencia cívica. Las construcciones supervivientes de este período creativo son los magníficos edificios públicos, construidos con mármol y granito y decorados con arte monumental, que adornan la mayoría de las ciudades importantes.

La imponente Union Station de Daniel H. Burnham en Washington, D.C., es un modelo de este tipo, que combina solidez y urbanidad con una confianza en sí mismo incomparable. No se trata sólo de que la estación de tren sea sustancial y esté claramente construida para durar, con paredes de granito blanco, decoraciones en pan de oro y accesorios de bronce, es algo más. Es un anuncio de la llegada a la ciudad y un compromiso con los valores asumidos en su diseño, en gran parte apoyados por el propio Burnham en sus propuestas para el rediseño del plan inicial de L'Enfant [55: pos 243 de 3669].



Amtrak System Northwest

El presidente Biden se interesa por el ferrocarril (Nov. 2023)

El corredor noreste de Amtrak discurre a lo largo de la costa este americana desde Boston a Washington y transporta unos 800.000 viajeros diarios en una región que representa el 20% del producto interior bruto estadounidense. Hoy día, los trenes transportan cinco veces más pasajeros que todos los vuelos entre Washington y Nueva York. Pese a ello, el corredor no ha sido objeto de grandes inversiones desde hace generaciones. Muchos de los puentes y túneles existentes se construyeron a principios del siglo XX y algunas inversiones se remontan a los 1830. Según informa Miguel Jiménez en El País del 7 de noviembre de 2023, el presidente Joe Biden ha decidido jugar la baza de impulsar la economía a un año de las elecciones y decide invertir en el corredor ferroviario del nordeste[15].

Wilmington, lugar de residencia habitual del presidente Biden, está situado a unos 52 km al sur de Philadelphia y a unos 170 km al norte de Washington por la US1 o la I95 y sus variantes. El viaje de Wilmington a Washington lleva unas dos horas y media en coche o una hora y media en un tren que llega a Union Station, desde donde se puede ir caminando al Capitolio en un cuarto de hora. En su época de senador, hacía ese viaje en tren a diario, y ha decidido dar la noticia desde la estación de Wilmington que lleva su nombre, anunciando una inversión multimillonaria para modernizar el corredor ferroviario del noreste de EE UU, el más transitado del país. Serán 16.400 millones de dólares, en 25 proyectos.

Según El País, de los nuevos fondos anunciados por Biden, la mayor partida, de 4.700 millones de dólares, se destina al túnel Frederick Douglas, en Maryland, que sustituirá al vetusto túnel Baltimore y Potomac de 150 años de antigüedad, cuya cerrada curvatura y su pronunciada pendiente obligan a los trenes a reducir la velocidad a unos 50 km/h. Se trata del mayor cuello de botella del trayecto entre Washington y New Jersey, que provoca retrasos a diario en más del 10% de los trenes, y se estima que el nuevo túnel permitirá los 177 km/h.



5 Washington, un proyecto de ciudad

La ausencia de una capital 1888

Peter Charles L'Enfant, el plano 1791

Primeras construcciones. Capitolio, Casa Blanca, Monumento

McKim, Burnham y Olmsted, la McMillan Commission 1901

La Armada y la diversión, al borde del agua

Retorno y proyección presidencial

Washington, un proyecto de ciudad

La ausencia de una capital 1888

Estados Unidos, un país sin cabeza

En 1888 así comenzaba James Bryce el capítulo 'La ausencia de una capital' en su extenso repaso de las instituciones sociales de su libro *The American Commonwealth* [13:26482 de 39827]. El libro es un clásico de la ciencia política, donde el autor presenta una completa visión de los hechos, *tal como entonces estaban* y sin ninguna pretensión de fijar cómo debían ser. Enseguida aclara que ahí se refiere al papel *completo* de la ciudad como urbe y capital.

"Por capital entiendo una ciudad que no es sólo la sede del gobierno político, sino que también es, por el tamaño, la riqueza y el carácter de su población, la cabeza y el centro del país, una sede principal del comercio y la industria, una reserva de los recursos financieros, la residencia favorita de los grandes y poderosos, el lugar en el que se encuentran los jefes de las profesiones eruditas, donde se publican las revistas más potentes y más leídas, donde se atraen los hombres de capacidad literaria y científica. [Una ciudad] donde las mejores obras, tanto de la naturaleza como del arte, de todos los reinos de la tierra, estén abiertas a la inspección diaria– imagínate esta metrópolis del mundo, digo, donde cada paso por un puente o por una plaza recuerda algún pasado poderoso, y donde algún evento histórico está conectado con cada esquina de una calle" [13:26504].

Tras extenderse en cada uno de esos puntos, se ve obligado a exponer unos cuantos ejemplos de ciudades americanas que no encuentra adecuadas para representar al país como capital.

"No podría ser la actual Washington, aunque es el lugar de reunión del Congreso y la sede de la administración federal. Tiene una población relativamente pequeña (en 1910, 331.069, de los cuales un tercio eran negros). La sociedad está formada por congresistas (durante aproximadamente la mitad del año), funcionarios (incluidos muchos científicos en el servicio público), miembros del cuerpo diplomático y algunas personas ricas y ociosas que vienen a pasar el invierno.

Tampoco Nueva York, aunque ahora es, con mucho, la ciudad más poblada. Es el centro del comercio, el soberano de las finanzas. Pero no tiene ninguna influencia o poder político especial más allá de emitir un gran número de votos. Luego vienen Chicago, quizás el lugar más típicamente estadounidense de América, y Philadelphia, esta última que alguna vez fue la primera ciudad de la Unión. Tampoco es un centro de literatura o ideas para más que su propia vecindad.

Página 200: Lincoln Memorial

Boston fue durante un tiempo el hogar elegido de las letras y la cultura, y todavía contiene, en proporción a su población, un mayor número de hombres y mujeres capaces de hacer o juzgar un buen trabajo que cualquier otra ciudad. Pero ya no se puede decir que lidere el pensamiento abstracto y mucho menos la opinión actual. Tampoco se puede decir que ninguna de estas ciudades esté en camino de ganar una posición más dominante" [13:26530].

Como es sabido, la sede del Gobierno federal se fijó en 1790, aunque el Congreso no dejó Philadelphia hasta 1800, en un lugar que *ni siquiera era un pueblo, sino un área pantanosa de bosque*, para evitar los celos de los diferentes estados que participaban en la elaboración de los textos fundacionales. Se eligió por ello un lugar exento de toda influencia o jurisdicción de algún estado.

En cada estado puede ocurrir lo mismo, y la sede del Gobierno rara vez se encuentra en su mayor ciudad: Albany, y no Nueva York, es la capital del estado de Nueva York; Springfield, no Chicago, de Illinois; Sacramento, no San Francisco, de California; Harrisburg, no Philadelphia, de Pennsylvania. También se da el caso en otros países, como Camberra en Australia, para evitar la pugna entre Sidney y Melbourne, o a menor escala en España, con Mérida como capital de la región extremeña para evitar la primacía de Cáceres o Badajoz.

Protagonismo de George Washington y Thomas Jefferson

De igual modo que no es fácil entender el país sin tener en cuenta la figura de George Washington, no hay manera de entender Washington DC sin apelar a la figura de Thomas Jefferson. Aunque George Washington mantuvo un nivel de vida y unas costumbres similares, su heroica figura no es contestada.

Pero Thomas Jefferson es el padre fundador más controvertido de nuestro tiempo, sobre todo debido a su relación con la esclavitud. Heredó esclavos, compró y vendió esclavos y, después de la muerte de su esposa, tuvo seis hijos de Sally Hemings, una esclava que era hermanastra de su esposa. Es esa parte de su vida la que ha sido duramente condenada en los últimos años[1].

Sin embargo, es útil tener en cuenta que Jefferson también fue odiado por muchos de sus contemporáneos como un revolucionario jacobino, un demagogo populista, un agnóstico o ateo, un esclavista que creía en la libertad en principio, pero no en la práctica, que predicaba en contra del gran gobierno y el poder centralizado, pero no dudaba en usarlo.

Todo lo cual quiere decir que Jefferson siempre ha sido una figura controvertida, y nuestras actitudes hacia él estarán divididas mientras estudiemos y reflexionemos sobre nuestra historia. De hecho, su legado, especialmente su Declaración de Independencia, que dice que "todos los hombres son creados iguales", es tan central para la experiencia estadounidense y para la realidad del país de hoy día, que Jefferson no puede ser ignorado [38:XI].

A pesar del interés de su manera de pensar y de sus escritos, su papel en la construcción de la ciudad y en la formación de criterio en relación con la arquitectura, la ciudad y el territorio es tan relevante, que en este libro solo se puede tratar ese campo y de forma sucinta.



Estados y sitios. [Elaboración propia]

El proceso seguido para crear la ciudad

El proceso revolucionario llevaba consigo la creación de una nueva e independiente nación, con su compleja ordenación jurídica, pero también exigía la definición de su capital. Ese debate tenía varios pasos: el primero consistía en elegir si la capital debía instalarse en alguna ciudad existente o debía ser de nueva creación.

En este segundo caso, era preciso decidir en qué estado se debía ubicar y cuál debía ser su situación, es decir su ubicación y sus límites, antes de definirla como ciudad. Luego había que acordar su plano y el número y situación de los diferentes edificios públicos a construir, para lo que era necesario elegir un diseñador y dirigir su trabajo. Y todo ello debía ser aprobado por todos y cada uno de los estados que se unían como país, en un proceso guiado por el nuevo gobierno, encabezado por el presidente recién elegido George Washington, que contaba con Thomas Jefferson como secretario de estado.

En carta de Thomas Jefferson al gobernador de Virginia, fechada en Philadelphia el 11 de noviembre de 1783, se resumen las diferentes posiciones de cada estado, en las que la navegación es protagonista absoluto.

Los primeros debates se montaron en torno a los ríos donde se podrían ubicar las posibles sedes, y los ríos Hudson, Delaware y Potomac se ofrecieron como candidatos. El primero obtuvo escasos votos, el río Delaware obtuvo siete votos, y eso puso al Potomac fuera de juego. Y el estado de Delaware no mostraba muchas diferencias de opinión en cuanto al sitio particular.

Las cataratas, como límite superior donde los ríos dejaban de ser navegables, encontraron la aprobación de todos los estados presentes, excepto Pennsylvania que apostaba por Germantown y Delaware que lo hacía por Wilmington, aunque parecían preferir Georgetown o cualquier otro sitio. Hecha esta manifestación los delegados sureños lograron que el Congreso dedicase la mitad de su tiempo a Georgetown y que Annapolis podría sucederle si no había sitios adecuados. Pero la discusión se quedó abierta.

En resumen del propio Jefferson, los cuatro estados norteños no daban a Philadelphia ninguna preferencia, mientras cada uno ponderaba sus ventajas. Virginia, que tenía un papel clave, no quería ningún sitio al sur del Potomac ni al norte del Delaware. En Maryland, que era el más central de todos, las cataratas del Potomac probablemente reunirían a todo el estado y si eso fallaba Annapolis sería preferible a los demás.

Los tres estados sureños preferían la sede que estuviera más al sur, aunque se sabían en minoría para lograr que realmente estuviera en alguno de ellos. Su máxima aspiración era la ribera sur del Potomac, donde solo Alexandria ofrecía algunas condiciones. Por su parte, Georgia y New Hampshire se abstenían de debatir estas cuestiones, pero sabiendo que su presencia o ausencia no cambiaría el resultado [50:1].

El 13 de abril de 1784 Jefferson escribe unas notas sobre la sede permanente del Congreso y considera tres sitios: el North River, las cataratas del Potomac y las del Delaware primero por su centralidad norte-sur con respecto al número de habitantes y al número de estados y de delegados. Luego analiza cuál sería la mejor sede temporal para el Congreso, en donde Philadelphia tiene todas las ventajas, incluida la de que, una vez cambiada a otro sitio, sería más difícil retomar las demás opciones.



Maryland Map 1794. Griffith, D., Thackara, J. & Vallance, J. Library of Congress, https://www.loc.gov/resource/g3840.ct000307/

Más adelante, apunta un resumen general de las preferencias de todos los estados, agrupadas en cuatro apartados:

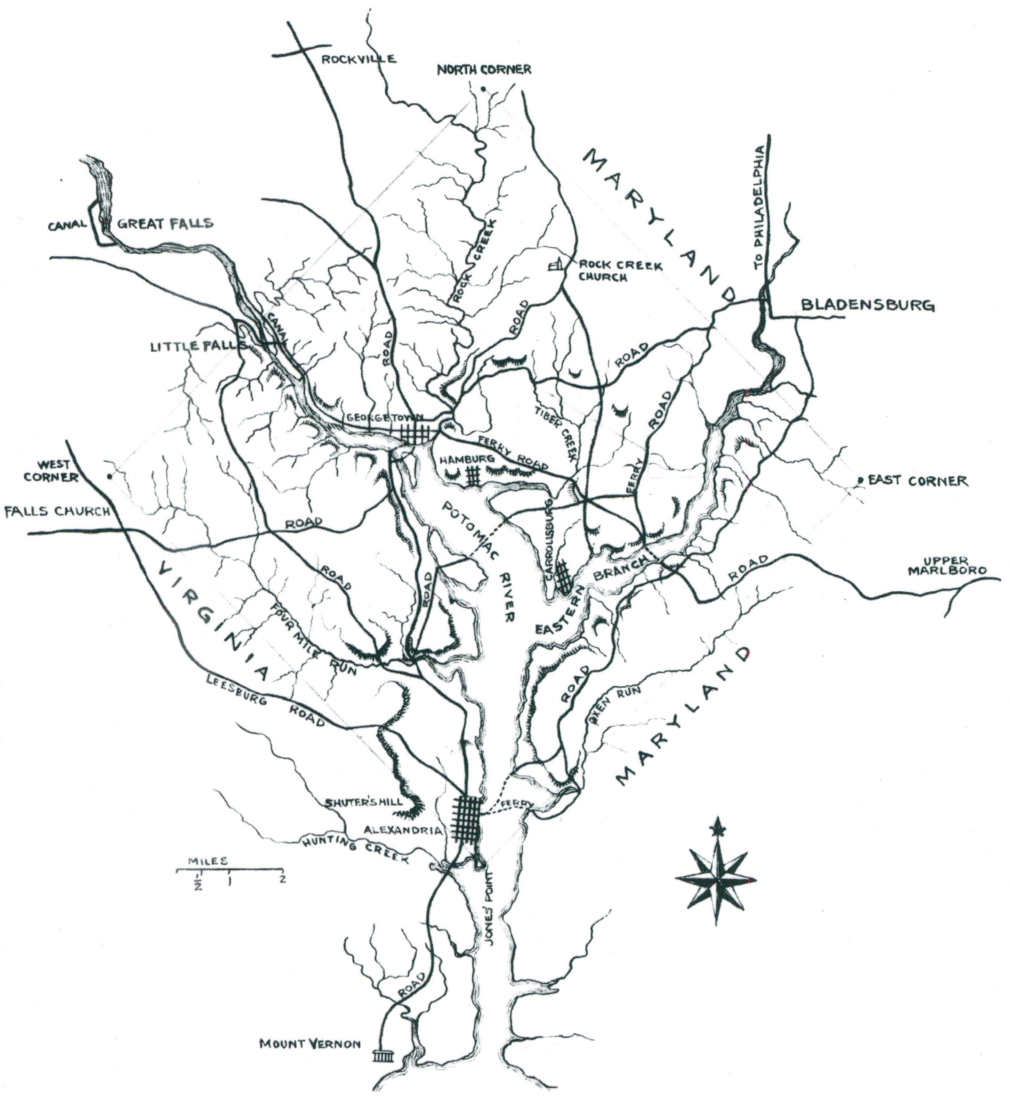
A) Preferencias comunes a todos los estados:
- la firmeza y el tono que se le daría al gobierno federal fijando su administración en un sitio central
- la colocación del Congreso federal al alcance de los estados del oeste para acercarles a los de la costa este
- la seguridad de conseguir rápidamente una sede del Gobierno federal sin obras o instalaciones muy caras
- la adyacencia a dos estados, de manera que siempre se pueda esperar la protección de uno u otro

B) Preferencias comunes a los estados del sur:
- llevarse las flotas federales a la bahía de Chesapeake
- acercar la administración federal a los estados sureños
- facilitar la asistencia al congreso a los estados sureños eliminado obstáculos y procurando que participen los mejores

C) Preferencias comunes a Virginia y Maryland:
- atraer a fabricantes y pobladores extranjeros a los dos estados de Virginia y Maryland
- atraer comercio
- atraer grandes sumas de dinero circulante anual, a repartir entre los dos
- preferencia de sus ciudadanos hacia la administración federal

D) Preferencias peculiares de Virginia:
- establecer Alexandria como segunda plaza de comercio, a la par de Baltimore
- dejar a Norfolk con todas las ventajas de un primer emporio [50:7].

El 20 de junio de 1790 Jefferson escribe desde Nueva York a Thomas Mann Randolph, y le comenta que, tras revertir una apresurada decisión de llevar el congreso a Baltimore, se ha alcanzado el compromiso de darle a Philadelphia la residencia temporal por 15 años y la permanente a Georgetown en la misma ley [50:15].



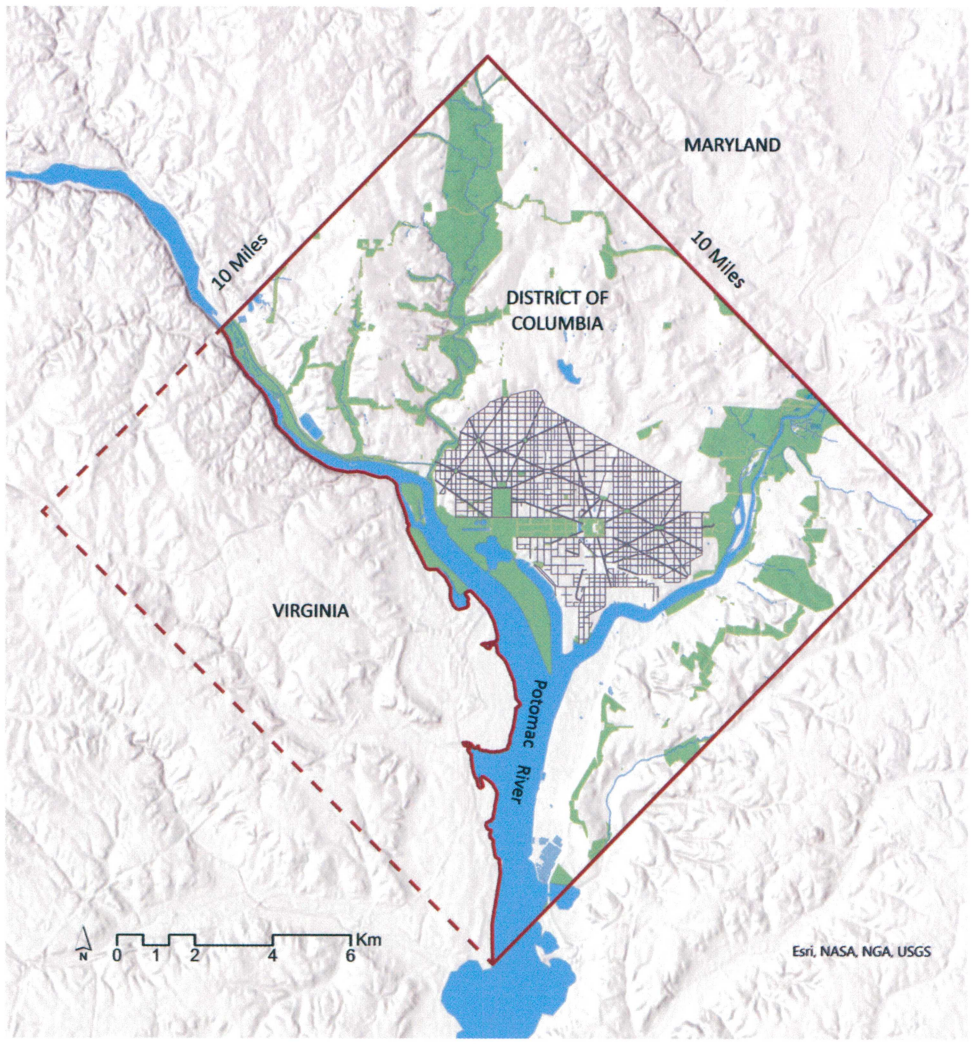
Mapa del Distrito de Columbia en 1791, antes de que la ciudad fuese trazada. Harmon, A. C. Library of Congress, https://www.loc.gov/item/88694209/

El mapa muestra las principales carreteras (utilizadas por el presidente Washington) según las encuestadas por Andrew Ellicott en 1791-2 y publicadas, en 1815 en París. Se sabía que la carretera del ferry de Georgetown a Bladensburg y la carretera del ferry en la parte este de la ciudad existían en 1791. La carretera que va hacia el sur desde Rock Creek inspeccionada en 1802 y la carretera que va hacia el este desde el ferry del río Potomac probablemente existieron en 1791 y cruzaron cerca del Capitolio.

Situación y límites de la futura capital

Decidida la situación en Georgetown, era necesario situar en el mapa con toda precisión el cuadrado de 10 x 10 millas del nuevo Distrito de Columbia y encargar el plano de la ciudad.

Se trataba de buscar la máxima centralidad, a la vez que se integraban los núcleos construidos de Georgetown y Alexandria, así como ciertas grandes fincas, cuyos propietarios estaban dispuestos a vender al Gobierno con la condición de que estuvieran incluidas en su totalidad dentro del nuevo distrito, pero no cabían con el cuadrado en dirección meridiana. El proceso de encaje es gobernado por Jefferson, que sigue las precisas instrucciones del presidente Washington, experto en estas cuestiones dado su primer oficio de agrimensor.



Distrito de Columbia, con el posterior proyecto de L' Enfant [Elaboración propia]

El 16 de marzo de 1791 Washington escribe a Jefferson y le incluye la última carta que ha recibido de Deakins y Stoddart, y le urge sobre los pasos a dar para cerrar el asunto con Burns y para declarar de una vez el sitio de los edificios públicos, previniendo algún inconveniente que parece surgir de las opiniones promulgadas por L'Enfant y también de su complacencia como juicio.

El 17 de marzo Jefferson escribe a L'Enfant desde Philadelphia pidiendo un esquema con las principales características del terreno del Rock Creek hasta el Tiber, por lo que debe empezar a cartografiar el terreno desde el Potomac y proceder aguas arriba hacia el norte, con la ayuda de Mr. Ellicott.

Como solución al encaje, Jefferson sugiere girar el cuadrado 45°, partiendo de Jones Point, la punta situada más al nordeste de Hunting Creek en Alexandria, Virginia. El diamante se definía por una línea trazada desde ese punto en dirección noroeste y otra a 90° en dirección nordeste, cada una de ellas de una longitud de 10 millas, desde cuyos extremos se trazaban las paralelas que terminaban por cruzarse cerca de Silver Springs. El centro de ese cuadrado viene a coincidir con la desembocadura del Rock Creek en el Potomac River.

Jefferson incluye estos límites del Distrito en un borrador de proclamación del 31 de marzo de 1791. Ese día, Washington consigue cerrar el trato con la cesión de 1.200 a 2.000 ha de terreno para edificios públicos.



Major Peter Charles L`Enfant. Library of Congress, https://loc.gov/pictures/resource/cph.3a43085/

Peter Charles L'Enfant: el plano (1791)

En su libro de 1923 sobre los arquitectos e ingenieros de Philadelphia, Joseph Jackson ofrece unos apuntes que dominaron el relato posterior sobre el personaje, hasta finales del siglo XX. Lo muestra con cierta distancia, no exenta de cariño y respeto, pero bastante precisa e implacable en su capacidad como artista o arquitecto.

Peter Charles L'Enfant residió en Philadelphia durante uno o dos años al comienzo del Gobierno Federal. Tuvo una carrera bastante triste, y parte de ella, al menos, se debió a su peculiar temperamento. Era hablador, emotivo y decidido a salirse con la suya, lo que sumado en parte a su arquitectura errática, lo desacreditó. Incluso George Washington, que al parecer estaba dispuesto a tratarlo con amabilidad y generosidad, finalmente lo destituyó de su cargo.

Marqués, pintor, militar, urbanista: el personaje

Era considerado como buen militar, aunque no tenía formación ni conocimientos específicos. Según Jackson, el mayor Peter Charles L'Enfant tuvo una carrera honorable, si no distinguida, en el ejército estadounidense durante la Revolución. Había dirigido un asalto victorioso sobre el enemigo y había sido herido en combate.

De su trabajo profesional no se ha relatado ningún detalle considerable, pero se destaca principalmente por haber trazado la ciudad de Washington y por haber sido el primero en nombrarla la ciudad capital. Incluso este trabajo realmente imponente durante mucho tiempo fue considerado solo ligeramente. Como arquitecto, la evidencia que tenemos de su capacidad –solo provenientes de grabados antiguos de edificios ya inexistentes– no muestran la marcada habilidad típica de un artista [34:86].

El mayor L'Enfant, nacido en París en 1754, llegó a América en 1777, cuando acompañaba al ingeniero francés Du Coudray. Se desempeñó como voluntario y pronto recibió una comisión como teniente y luego capitán de ingenieros en el Ejército Continental. Durante un tiempo, estuvo adscrito a la infantería ligera en el Ejército del Sur. Mientras dirigía un avance en el asalto a Savannah, bajo el mando del general Lincoln, L'Enfant resultó herido. Durante el asedio de Charleston fue hecho prisionero, pero posteriormente fue cambiado por un capitán de Hesse y, después de su liberación, sirvió como ingeniero bajo las órdenes de Washington.

Después de la Revolución regresó a Francia, donde el rey le otorgó una pensión, mientras que el Congreso le otorgó el título de Mayor el 2 de mayo de 1783. Como muchos de los oficiales franceses que habían servido en América durante la Revolución, L'Enfant decidió regresar a su país, pero la fecha de su regreso no parece haberse fijado con certeza.

Volvió a América antes de que entrara en vigor la nueva Constitución, ya que se sabe que se le ordenó reconstruir el Ayuntamiento de Nueva York para la primera sesión del nuevo Congreso, a principios del año 1789. Tenía suficientes amigos en el Congreso o en el Gobierno para asegurar un puesto, y es probable que, más adelante y por sugerencia del propio George Washington, L'Enfant se incorporase al naciente cuerpo de ingenieros, autorizado en 1779 y puesto en marcha en 1802, aunque no hay constancia de ello[2] [34:87].

El encargo del plano

No hay noticias claras sobre cómo se produjo el encargo, pero en enero de 1791, Jefferson ya había escrito a los Comisionados que "el Presidente, habiendo considerado que el mayor L'Enfant estaba particularmente calificado para hacer tal proyecto del terreno, así como para permitirse determinar el lugar para los edificios públicos; ha sido contratado para ese propósito". Pierre L'Enfant, llegó a Georgetown en marzo de 1791.

Jefferson había escrito unas notas y dibujado un boceto sobre cómo debía ser la ciudad. Proponía una cuadrícula como la de Philadelphia, de calles algo más anchas, con edificios bajos para tener más luz y controlar los incendios, pero de alineaciones variadas para evitar la monotonía. Envió sus ideas a L'Enfant, quien no las hizo caso, arremetiendo en sus propias notas contra "los planes de calles paralelas y uniformes que se vuelven tediosos e insípidos y en su origen nunca podrían ser más que la mezquina continuación de alguna fría imaginación" [51:21].

Según Joseph Jackson, el proyecto proporcionaba grandes vistas, calles anchas, un sistema de parques y avenidas radiales, lo que resultaba desconocido en el país en aquel momento. También colaboró en la elección de los sitios del Capitolio y la President's House, y de otros edificios públicos o monumentos, así como para un entorno más pintoresco. Con todo ello pretendía transformar unas simples tierras de cultivo en una gran capital [34:88].

La idea respondía al encargo y demostró que L'Enfant tenía visión e imaginación, en cuanto a la planificación urbana, pero lo hacía para un futuro remoto, sin atender las necesidades inmediatas del Presidente Washington y de su secretario de estado Thomas Jefferson, en quien recayó la responsabilidad de adecuar el dibujo a las necesidades concretas, tanto funcionales como de disponibilidad de terrenos, lo que generó fuertes desavenencias.

L'Enfant pretendió mantener sus puntos de vista, mientras se retrasaba en cumplir los levantamientos previos que le solicitaban y se oponía a las instrucciones concretas de los Comisionados nombrados por su cliente. Esa negativa obligó al gobierno a retirarle el encargo en 1792, destinándole a las obras de Fort Mifflin en 1794 y luego de Fort Washington durante la guerra de 1812.

Vuelta a Philadelphia

Fue entonces cuando L'Enfant marchó a Philadelphia y allí comenzó la construcción de una gran mansión para Robert Morris. Aquí, de nuevo, su visión y poderosa imaginación fueron excesivas, y el fracaso de este proyecto parece haber acabado virtualmente con la carrera profesional del francés.

Robert Morris, entonces el principal financiero de los Estados Unidos, y considerado como el hombre más rico del país, compró el bloque delimitado por las calles Walnut, Chestnut, Seventh y Eighth, y sobre esa parcela L'Enfant iba a erigir una espléndida vivienda para este Príncipe comerciante. La casa nunca se terminó, lo que no se debió al coste del proyecto de L'Enfant, sino a la quiebra de Morris quien, muy endeudado por sus grandes propiedades en la nueva Ciudad Federal, no pudo atender a los acreedores que exigían dinero en efectivo [34:90].



Plano topográfico del sitio, 1791. El Capitol y la White House marcados en rojo sobre dos protuberancias. Hawkins, Don. Library of Congress, https://www.loc.gov/item/91684423/

Mientras estuvo en Philadelphia, L'Enfant, vivió en 4 North Eighth Street, y allí se encuentra su nombre en el Directorio desde 1794. Irritable, ambicioso y sintiéndose agraviado, L'Enfant se retiró a una granja en Maryland, donde falleció en 1825. Murió pobre, aunque no quiso recibir ninguna indemnización por su trabajo en Washington DC, que parece se le ofreció [34:90].

Fundamentos del plan

El plano de Washington está concebido para mostrar los edificios del poder. No responde a la intención de construir una ciudad, sino un escenario donde esos símbolos sean más eficaces. En el encargo y su realización no se menciona ninguna alusión a que sus habitantes vivan de ésta u otra manera, paseen, trabajen o disfruten en determinadas condiciones. Se da por supuesto que la ciudad debe funcionar, pero conviene recordar con una cierta perspectiva las instrucciones que recibió L'Enfant, lo que expresa el plano y la situación que se produjo tras su marcha. En una serie de artículos publicados por el Washington Post cien años después se reconsidera el proceso:

Aparte del placer y los beneficios positivos para la salud que la gente obtiene de los parques públicos en una ciudad capital como Washington, existe un uso distintivo de los espacios públicos como medio indispensable para dar dignidad a los edificios gubernamentales y hacer que sean adecuados para ellos. Cuando se planeó la ciudad de Washington bajo la directa y minuciosa supervisión de Washington y Jefferson, se estudiaron cuidadosamente las relaciones que debían existir entre el Capitolio y la casa del Presidente.

De hecho, toda la ciudad fue planificada con miras a las relaciones recíprocas que deberían existir entre los edificios públicos. Vistas y ejes; sitios para monumentos y museos; parques y jardines de recreo; fuentes y canales; en una palabra, todo lo que contribuye a hacer una obra de arte magnífica y consistente[3] [65:119].

La característica de diseño más importante del plan para la capital de la nación es el recinto federal. L'Enfant optó por ubicar el Capitolio en el punto más alto, Jenkins Hill, con ocho avenidas diagonales que conducen hasta él. En su eje hacia el oeste está la "Gran Avenida", una explanada de 120 m de ancho bordeada de jardines y embajadas. La Casa del Presidente y el parque, atravesados por seis avenidas diagonales, estaban ubicados en una meseta con terrenos que descendían hasta Tiber Creek. Así, los dos edificios más importantes estaban vinculados formalmente a través de una serie de jardines y funcionalmente a lo largo de la diagonal de Pennsylvania Ave. También estaban unidos geométricamente por los dos ejes primarios en ángulo recto entre sí, con Pennsylvania Avenue como hipotenusa de la figura triangular. Este es el sello distintivo del plan, un recinto federal monumental que aprovecha su entorno topográfico y fluvial con grandes vistas [9:12].

Desavenencias de fondo

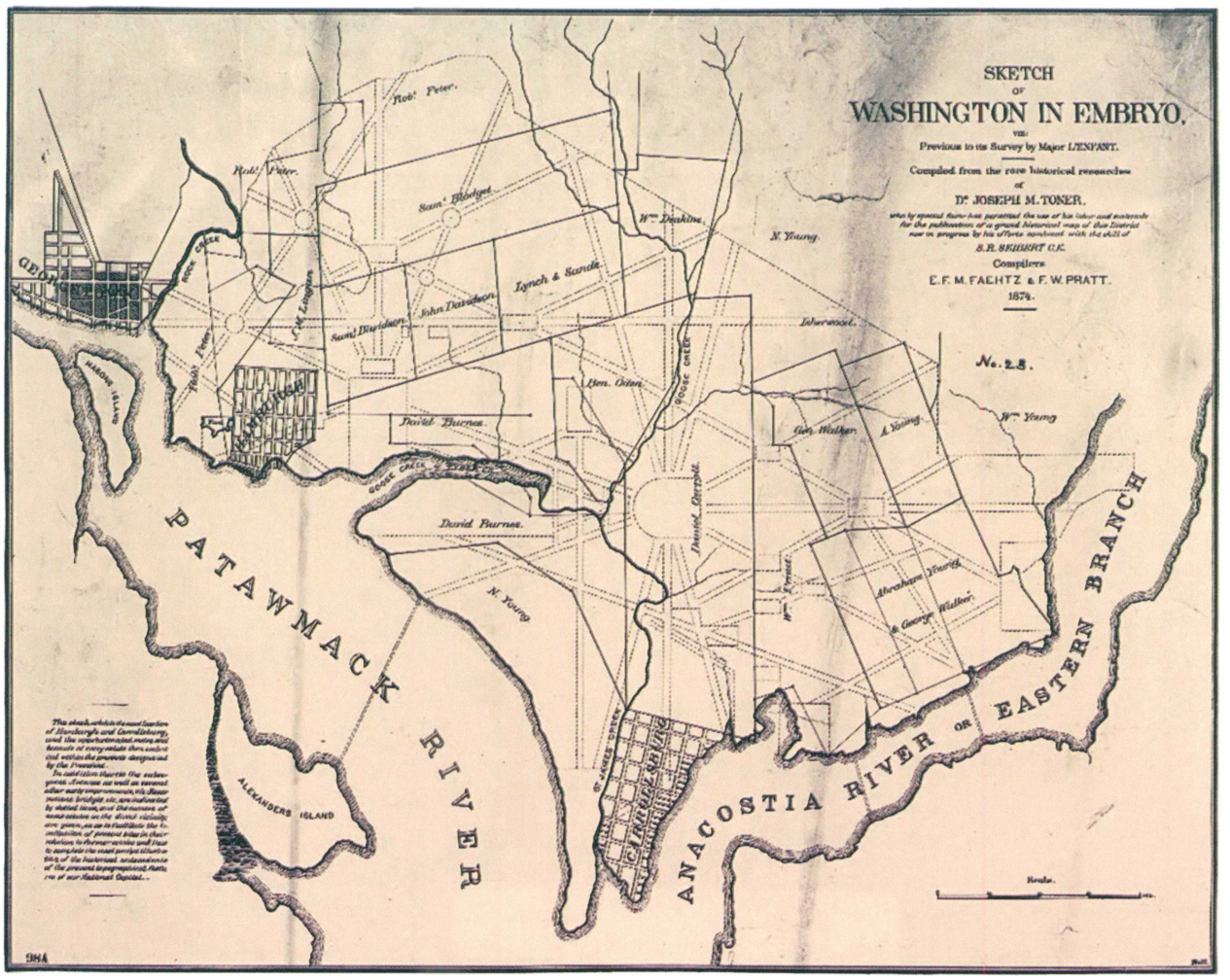
Pero es sabido que ni el diseño, ni los conocimientos, ni la actitud de L'Enfant habían emocionado a Jefferson, cuya formación y gusto eran muy superiores a la del noble francés, a pesar de sus estudios artísticos en *l'Académie royale de peinture et de sculpture* de París. Las instrucciones de Jefferson son siempre puntillosas y precisas, mientras las contestaciones de L'Enfant no superan el tono y la categoría de simples excusas, como se puede observar en la recopilación de cartas de Jefferson, editada por Padover [50:42 a 61].

Pero los problemas con L'Enfant parecían tener raíces más profundas. George Washington pensó que podía llegar a un acuerdo con los propietarios del futuro emplazamiento de la ciudad capital: venderían sus tierras al gobierno federal y participarían en los beneficios de la venta de lotes en los que se dividía la tierra (en términos actuales, una reparcelación). Pero en la subasta de lotes celebrada en octubre de 1791 sólo se vendieron 35 de los 10.000 disponibles, y sus Comisionados tuvieron que conseguir créditos de los estados de Maryland y Virginia para poder llevar a cabo las obras públicas.

En paralelo, las obras viarias de la futura capital despertaron intereses especulativos y los propietarios de esos terrenos construyeron chozas y viviendas de madera, so pretexto de albergar a trabajadores de las obras del Capitolio y la White House y confiando en el hecho de que las tierras y propiedades federales pronto serían valiosas. Pero L'Enfant, tenía ideas diferentes sobre cómo se debían hacer las cosas y sus planteamientos entraron en conflicto.

L'Enfant pensaba que la venta de los lotes debería haberse acometido más tarde, es decir, una vez construidos algunos edificios y después de pavimentar las carreteras. Quizás tuviera razón, pero eso requería financiar un proyecto para el que no había suficiente oferta monetaria.

Ya en el siglo XX, en los Archivos del Departamento del Interior, se descubrió una carta de L'Enfant a los tres Comisionados, en mayo de 1800, donde cuenta lo que había imaginado para la nueva ciudad, y revela su frustración al



Plano esquemático de Washington DC en embrión. Faehtz, E. F. M., Pratt, F. W., Toner, J. M., Seibert, S. R. & Trill. (1792), Library of Congress, https://www.loc.gov/item/87694246/

ver que su visión no se tradujo en piedra y mármol. Incluye la advertencia de que, *a menos que... mis notas y bocetos sean observados escrupulosamente y determinados antes de pensar en rellenar o excavar cualquiera de las calles secundarias, sería mejor devolver de inmediato el conjunto de los terrenos de vuelta al agricultor, para la siembra de maíz y tabaco* [49:55].

Casi cien años después de que se planteara en el Congreso la idea de una capital federal, se reconstruyó minuciosamente un mapa para registrar la propiedad original de las tierras en Washington antes de este acuerdo, y antes de que los topógrafos se pusieran a trabajar en la ciudad federal. Este mapa de 1874 muestra que el sitio que ahora ocupa el Capitolio era propiedad de Daniel Carroll. La mitad del solar de la futura Casa Blanca era propiedad de Samuel Davidson. La avenida Pennsylvania, que uniría estos edificios públicos, discurría principalmente a través de las tierras de David Burnes, quien también era propietario de la gran extensión de terreno al sur de Tiber Creek, sobre la que eventualmente se levantaría el Monumento a Washington.

El conflicto se agravó porque L'Enfant, contraviniendo las instrucciones de los Comisionados, derribó parcialmente una de las casetas o edificios que se estaban levantando "ilegalmente" en esos terrenos de la ciudad que formaban parte de lo que trataba de comprar George Washington, quien encarga a su secretario de estado Thomas Jefferson que reconduzca la situación.

El conflicto de George Washington con el Major L'Enfant

El 1 de diciembre de 1791, Jefferson escribe al Major L'Enfant: "he recibido con preocupación un informe de que usted y otros han procedido a demoler la casa de Mr. Carroll de Duddington sin su consentimiento y sin autorización de los Comisionados o de ninguna otra persona. Se han expuesto a las leyes, en un país donde ellas seguirán su curso… en el futuro debo ordenarle estrictamente que no toque ninguna propiedad de nadie sin su consentimiento o sin previa orden de los Comisionados. Yo contaba con usted en la disposición de la ciudad federal y todavía lo hago, pero solo con la condición de que se conduzca en subordinación a la autoridad de los Comisionados, de las leyes del lugar y de los derechos de sus ciudadanos".

Los Comisionados escriben a Jefferson el 8 de diciembre que L'Enfant no hizo caso a los alguaciles y terminó de derribar la casa, por lo que Jefferson escribe una larga y detallada carta a Washington, reseñando todos los pormenores del caso y tratando de justificar a Mr. Carroll, que termina recomendando que si L'Enfant ha de seguir colaborando que lo haga bajo el total control de los Comisionados [50:80].

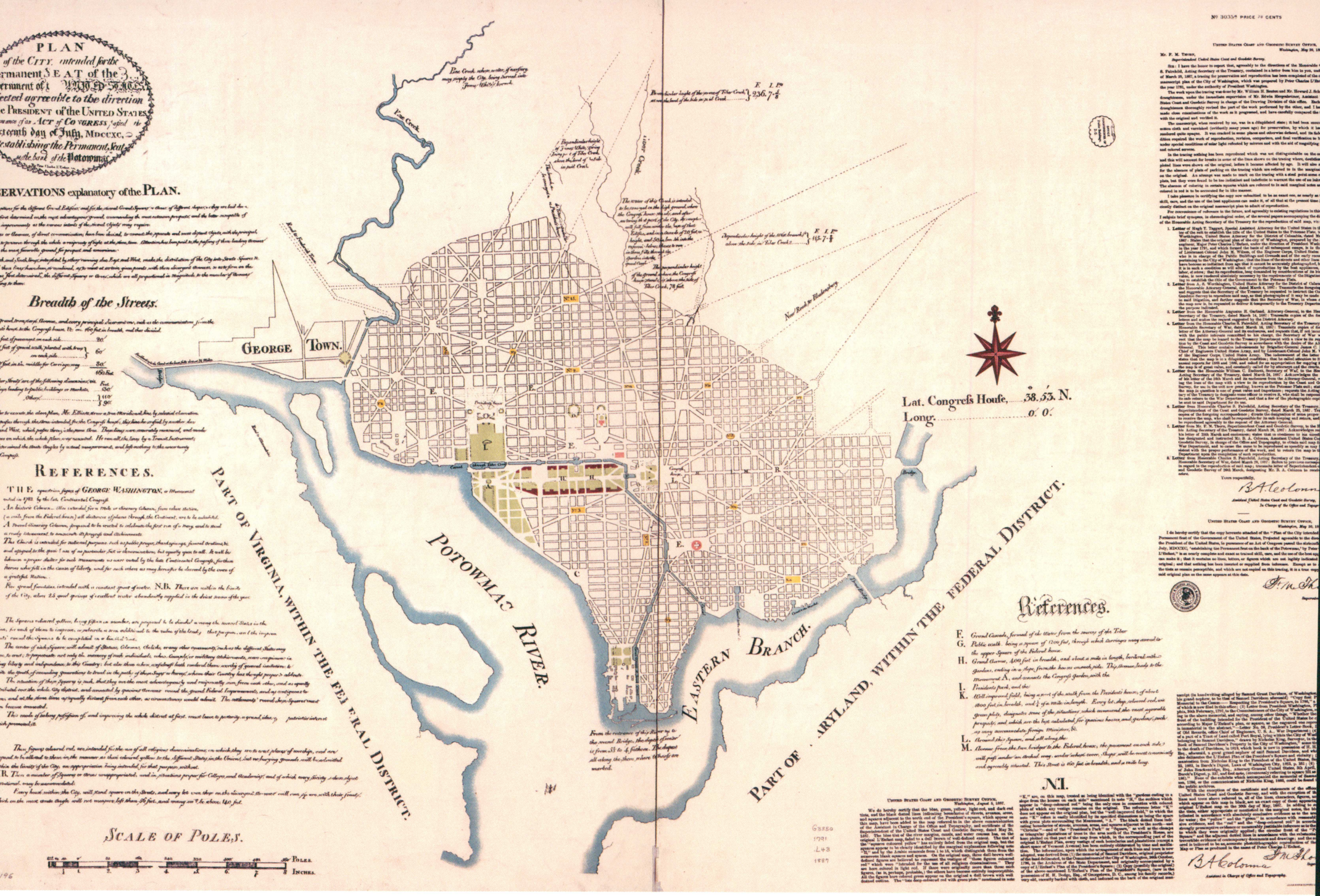
El 15 de enero de 1792, Washington escribe a Jefferson que los documentos referentes a la disputa entre Mr. Carroll y L'Enfant han sido enviados al fiscal general, para su valoración de los hechos. Y se los envía a Jefferson para que los vea antes de la reunión propuesta con L'Enfant, afirmando que él no los ha leído ni tiene prisa por hacerlo. Jefferson le contesta el mismo día enviándole los informes de los Comisionados.

Tras la reunión, de la que no se hace otra mención, el 22 de febrero de 1792 Washington escribe a Jefferson que el Plan debe aparecer como obra de L'Enfant. Además, quien está preparado para grabar el plan no lo hace, lo que presumo provocará su disgusto. Si consiente actuar según las condiciones que se le proponen y señalar cualquier defecto radical y cambiar lo que le guste, que no sea impropio o produzca retrasos, ¿No sería mejor que se sintiera satisfecho con los cambios?.

Con todo ello, el 22 de febrero de 1792, Jefferson indica a L'Enfant que el presidente ha decidido que continúe y, al mismo tiempo, le indica que la ley exige que lo haga según las órdenes de los Comisionados. Ellos atenderán sus propuestas y decidirán cada cierto tiempo los planes a seguir y los someterán al presidente para su aprobación. Y cuando vuelvan aprobados se los entregarán para que ejecute sus determinaciones…

El 26 de febrero de 1792 L'Enfant contesta a Jefferson con una carta de cinco páginas en las que explica que, influenciado por el deseo de hacer bien su trabajo, ha tomado la determinación de no actuar más a las órdenes de los Comisionados, y que, si la ley lo ordena, él no puede continuar así. Esa misma tarde, Washington contesta a Jefferson que ha leído despacio la contestación de L'Enfant y que deben tomar una decisión bien informada y le ruega que se la envíe a Mr. Madison, que es quien mejor conoce la totalidad del asunto y que ponga al tanto al fiscal general.

Al día siguiente, 27 de febrero, Jefferson contesta a L'Enfant en una escueta carta de diez líneas, que si declina en absoluto actuar bajo la autoridad de los Comisionados, tiene instrucciones del Presidente para informarle que considera inadmisibles sus condiciones y que sus servicios deben llegar a su fin [50:92 a 99].



Plan of the city intended for the permanent seat of the government facsimil. L'Enfant, P. C. & United States Commissioner of Public Buildings, 1791, Library of Congress, https://www.loc.gov/item/88694196/

Mapa de Peter Charles L'Enfant, 1791.

El título completo es "Plano de la ciudad destinada a sede permanente del gobierno de los Estados Unidos: proyectado conforme a la dirección del Presidente de los Estados Unidos, en cumplimiento de una ley del Congreso, aprobada el dieciséis de julio, MDCCXC "estableciendo la sede permanente a orillas del Potowmac[4]".

Reproducción facsímil recortada del plano L'Enfant de 1791 para la ciudad de Washington, Servicio Geodésico y Costero de Estados Unidos, 1887.

División de Geografía y Mapas, LC.

Este grabado del plano de L'Enfant fue considerado el primer mapa "oficial" de la ciudad, y tenía efectos legales desde el 1 de enero de 1791, aunque es conocido que el primer grabado grande del plano de L'Enfant fue en realidad la versión de Samuel Hill del plano publicada en Boston en 1792.

Este mapa fue preparado por Andrew Ellicott y grabado por Thackara y Vallance, Philadelphia, 1792. División de Geografía y Mapas, LC.

Notas contenidas en los márgenes del mapa de L'Enfant

Observaciones explicativas del plan.

I. Las posiciones de los diferentes grandes edificios y de las diversas grandes plazas o áreas de diferentes formas, según se establecieron, se determinaron primero en el terreno más ventajoso que tuviera las perspectivas más amplias y el más susceptible de mejoras según los diversos intentos de los distintos objetos que pueda necesitar.

II. Se han ideado líneas o avenidas de comunicación directa para conectar los objetos separados y más distantes con el principal, y preservar al mismo tiempo en todo el conjunto una reciprocidad de visión. Se ha prestado atención al paso de esas avenidas principales por el terreno más favorable para las perspectivas y la conveniencia.

III. Las líneas norte y sur, intersecadas por otras que corren hacia el este y el oeste, hacen la distribución de la ciudad en calles, plazas, etc., y esas líneas se han combinado de tal manera que se encuentran en ciertos puntos dados con esas avenidas divergentes, a fin de formar en los espacios "primero determinados" las diferentes plazas o áreas, las cuales son todas proporcionales en magnitud al número de avenidas que conducen a ellas.

Referencias.

A. La figura ecuestre de George Washington, monumento votado en 1783 por el difunto Congreso Continental.

B. Una columna histórica. También destinado a una milla o columna de itinerario, desde cuya estación (a una milla de la casa federal) se deben calcular todas las distancias o lugares a través del continente.

C. Se propone erigir una columna de itinerario naval para celebrar el primer ascenso de la Armada y colocar un monumento listo para consagrar su progreso y logros.

D. Esta iglesia está destinada a fines nacionales, tales como oración pública, acción de gracias, oraciones fúnebres, etc., así como un refugio adecuado para los monumentos que fueron votados por el último Congreso Continental para aquellos héroes que cayeron en la causa de la libertad, y para aquellos otros que en lo sucesivo pueda ser decretado por la voz de una nación agradecida.

E. Para fuentes grandes, destinadas a un chorro de agua constante, hay dentro de los límites de la ciudad más de veinticinco buenos manantiales de excelente agua, abastecidos abundantemente en la estación más seca del año.

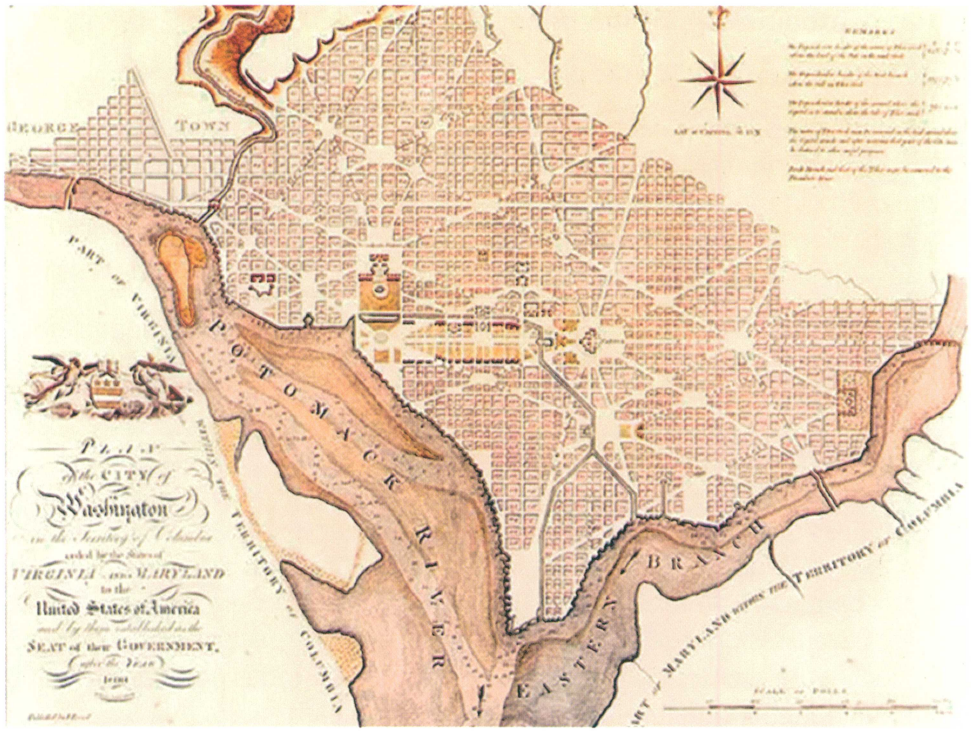
F. Gran cascada, formada por el agua de las fuentes del Tiber.

G. Paseo público, siendo un cuadrado de 1,200 pies, por donde podrán ascender los carruajes hasta la plaza superior de la Casa Federal.

H. Gran avenida, de 400 pies de ancho y aproximadamente una milla de largo, bordeada de jardines, terminando en una pendiente desde las casas a cada lado. La avenida conduce al monumento A y conecta el Jardín del Congreso con el

I. Parque del Presidente y el

K. Campo bien mejorado, que forma parte de la caminata desde la casa del Presidente, de aproximadamente 1,800 pies de ancho y tres cuartos de milla



L'Enfant - Ellicott map of Washington, 1792. Library of Congress

de largo. Cada lote, de color rojo intenso, con parcelas verdes, designa algunas de las situaciones que ofrecen perspectivas más agradables y que están mejor calculadas para casas y jardines espaciosos, como los que pueden alber-gar a ministros de Asuntos Exteriores, etc.

L. Alrededor de la plaza y a lo largo de todo el M. Avenue desde los dos puentes hasta la Casa Federal, el pavimento a cada lado pasará bajo un camino arqueado, bajo cuya cubierta las tiendas estarán situadas de manera más cómoda y agradable. Esta calle tiene 160 pies de ancho y una milla de largo.

Correcciones de Ellicott 1792

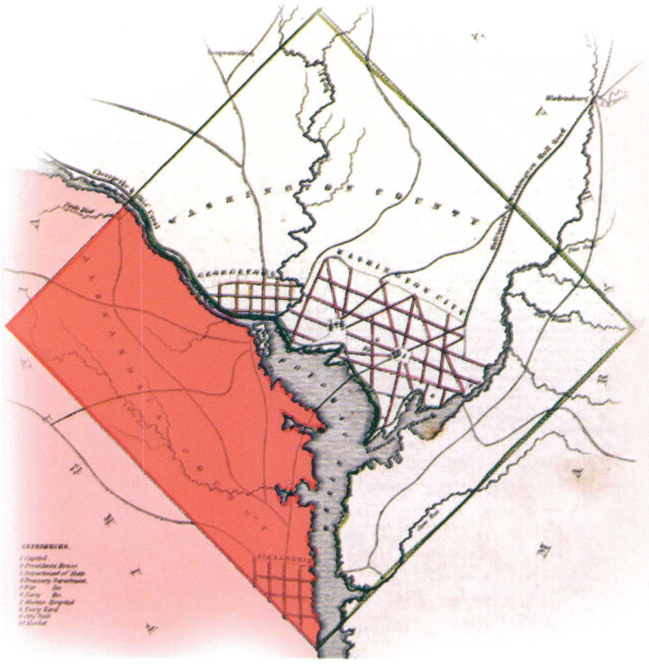
Tras el despido de L'Enfant, Jefferson reconduce las relaciones con Mr. Carroll, el propietario del edificio demolido, comprometiéndose a sufragar la reconstrucción y a que se imprima el plano para sancionar sus determinaciones. Además, entrega el control del planeamiento y su publicación a Mr. Ellicott.

Ellicott trazó este plan sin el beneficio del original, que poseía L'Enfant. Añadió más detalles paisajísticos para el recinto federal y definió las formas de todos los espacios urbanos. El mayor cambio fue enderezar el quiebro de la Massachusetts Ave., la larga vía que cruza la ciudad de noroeste a sureste. También eliminó cinco avenidas radiales cortas y doce espacios cívicos. Aunque L'Enfant no estaba de acuerdo con estos cambios, Ellicott defendió que las alineaciones de las carreteras se adecuarían mejor a la topografía. Jefferson estuvo de acuerdo o quizás fue quien sugirió las simplificaciones realizadas por Ellicott para eliminar los espacios abiertos y enderezar la Avenida Massachusetts [9:10].

Pero el grabado para la publicación se complicó y todo empezó a retrasarse. El 4 de marzo de 1972, Washington le escribe desde Philadelphia a Jefferson,

que los grabadores piden un mínimo de ocho semanas para tener el plan (podrían tardar hasta 8 meses) ¡Es tan raro! Ellicott y él se podrían acercar a verles. En esta ciudad, *la corriente contra la ciudad federal es tan fuerte, que creo que en ella nunca se logrará nada que pueda evitarse*[5]. Y añade: ¿Hay algún buen grabador en Boston? Se les podría enviar una copia, o incluso a Londres sin que nadie (ni siquiera Ellicott) sea notificado de ello [50:103].

En 1846 ocurrió un cambio de importancia en los límites del Distrito de Columbia, cuando el estado de Virginia instó la Retrocesión de los terrenos cedidos.



Retrocession en 1846. National Capital Planning Commission

L'Enfant, crítica e influencia posterior

El tratamiento posterior de la crítica al plano de L'Enfant es ambivalente, tanto por los problemas personales del autor, como por los pretendidos aciertos o errores del propio plan, todo ello mezclado con ocultos e indemostrables propósitos atribuidos a la francmasonería, capaces de llenar muchos libros[6].

A L'Enfant a veces se le describe como un arquitecto o un ingeniero militar. Él no era ninguna de las dos cosas; justo antes de salir de Francia había sido estudiante de arte. Pero sabía dibujar, tenía una innata comprensión del planeamiento urbano y era muy ambicioso. Según el crítico Witold Rybczynski, su plan para la capital federal tenía tres características destacables:

– aprovechó la topografía ubicando el Capitolio en una colina, la Casa del Presidente en otra, con una Gran Avenida (hoy Mall) que conducía al Potomac;

– las avenidas de las diagonales, claramente influenciadas por el diseño de jardines franceses, unían los edificios cívicos prominentes y creaban muchas glorietas en las intersecciones para estatuas conmemorativas;

– sobre las avenidas diagonales superpuso una cuadrícula práctica de calles secundarias.

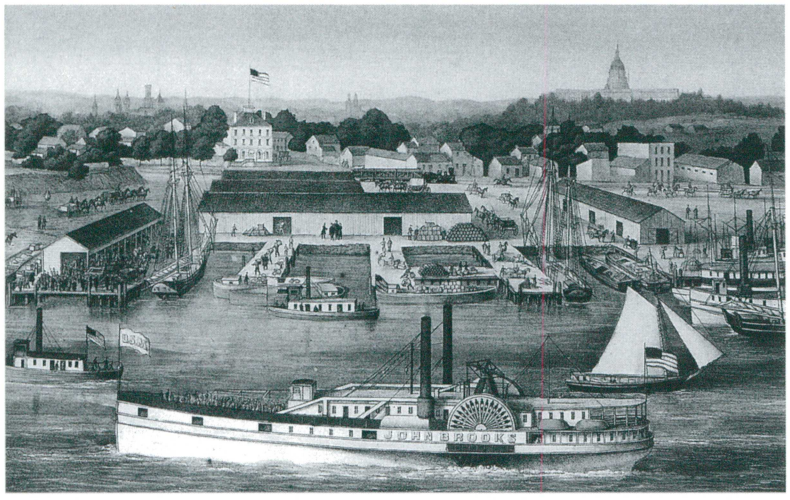
En su conjunto, el plan se puede considerar como un "equilibrio estadounidense entre precedentes e innovación", que tuvo cierto eco en algunos planes urbanísticos de ciudades americanas.

Durante los primeros años del siglo XIX, el plan de L'Enfant influyó en varias ciudades nuevas. Buffalo, en el estado de Nueva York, fue trazada con largas diagonales que irradiaban desde una plaza pública cerca de la orilla del lago Erie por Joseph Ellicott, el hermano de Andrew Ellicott, quien sucedió a L'Enfant como planificador de la capital federal. Los planos de ciudades como Indianápolis, Baton Rouge, Cleveland, Madison, Wisconsin y Sandusky, Ohio, muestran la influencia de L'Enfant, al igual que muchos asentamientos más pequeños cuyos diseños el historiador John Reps caracterizó ingeniosamente de "barroco rústico".

El plan urbano más novedoso posterior a Washington fue sin duda el de Detroit, elaborado por el juez Augustus Woodward en 1807. Woodward conocía a L'Enfant e ideó una variación inusual del plan de avenidas radiantes: un patrón octogonal de calles y avenidas que se asemeja a un panal [55].

Cien años después, la comisión del Senado nombrada para revitalizar la ciudad encargó una revisión del plan, donde se pudieron corregir gran parte de las dificultades prácticas de cruce de las avenidas y un sinfín de problemas de circulación, causados por la multiplicación de diagonales.







C&O Canal y Potomac River en Williamsport, a 330 km de Washington. National Park Service

Embarcadero de Sixth Street en el Potomac. Magnus, C., c.1863, Library of Congress, https://www.loc.gov/item/2003671596/

Watkins Island en Potomac River

En la página siguiente:

Cabin John Bridge para Potomac Aqueduct, 1859. U.S. Army Corps of Engineers: Captain M.C. Meigs, Chief Engineer; Alfred L. Rives, Assistant Engineer, Delineator. HAER, Libray of Congress, https://www.loc.gov/pictures/item/md0255.color.377242c/

Potomac Aqueduct 1868-1877. HABS, photographer Boucher, Jack E. Library of Congress, https://www.loc.gov/item/dc0967/

New Potomac Aqueduct and Old Piers, c.1940. HABS DC-166, Library of Congress, https://www.loc.gov/resource/hhh.dc0967.photos/?sp=8

Primeras construcciones

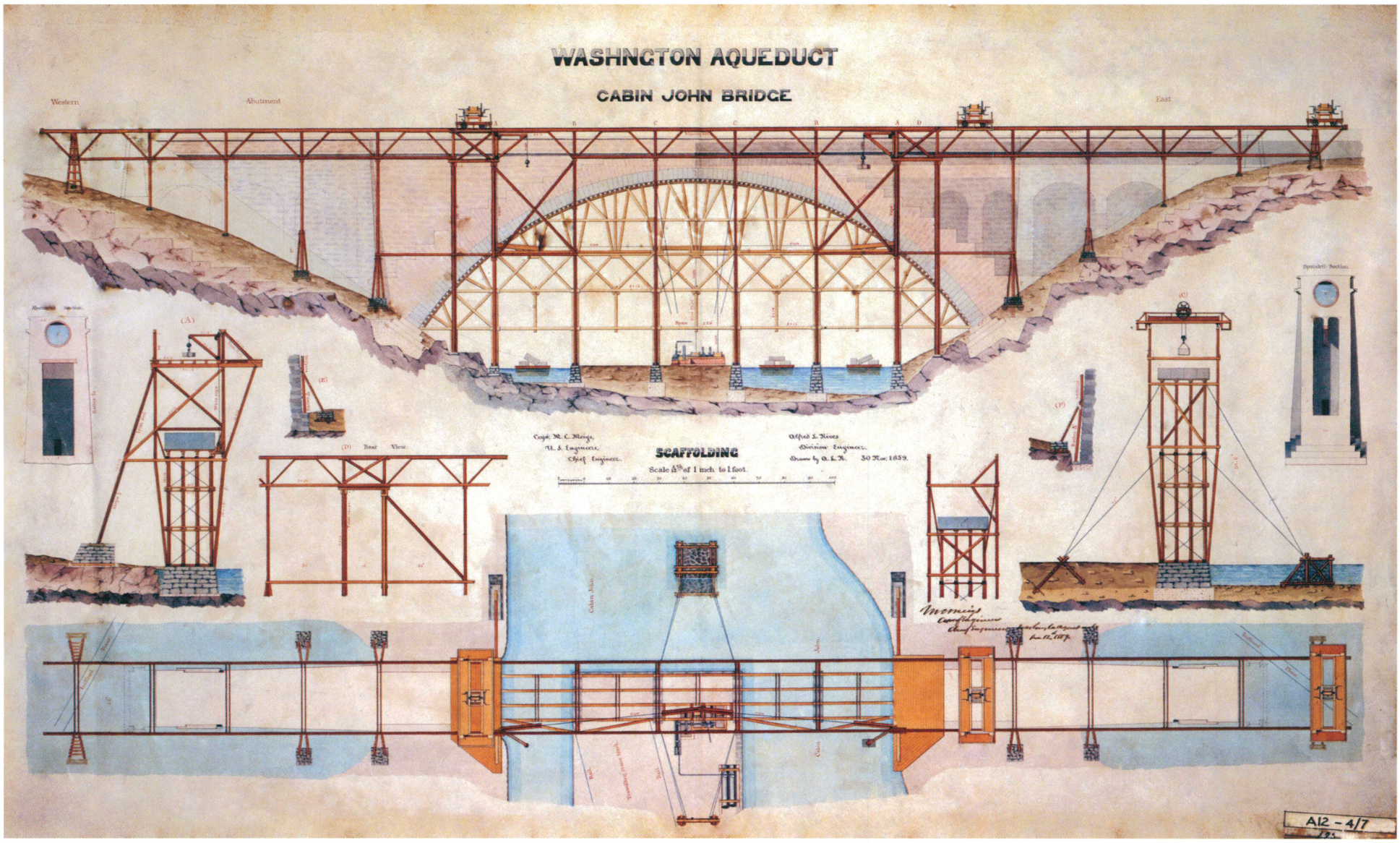
Los esfuerzos del gobierno se centraron en la construcción del Capitolio y la White House, elementos esenciales para ejercer la función de gobernar, mientras las manzanas delimitadas por el plan se iban rellenando de modo orgánico y las infraestructuras y servicios generales de la ciudad se desarrollaban a ritmo lento. En cierto modo, los dos grandes objetivos se disociaron: la sede del Gobierno iba por un lado y la ciudad que debía acogerlos con sus infraestructuras por otro. Lo primero fue atender al río, como vía, fuente y obstáculo.

Navegación fluvial y acueductos sobre el Potomac

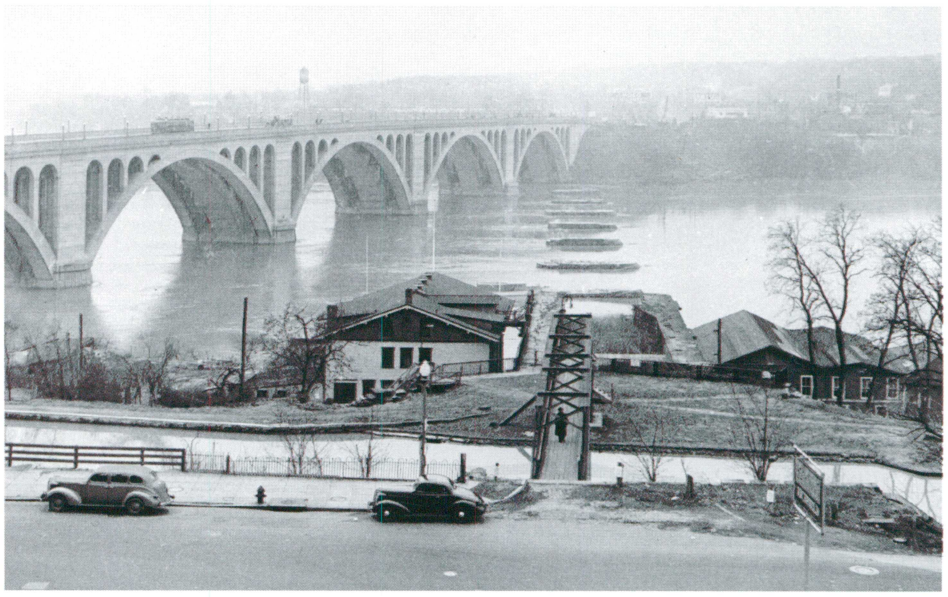
En cuanto a la navegación, el Potomac planteaba problemas de calado e inundaciones, aguas arriba de la desembocadura del Anacostia. Desde el canal del Potomac frente a la desembocadura del Tiber hasta el lugar llamado Bias's Lumber Yard, en el canal de navegación, hay no menos de 152 cm de agua en las horas de aguas altas con mareas comunes. De ahí hacia arriba no se puede contar con más de 71 cm en aguas altas. Esta profundidad se extiende entre las marcas de bajamar de un lado a otro, excepto a través del canal de navegación, que solo tiene 10 cm más de profundidad. Durante las mareas vivas, el nivel alcanza unos 110 cm pero, en todo momento, la subida de la marea se ve tan afectada por el viento que la navegación siempre es incierta y difícil.

En cuanto al abastecimiento, en las primeras décadas el agua doméstica procedía de pozos y manantiales de las plazas públicas. Posteriormente, los hogares prósperos tuvieron sus propias cisternas. Construido en 1853, el Potomac Aqueduct tomaba agua del río en Great Falls, con un suministro suficiente para toda la creciente ciudad. Su obra más importante es el cruce del Potomac, primero con celosías de madera tipo Burr en 1877 y luego con arcos de hormigón en 1940.

Al principio, el agua solo llegaba a los cuadrantes occidentales de la ciudad, y dejaba sin cubrir a las áreas orientales. Eso provocó una cierta migración interna, pues los ciudadanos adinerados se mudaron al noroeste, donde había un suministro de agua adecuado. Ello alimentó unos patrones de estratificación social que habían comenzado con la ubicación de funcionarios gubernamentales cerca de la White House y la ubicación de residentes de clase trabajadora cerca del Navy Yard [9:16].


WASHINGTON AQUEDUCT
CABIN JOHN BRIDGE
Western
Abutment
East
SCAFFOLDING
Scale 1/16 of 1 inch to 1 foot.
Capt. M. C. Meigs,
U. S. Engineers,
Chief Engineer.
Alfred L. Rives
Division Engineer.
Drawn by A. L. R. 30 Nov. 1859.
A12 - 4/7







Arlington Memorial Bridge

La relación de los puentes con los ríos Potomac y Anacostia

En cuanto al cruce como obstáculo, aunque las vías fluviales son omnipresentes y han tenido un importante papel en la selección del sitio para la ciudad y en su conformación, los ríos parecen ajenos a la vida urbana. Los ciudadanos se limitan a cruzarlos para entrar y salir de la ciudad, pero solo disfrutan de sus orillas cuando están fuera de ella, en Georgetown, Alexandria y demás poblaciones ribereñas. Pocas ciudades tienen tanta agua alrededor y la disfrutan tan poco. Eso parece transmitirse a los propios puentes, que parecen carecer de presencia en el imaginario de una ciudad obsesionada por los monumentos.

Así como en Philadelphia los puentes fueron materia y escenario de innovación, por lo temprano de su nacimiento y las presiones de desarrollo de la ciudad, en Washington ocurrió todo lo contrario. Sus puentes son escasamente innovadores, pues sus intenciones basculan entre la mera funcionalidad y los deseos de monumentalidad y representación que encabezan los objetivos de la propia ciudad. Solo los más recientes parecen haber superado esa disyuntiva y se afirman en sí mismos, quizás más ajenos a esa 'voluntad de representación' que caracteriza a Washington, pero deseosos de mostrar su propia presencia.

El periodista del Washington Post, ganador de un premio Pulitzer y crítico de arte y arquitectura, Philip Kennicott, resume bien la situación: "Washington no es precisamente una ciudad de grandes puentes. Sí, los agraciados arcos del *Arlington Memorial Bridge* tienen una elegancia digna de una antigua capital europea, y la musculosa ingeniería del *Francis Scott Key Bridge* posee un atractivo rigor formal. Pero por cada puente bueno, hay un puente terrible. La inmensa mayoría de los viajeros que cruzan un puente de camino al Distrito entran en la ciudad por estructuras feas y utilitarias, como los tres *14th Street Bridges* y su desalentador primo aguas arriba, el *Theodore Roosevelt Bridge*".



The Arts of Peace Sculptures



Arlington Bridge desde Washington Monument

Construido entre 1926 y 1932, el *Arlington Memorial Bridge* extiende el simbolismo del National Mall a través del Potomac, uniendo los antiguos Norte y Sur tras la Guerra Civil. Es una estructura de arcos rebajados de hormigón, pero está revestido de piedra granítica y adornado con medallones y esculturas en sus estribos para conseguir el carácter que proclama su denominación.

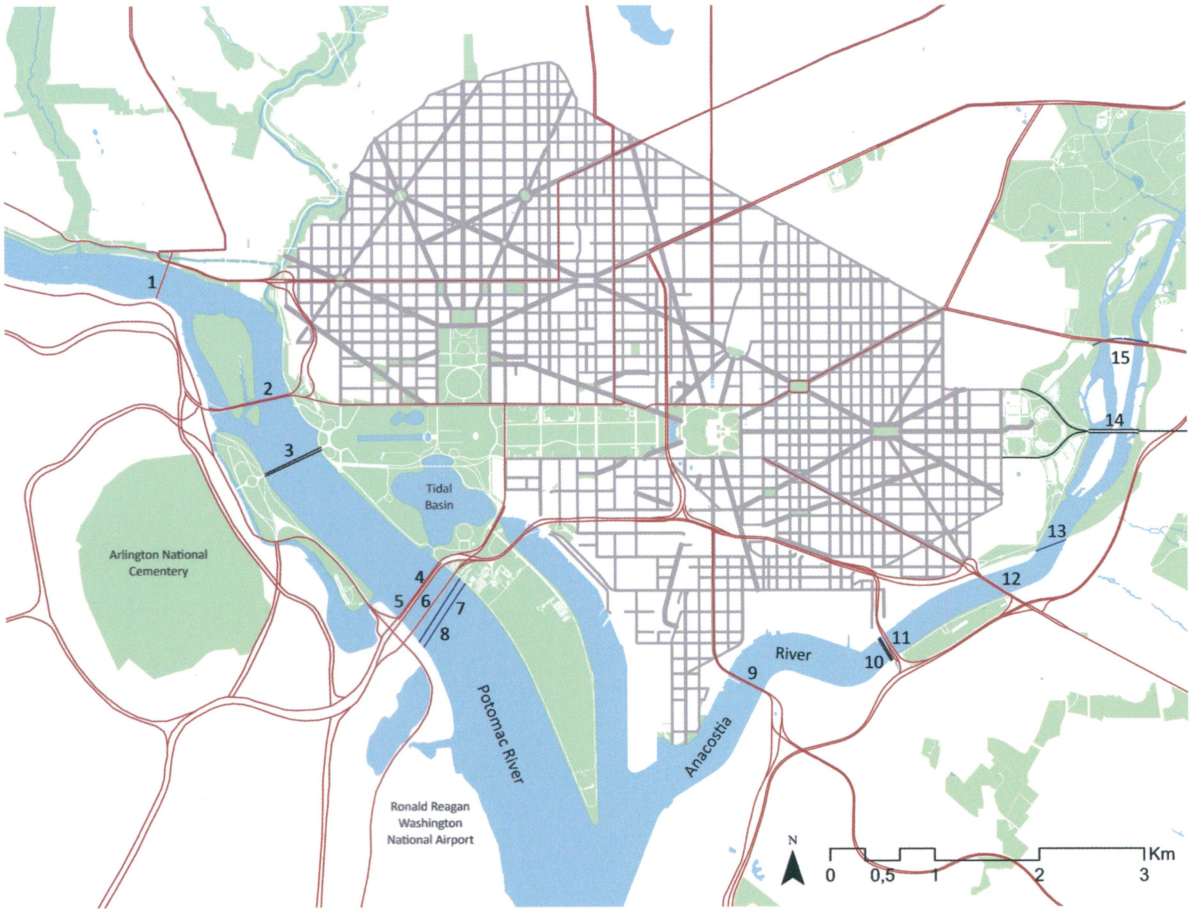
El revestimiento de piedra y las esculturas decorativas ocultan la estructura interior del puente, que incluía un vano móvil de acero para facilitar la navegación, pero de idéntica apariencia e igualmente revestido, que se sustituyó por otro fijo en 1961.

Fue diseñado por la firma McKim, Mead and White, cuyo fundador Charles McKim participó en la comisión del Senado para revisar el plan de L'Enfant en 1910. Está bien encajado tanto en las líneas maestras del Plan urbano, alineado con el Lincoln Memorial y el cementerio de Arlington, como en la estética monumental de la ciudad, gracias a su cuidadoso proceso de diseño. También es de agradecer que se adoptase un diseño de bajo perfil, para evitar la competencia del puente como tal frente al exceso de monumentalidad que caracteriza a Washington DC.

Entre los puentes posteriores cabe destacar el *Frederick Douglass Memorial Bridge* sobre el río Anacostia, que sustituye a una degradada estructura de 1950. Sus arcos de 60 m de altura se enlazan suavemente por sus apoyos para conseguir una forma única continua que utiliza la altura como elemento expresivo de su diseño. El tablero a media altura cuelga con péndolas de los arcos o se apoya en ellos cerca de las pilas, que están diseñadas como meros apoyos sobre el agua. Su trazado dibuja una especie de triple salto de atletismo, que parece rozar el agua dos veces para aprovechar el impulso. El acertado entronque con la orilla norte es el primer y afortunado intento de la ciudad para acercarse al agua, con paseos, parques y terrazas, para el disfrute de sus ciudadanos y ajeno a su monumentalidad.

Puentes de Washington [Elaboración propia]

1. Francis Scott Key Bridge
2. Theodore Roosevelt Bridge
3. Arlington Memorial Bridge
4. George Mason Memorial Bridge
5. Rochambeau Memorial Bridge
6. Arland D. Williams Jr. Memorial Bridge
7. Charles Fenwick Bridge (metro)
8. Long Bridge (ferrocarril)
9. Frederick Douglass Memorial Bridge
10. 11th Street Bridge
11. Navy Yard Bridge
12. John Phillip Sousa Bridge
13. Anacostia Railroad Bridge
14. Whitney Young Memorial Bridge
15. Ethel Kennedy Bridge

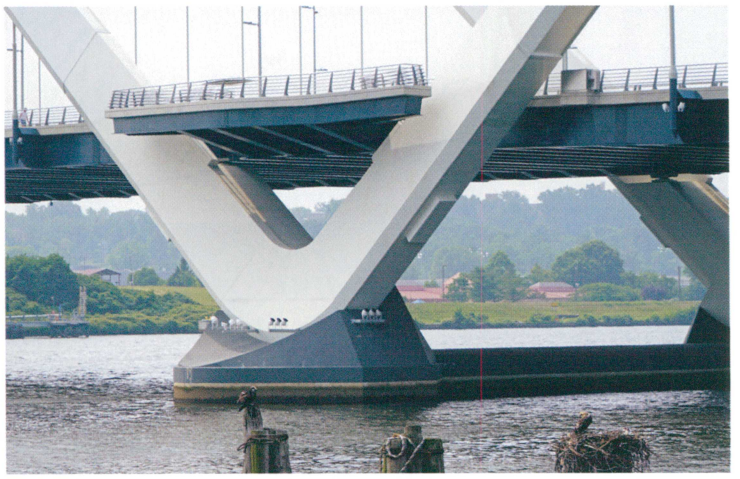


Woodrow Wilson Memorial Drive, en Alexandria



Frederick Douglass Memorial Bridge





Puentes de Washington

	Nombre	Fecha inauguración	ingenieros / propiedad	Tipo	Luz apoyos	Ancho
1	Francis Scott Key Bridge (sobre el Aqueduct Br.1830)	1923	Nathan C. Wyeth & Major Max C. Tyler	Puente arco de hormigón armado	208 feet 63 m	90 feet 21 m
2	Theodore Roosevelt Bridge	1964	McCloskey and Company	Puente viga	222 feet 67.7 m	84 feet 25.6 m
3	Arlington Memorial Bridge	1932	McKim, Mead & White Strauss Engineering Corporation	Puente arco de hormigón armado revestido de granito (tramo central originalmente basculante)	225 feet 68.5 m	90 feet 21 m
4	George Mason Memorial Bridge (14th Street Bridges)	1962	U.S. Army Corps of Engineers	Puente viga	–	–
5	Rochambeau Memorial Bridge (14th Street Bridges)	1972	–	Puente viga	–	–
6	Arland D. Williams Jr. Memorial Bridge (14th Street Bridges)	1950 (2009 reforma)	–	Puente viga	174.9 feet 53.31 m	62 feet 18.9 m
7	Charles Fenwick Bridge - Metro Yellow Line (14th Street Bridges)	1983	Slattery Associates	Puente de vigas cajón	–	–
8	Long Bridge (ferrocarril) (14th Street Bridges)	(1809-1865) 1904 - 1943 (reconstrucción)	U.S. Army Corps of Engineers	Puente viga (tramo central giratorio de celosía Prat en uso hasta 1969)	35 feet 10.6 m	36 feet 10.9 m
9	Frederick Douglass Memorial Bridge	(1950) 2021	South Capitol Bridge Builders	Puente arco pasante	541 feet 165 m	120 feet 36.6 m
10	11th Street Bridge	(1800) 2009 -2013	–	Puente viga	234 feet 71 m	63 feet 19 m
11	Navy Yard Bridge (2 puentes)	(1820-1873-1907) 1965	–	Puente viga	234 feet 71 m	63 feet 19 m
12	John Phillip Sousa Bridge	1940	Parsons, Klapp, Brinckerhoff and Douglass	Puente viga	153.8 feet 46.94 m	95.4 feet 29.10 m
13	Anacostia Railroad Bridge	(1872) 1972	Baltimore and Potomac Railroad	Puente viga	42.6 feet 13 m	33 feet 10 m
14	Whitney Young Memorial Bridge	1955	J.E. Greiner Company of Baltimore	Puente viga	120.4 feet 36.7 m	86 feet 26 m
15	Ethel Kennedy Bridge	(1815, 1830, 1892) 2004	District Department of Transportation (DDOT)	Puente multi-viga	109.6 feet 33.4 m	116.7 feet 35.6 m



Tidal Basin-Kutz Bridge



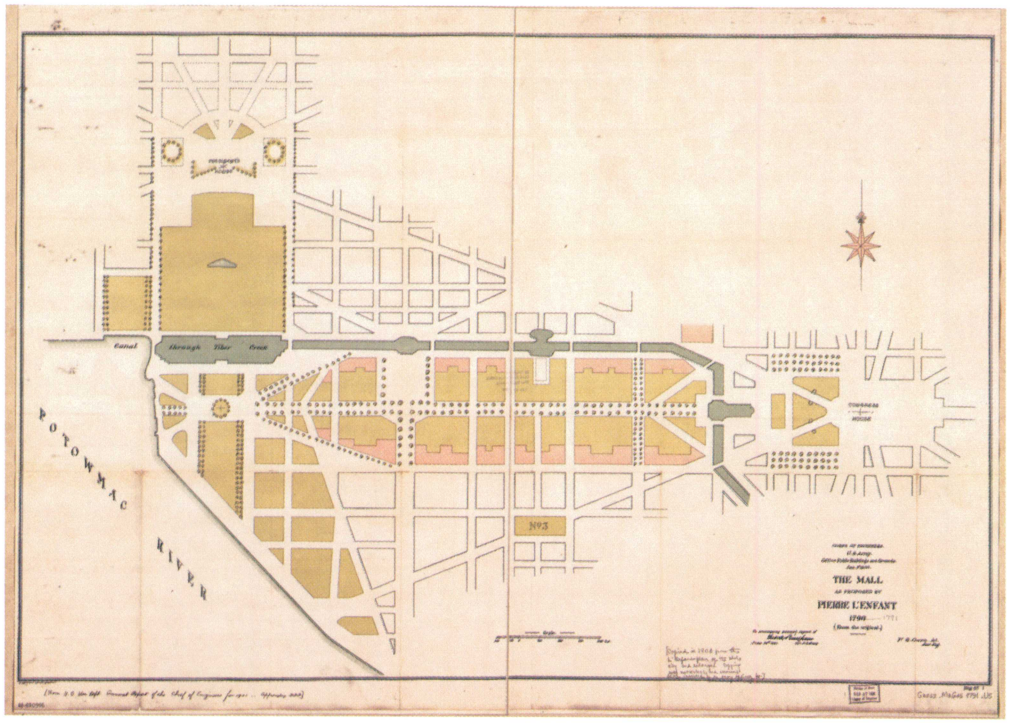
George Mason Memorial Bridge



Railway Long Bridge over Potomac River



Washington plan L'Enfant, cuadrante NW, 1791



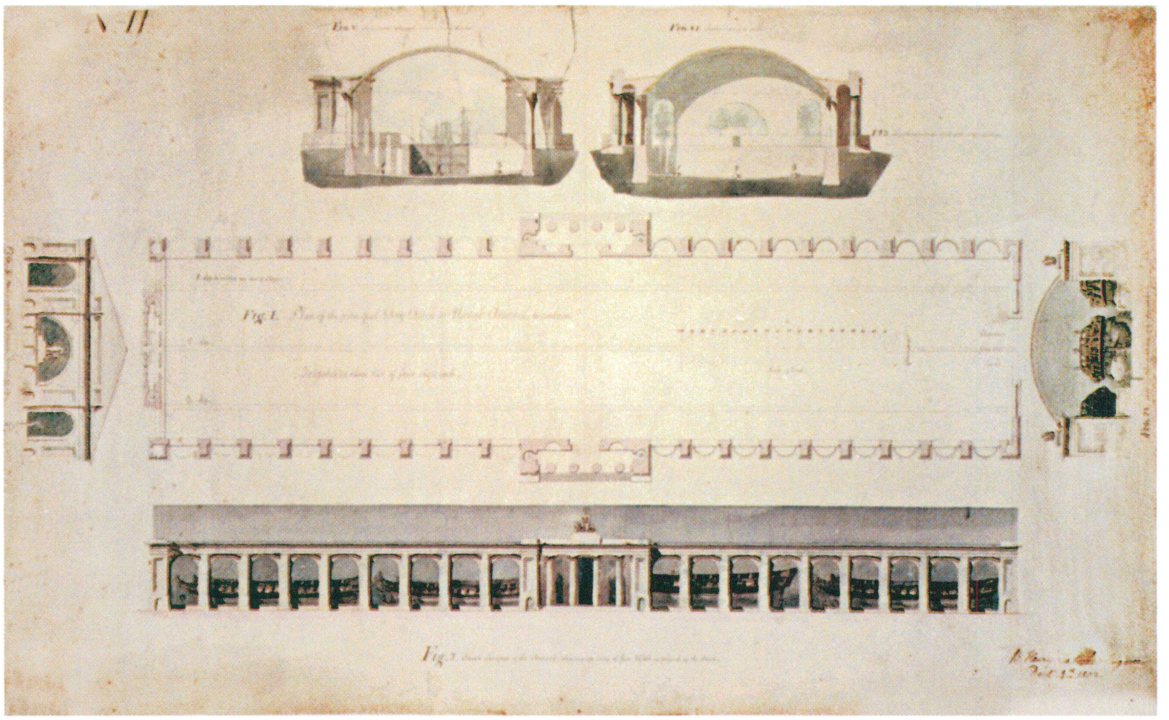
El canal propuesto por Pierre L'Enfant 1790. Corps of Engineers, U.S. Army, Office of Public Buildings and Grounds, et al. Library of Congress, https://www.loc.gov/item/88690916/

El Washington Canal y el dique seco del Navy Yard

En el plano original de L'Enfant, y en casi todos los realizados durante el siglo XIX, figura un canal que nace en el Potomac y discurre por el antiguo cauce del Tiber Creek. Eso se corresponde con el lado norte del National Mall, donde está la actual Constitution Ave., hasta el túnel de la actual I-395, donde giraba hacia el sur pasando por delante del Capitolio para bifurcarse en dos ramales que llegaban hasta el Anacostia River. Uno de ellos discurría a la altura de First SE Street, para derivar hacia el Navy Yard que Latrobe estaba diseñando, y el otro seguía otro pequeño arroyo para terminar en la misma desembocadura del Anacostia.

En noviembre de 1802, Jefferson pidió a Latrobe que fuera a Washington para ocuparse de las obras de la base naval, el Nay Yard y su dique seco. Respecto al dique, su trabajo fue plasmar en papel las ideas de Jefferson, pero estaba fascinado con la posibilidad de extraer agua para el dique seco del canal Little Falls de la Potomac River Company, y estudió la traza de un canal desde Little Falls hasta el Navy Yard. Razonó que un canal conectado a las obras de la Potomac Company sería de gran importancia económica para el Navy Yard, al transportar materiales de construcción y provisiones desde el interior directamente al astillero, evitando el transbordo en Georgetown.

Latrobe conocía el diseño de Pierre L'Enfant para la ciudad, que mostraba un canal que corría de oeste a este en el lado norte del eje del Capitolio, y se doblaba hacia el sureste frente al edificio para, finalmente, cruzarse con la Rama Oriental. Sin duda, intersectó el canal hasta el Navy Yard para estar en armonía con esa parte del plan de L'Enfant. La sección transversal del canal tenía 3,6 m de ancho en el fondo y 6,6 m en la línea de flotación con 0,9 m de profundidad, unas dimensiones similares a las del canal de alimentación que había proyectado para el fallido canal de Chesapeake y Delaware.



Washington DC Dry dock. Planta y alzado del arsenal. Benjamin Latrobe, 1802. Library of Congress, https://www.loc.gov/item/2001698962/

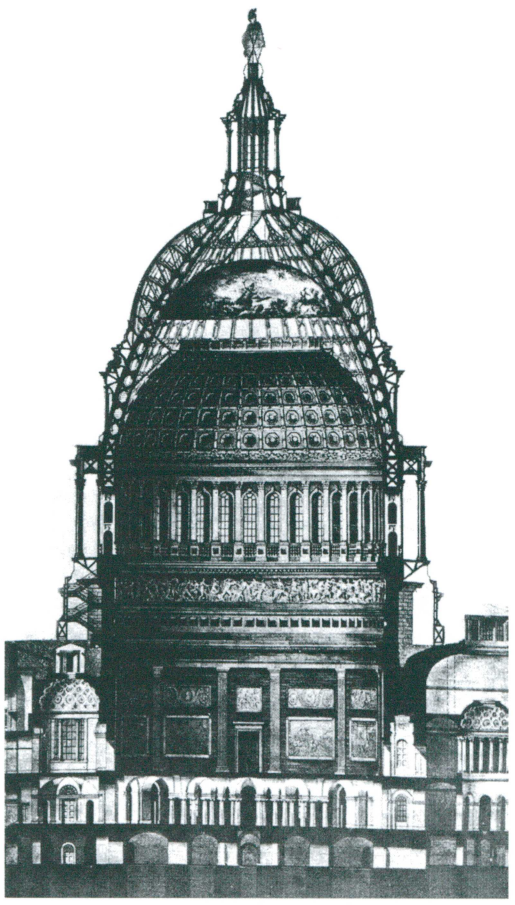
Latrobe creía que dicho canal podría ser construido por una empresa privada, posiblemente la Potomac Company, que había construido los canales y esclusas alrededor de las cataratas Great y Little del río Potomac, o la Washington Canal Company, a la que recientemente se la había aprobado una concesión.

El plan de Latrobe para la ejecución de la idea de Jefferson comenzaba con un canal de 13 km que atravesaría la ciudad de Washington. El canal habría comenzado en el canal Little Falls de la Potomac Company, terminado en 1795, que se encontraba al noroeste de Washington a lo largo del río Potomac. Luego, el canal seguía el río hasta Rock Creek, lo cruzaba por un acueducto y entraba en un túnel a través de la colina en el lado opuesto. Latrobe no dejó dibujos de sus planos para el resto de la ruta, pero sí comentarios que hacía en sus cartas. Sugirió a Jefferson que esperaba disponer el canal en o cerca de la Pennsylvania Avenue hasta el Capitolio, luego hacer un túnel a través del Capitolio y girar hacia el sur para continuar hasta el Navy Yard.

Todas las estructuras son de mampostería, sin ningún indicio de madera (excepto en las compuertas de las esclusas), lo que indica no sólo las expectativas de Latrobe de que el canal sería una obra pública grande y permanente, sino también su adhesión a la tradición de construcción de mampostería del gran canal británico, que él conocía bien.

Respecto al dique seco, Jefferson especificó en su carta del 2 de noviembre de 1802 que (1) debería haber dos dársenas entre el dique seco y la marea, (2) el dique seco debería estar por encima de la marea, (3) el dique seco en sí debía tener 53 m de ancho y 244 m de largo, y (4) el dique seco debía tener una cubierta similar a la del Halle au Blè (mercado de cereales) terminado en 1783 en París. Latrobe se adaptó a estos requisitos proponiendo una combinación de estructuras que habría rivalizado en magnitud con cualquier edificio naval en Europa [61:10 a 13].





US Capitol Washington DC [16:f28]

El Capitolio

El papel de Jefferson en la construcción del Capitolio y los primeros edificios fue decisivo. Autor de la Declaración de Independencia y luego tercer presidente de los Estados Unidos, Thomas Jefferson fue uno de los eruditos más destacados del país en su época. No sólo las obras de la mayor literatura en varios idiomas, incluido el griego, fueron sus compañeras diarias, sino que se interesó intensamente por las ciencias y las artes de la arquitectura, la pintura y la escultura. Fue de su propia biblioteca de donde tomó prestados los dibujos para su casa, ya que tenía una copia de Palladio, probablemente una de las pocas que había en el país en ese momento.

Jefferson, versado en arquitectura, pronto se interesó por Latrobe, a quien parece haber conocido en Virginia. Le respetaba como uno de sus amigos y con frecuencia le consultaba sobre cuestiones arquitectónicas relacionadas con los edificios públicos de Washington.

Cuando Jefferson se convirtió en presidente y la capital fue trasladada físicamente a Washington, hizo que Latrobe se ocupara del abandonado Capitolio y otras estructuras gubernamentales y estableciera su hogar en la Ciudad Federal desde 1804 hasta 1813 [34:111].

Latrobe en Washington

Entre los trabajos que Latrobe encontró por hacer estaba la finalización del Capitolio, en el que trabajaban dos o tres arquitectos. Es posible, incluso probable, que L'Enfant dibujara los planos de ampliación del antiguo Congress Hall. Está bien establecido que el edificio, entonces ya terminado y aceptado por el Congreso para celebrar allí sus sesiones, era demasiado pequeño para albergar al cuerpo de legisladores. Se agregaron 12 m en su extremo sur y se alteró la disposición en planta, con un trabajo que se cree fue realizado bajo la dirección de L'Enfant[7].





Latrobe construyó el ala sur del Capitolio para que se correspondiera con el ala norte, que había sido diseñada por el Doctor Thornton. Pero en 1813 renunció a su cargo, que se estaba volviendo insoportable debido a pequeños despechos y al trabajo activo de los políticos.

El trabajo realizado por Benjamin Latrobe en Washington salió a la luz en 1900, cuando se conmemoró el centenario de la fundación de la ciudad con una exposición de planos en la Biblioteca del Congreso. En esa exhibición se mostraron los planes de Latrobe para el Capitolio, que incluían el Plano del piso principal del Capitolio, fechado en 1806, y el Plano para el piso principal de una de las Cámaras del Congreso y otros muchos estudios[8] [34:115].

Cúpula y ampliaciones

En 1888, un ilustrado ciudadano aceptaba su desmesura, pero lo veía con cierta ironía retórica como el gran símbolo del país: Aunque parece apropiado que nuestra sede central de poder represente nuestras riquezas y recursos, todavía hoy hay un rastro de algo bárbaro en todo su esplendor profusamente desperdiciado.

Aunque cualquiera encuentre mucho que reprochar al cuerpo del edificio, sus arquitectos merecen elogios por la belleza y la grandeza de la cúpula. Es difícil de superar; salta al cielo con la brillante ligereza de una burbuja y se queda allí tan cómoda como una nube, parece como si formara parte de su airoso entorno. El arte no pudo hacer más.

Aunque esté construido en un terreno relativamente bajo, vayas a donde vayas, durante millas y millas, esa cúpula te sigue y te persigue; ahora la ves desde las alturas de Arlington, en medio de sus hectáreas de tumbas; luego desde Mount Vernon, al doblar el recodo del río a casi veinte millas de distancia, te encuentras con su gran sombra.





Interior Capitolio

Abraham Lincoln entendió que ningún edificio simboliza mejor los ideales políticos de la nación que el Capitolio y en su primer discurso, a la sombra de la cúpula inacabada, insistió en continuar su construcción durante la guerra[9].

También se muestra crítico con el empleo de materiales pobres y métodos cutres en un edificio como éste. Le parece extravagante que el antiguo Capitolio, del que se extienden las nuevas alas de mármol, fuese construido con arenisca de Aquia Creek, pintada de blanco, pues las lluvias afectan a la piedra y requieren periódica pintura. O que la cúpula original fuese de madera, aunque ahora es de hierro fundido y pesa más de cuatro mil toneladas.

Aprecia el buen gusto de los presidentes Jefferson y John Quincy Adams en la elección de motivos decorativos en los capiteles, donde tallos y hojas del tabaco local sustituyen al clásico acanto. Aunque se lamenta de las aportaciones de artistas recientes, cuando miras hacia arriba, donde piso tras piso de paneles y pilastras se decoran con adornos floridos y sin significado[10].

Al final, resume que: de hecho, el principal defecto de todo este enorme conjunto es que sus diseñadores no parecen haber sabido cómo gastar sus ilimitados recursos: todo es enorme y estupendo en todo el edificio; todo es tan sólido como las pirámides; pero, no contentos con eso, todo está dorado, ornamentado, pintado y acabado más allá de nuestros límites de aguante.

La Sala de Representantes es una gran cámara oblonga que, aunque muy elevada, da la impresión contraria, debido a los profundos casetones del techo, que, al estar colocados entre enormes colgantes dorados y los paneles de vidrio teñidos con las armas de los distintos Estados, dan una sensación de pesadez.

No hay mejor idea de la inmensidad del país que desde el vestíbulo de entrada, donde no hay restricciones. Y, mirando a la multitud de miembros, recuerda todo lo que representan, y piensa que ve de un vistazo la costa rocosa de New England, las montañas intransitables y los ríos salvajes del Oeste, las sabanas del sur...

Muy diferente es el escenario que presenta la Cámara del Senado, donde se entroniza la tranquila dignidad y donde el trabajo parece estar realmente hecho. Esta sala, en el ala opuesta, es mucho más pequeña que la del otro lado [20:20].







White House 1800 & The Monument 1880

La White House y el Monument son construcciones tan relevantes como el capitolio, pero además de ser conocidas, admiradas y manoseadas por todo el mundo a través de películas, series y documentales, su interés para la ciudad no radica en ellas mismas ni en su construcción[11], sino en los protagonistas de su función. La vivienda del presidente se proyecta en sus sucesivos inquilinos y en los edificios que generó en su derredor, mientras que el monumento lo hace en los sitios desde dónde se ve o, a la recíproca, que se ven desde él.

White House

Washington Monument

White House desde Washington Monument

Presidentes de los Estados Unidos

1. George Washington 1789-1797
2. John Adams 1797-1801
3. Thomas Jefferson 1801-1809
4. James Madison 1809-1817
5. James Monroe 1817-1825
6. John Quincy Adams 1825-1829
7. Andrew Jackson 1829-1837
8. Martin Van Buren 1837-1841
9. William Henry Harrison 1841-1841
10. John Tyler 1841-1845
11. James K. Polk 1845-1849
12. Zachary Taylor 1849-1850
13. Millard Fillmore 1850-1853
14. Franklin Pierce 1853-1857
15. James Buchanan 1857-1861
16. Abraham Lincoln 1861-1865
17. Andrew Johnson 1865-1869
18. Ulises S. Grant 1869-1877
19. Rutherford B. Hayes 1877-1881
20. James A. Garfield 1881-1881
21. Chester A. Arthur 1881-1885
22. Grover Cleveland 1885-1889
23. Benjamin Harrison 1889-1893
24. Grover Cleveland 1893-1897
25. William McKinley 1897-1901
26. Theodore Roosevelt 1901-1909
27. William H. Taft 1909-1913
28. Woodrow Wilson 1913-1921
29. Warren G. Harding 1921-1923
30. Calvin Coolidge 1923-1929
31. Herbert Hoover 1929-1933
32. Franklin D. Roosevelt 1933-1945
33. Harry S. Truman 1945-1953
34. Dwight D. Eisenhower 1953-1961
35. John F. Kennedy 1961-1963
36. Lyndon B. Johnson 1963-1969
37. Richard Nixon 1969-1974
38. Gerald Ford 1974-1977
39. Jimmy Carter 1977-1981
40. Ronald Reagan 1981-1989
41. George H. W. Bush 1989-1993
42. Bill Clinton 1993-2001
43. George W. Bush 2001-2009
44. Barack Obama 2009-2017
45. Donald Trump 2017-2021
46. Joe Biden 2021-



White House

Edificios en torno a la White House



Eisenhower Executive Office



Renwick Gallery



Lafayette Square



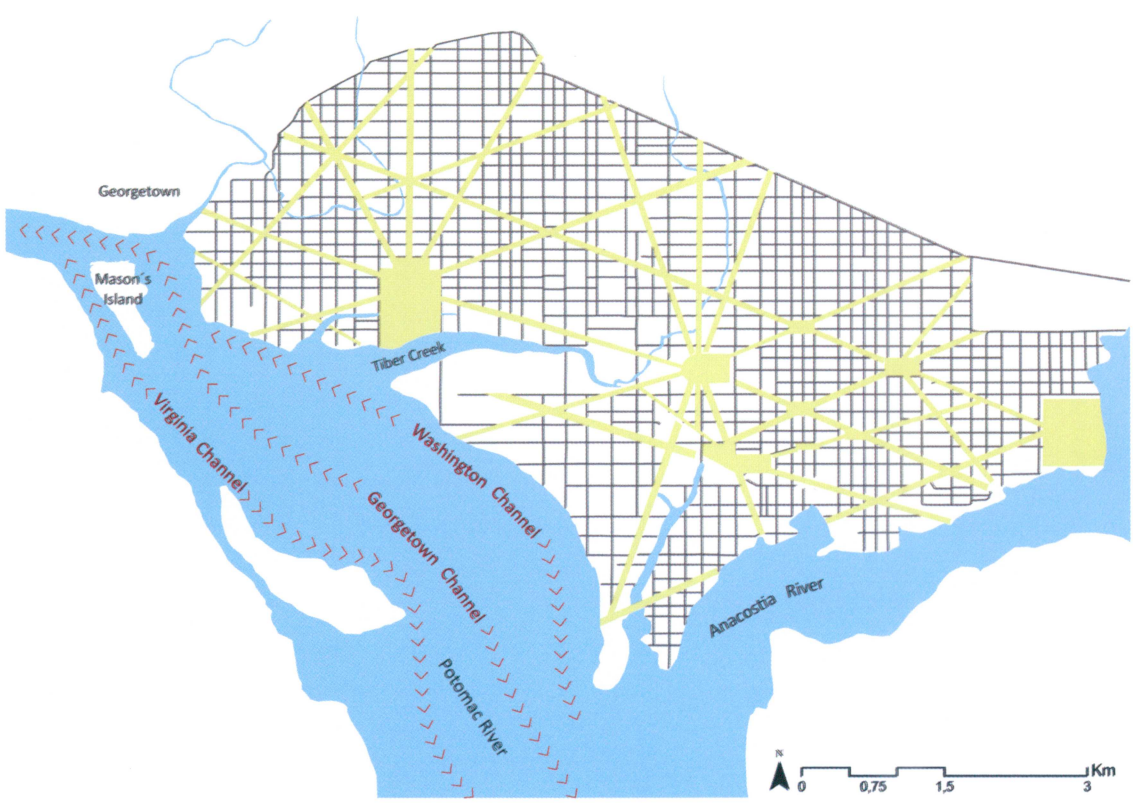
Constitution Hall



Traesure Department



Corcoran School





Canales de navegación en el Potomac River, 1802 [Elaboración propia]

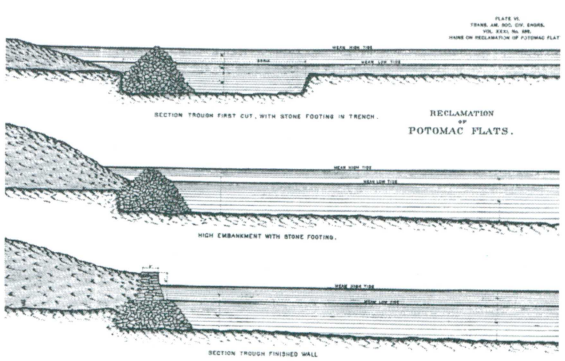
Hydrographic Map of the Potomac River from Aqueduct Bridge, 1871 [ver nota 13]

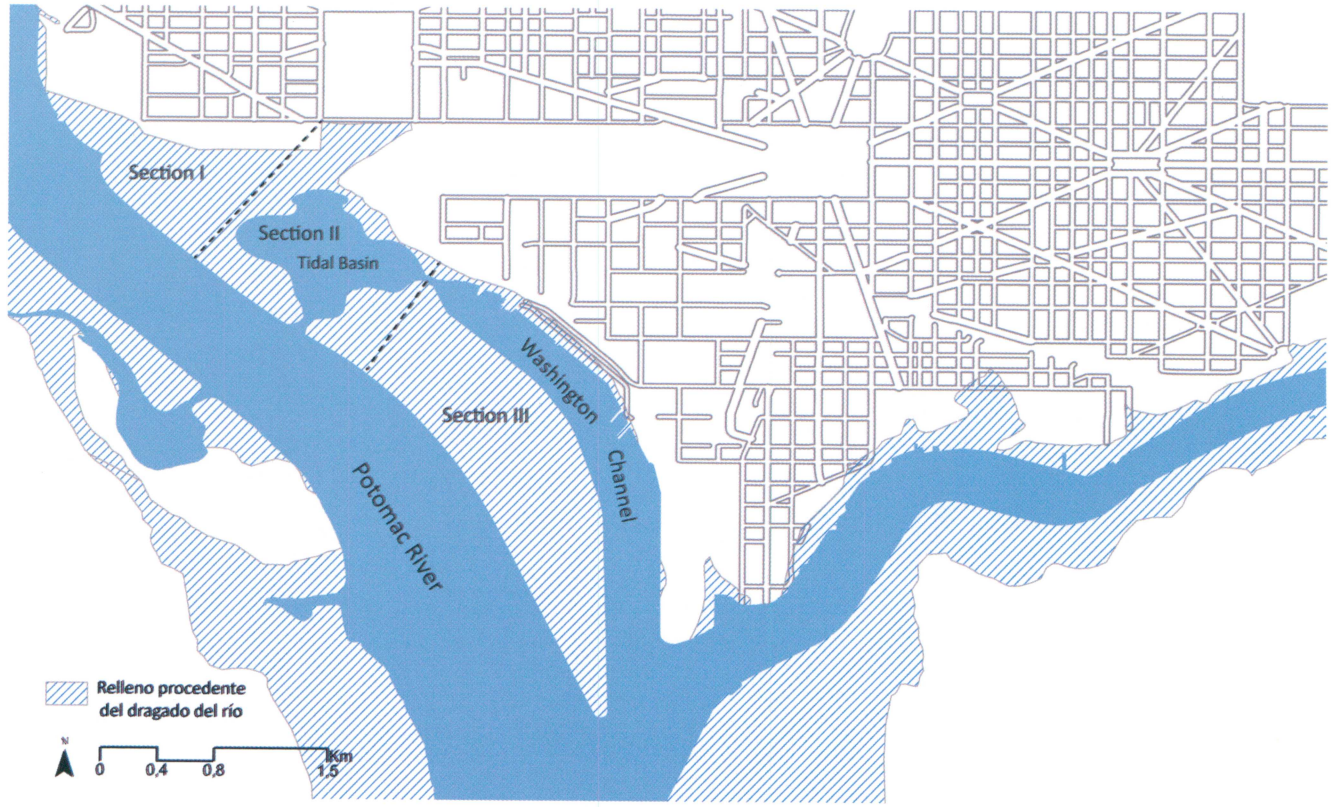
Navegación fluvial e inundaciones: el Tidal Basin

A lo largo del siglo XIX, Washington sufrió varias inundaciones –en 1831, 1840, 1856, 1860, 1867, 1877 y 1889– que obstruían la navegación por el río Potomac. La reducción de cubierta vegetal por deforestación de su cuenca, debida al fuerte crecimiento de la agricultura, la minería y el desarrollo urbano, provocó un aumento de escorrentía superficial que aceleró la erosión. Con ello aumentó la formación de depósitos de sedimentos y zonas de marismas, donde crecía más vegetación que retenía, a su vez, más sedimentos. De modo que, durante el siglo XIX, 'la cantidad de sedimentos en el Potomac y sus afluentes aumentó bruscamente alcanzando su máximo en torno a 1902'[12].

Ello se debe a la pendiente del río Potomac y la forma de su cauce, aguas abajo de Georgetown, en la zona de Washington DC. Entre Cumberland y Georgetown, el río desciende una media de 0,8 m/km, pero cuando abandona el piedemonte desciende 2 m/km y, cuando llega a Georgetown, la pendiente se allana y la corriente ya no arrastra los sedimentos. Esto se debe a la mayor anchura del cauce, que pasa de unos 152 m antes de Georgetown a 610 m una vez repasada Mason's Island.

Aguas abajo de Georgetown, el canal principal de navegación se bifurca en el canal de Virginia por la izquierda, y el canal de Georgetown por la derecha, que se reúnen pasada Mason's Island. A partir de allí se forma un nuevo ramal 'Washington Channel' (antes Maryland Channel) que discurría por la izquierda, a lo largo de la ribera norte del Potomac. En 1805 se construyó un dique o azud que cruzaba el canal de Virginia en oblicuo hasta alcanzar el extremo norte de Mason's Island, con la intención de bloquearlo y aumentar así la fuerza de la corriente por el canal de Georgetown, pero no tuvo éxito[13].





Tidal Basin secciones y planta

Potomac Fill Made Flats [Elaboración propia]

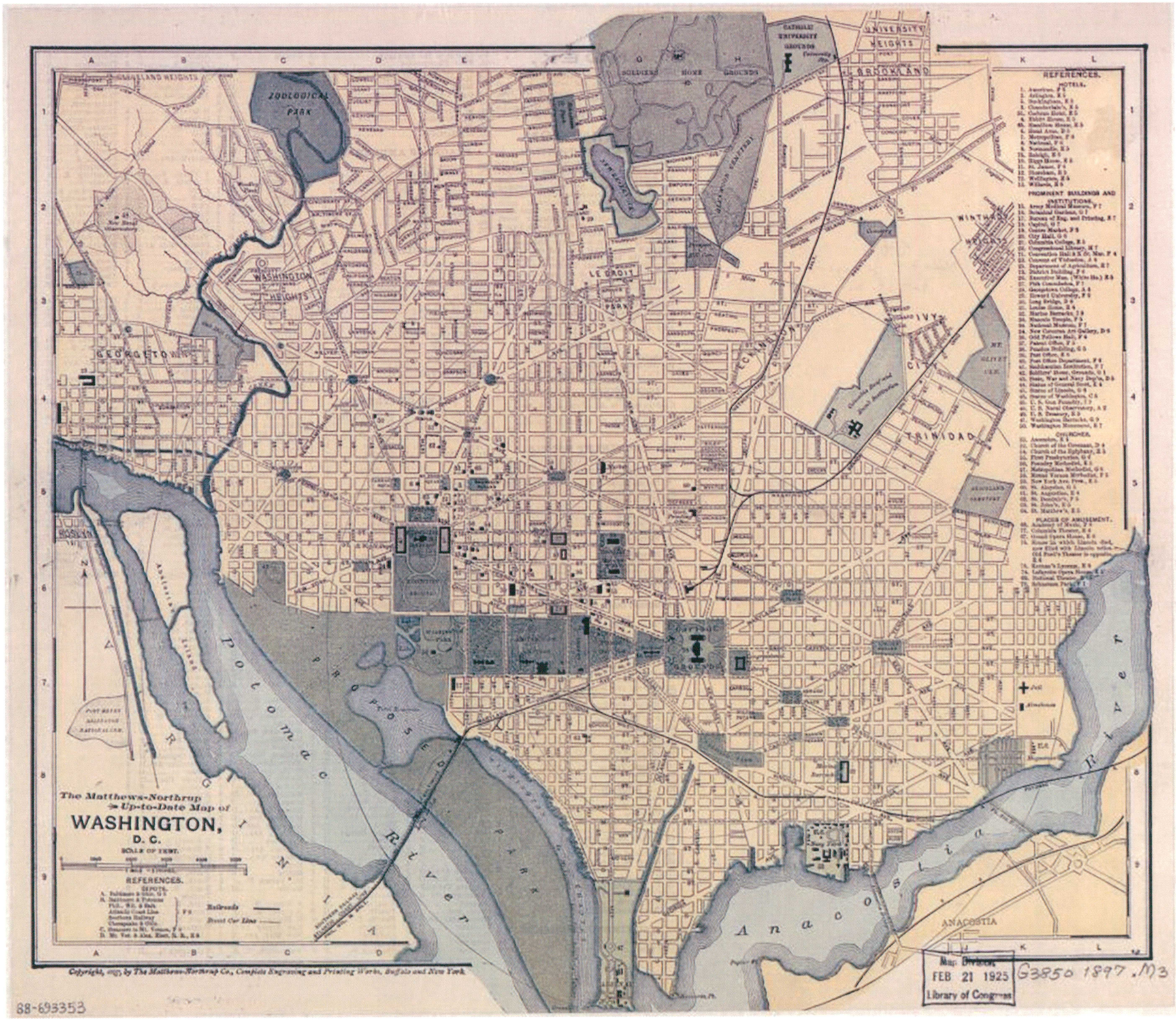
A pesar de las labores de dragado y la utilización de las llanuras mareales como lugares de vertido del material dragado, éste volvía a ser arrastrado a los canales de navegación. Tras las inundaciones de 1877 se incorporó un sistema de muros de contención, con el fin de mantener el material dragado en su sitio.

En 1882, el comandante Peter C. Hains fue asignado como responsable del proyecto de recuperación de las *Potomac Flats*. Dividió las obras de dragado en tres secciones[14], y utilizó un elaborado sistema de dragas, locomotoras, vagones, grúas, bombeos de agua y un ferrocarril elevado para trasladar el material. El relleno de la Sección I se completó en septiembre de 1901[15].

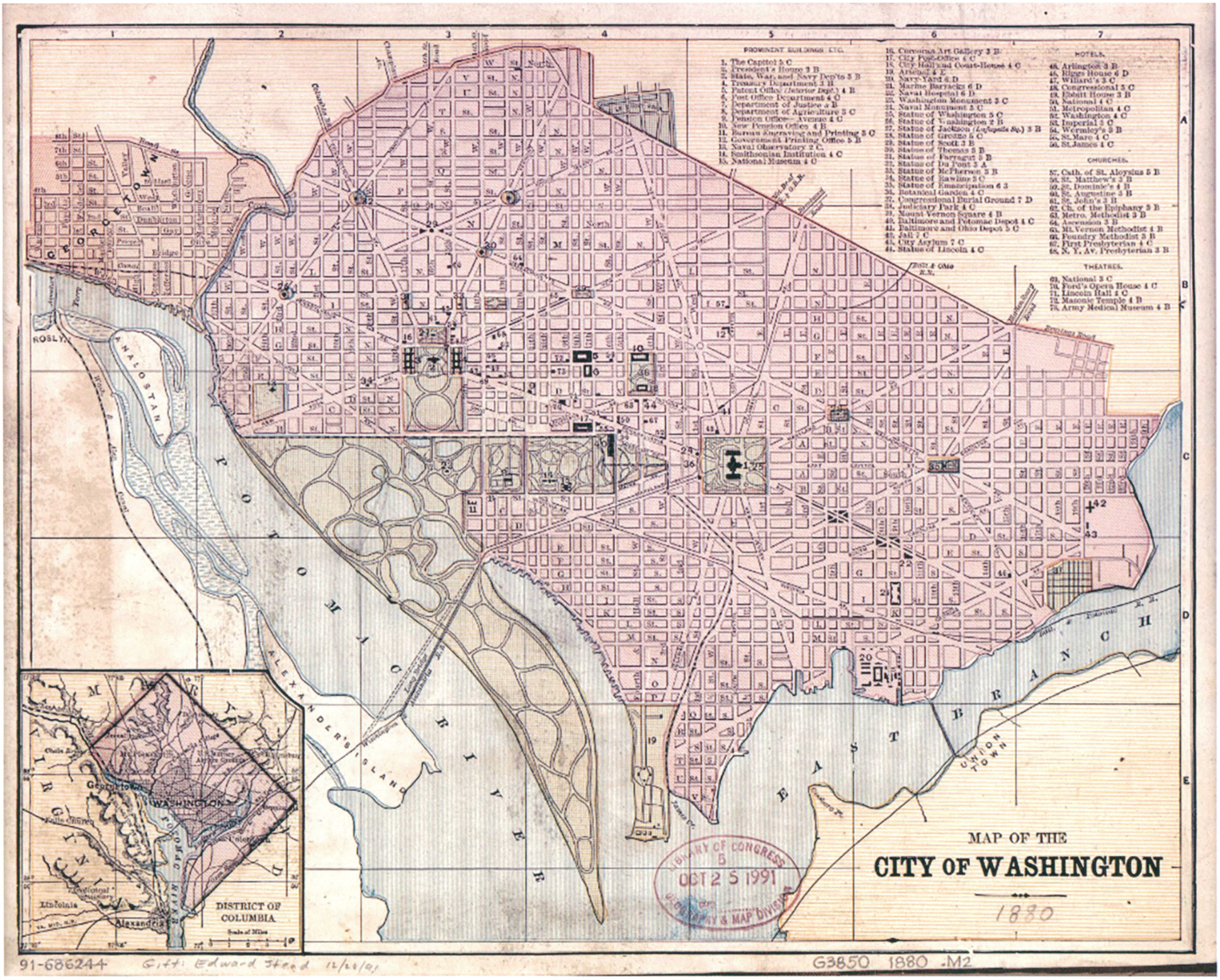
En la Sección II se creó el Tidal Basin para aprovechar la fuerza de las mareas del río y arrastrar los sedimentos del Washington Channel, que desagua en el Anacostia River justo antes de su confluencia con el Potomac. La cuenca se diseñó para liberar 950.000 m^3/día.

Cuando sube la marea, se abren las compuertas de entrada para permitir la entrada de agua, mientras se cierran las de salida para almacenar el agua en el embalse y detener el flujo hacia el Washington Channel. Las compuertas automáticas de entrada permanecen abiertas mientras el nivel del agua en el río sube hasta la pleamar, y la fuerza del agua que sube hacia el canal hace que las compuertas de salida se cierren. Cuando la marea empieza a bajar, las compuertas de entrada se cierran y se abren las de salida hacia el canal debido a la fuerza del agua.

El flujo de agua que sale de la cuenca barre los sedimentos acumulados en el canal de Washington Channel y lo mantiene navegable. Cuando comienza un nuevo ciclo de mareas, el nivel del río sube mientras que el nivel del agua en la cuenca permanece constante y se repite el movimiento de las compuertas.



The Matthews-Northrup up-to-date map of Washington, D.C., 1897. Library of Congress, https://www.loc.gov/item/88693353/



Map of the city of Washington, (1880). Library of Congress, https://www.loc.gov/item/91686244/



Library of Congress

Library of Congress

La Biblioteca del Congreso fue fundada el 24 de abril de 1800, el mismo día elegido por el presidente John Adams para firmar el traslado de la capital desde Philadelphia a la nueva ciudad de Washington. Nació con la ciudad, pues no hubo traslado de libros sino compra directa en Londres de 740 libros y 3 mapas, como dotación necesaria para que el Congreso cumpliera sus funciones, a ubicar en el mismo edificio que lo acogiese.

En enero de 1802, el presidente Thomas Jefferson, que había accedido al cargo el anterior mes de abril, promulgó la primera ley sobre la estructura y funcionamiento de la biblioteca. En ella se definía el puesto de Bibliotecario del Congreso, a nombrar por el presidente, así como un "Comité Conjunto en la Biblioteca" para regular y supervisar la Biblioteca y permitir que el presidente y el vicepresidente pidieran libros prestados.

En agosto de 1814, la pequeña biblioteca fue destruida por las tropas británicas, en un incendio que quemó la colección inicial de alrededor de 3.000 volúmenes. Un mes después, el propio Jefferson ofreció su biblioteca privada para reemplazar la colección, y en enero de 1815 el Congreso aceptó su oferta y le compró su colección de 6.487 libros de los más diversos temas, entre ellos filosofía, ciencia, y literatura, así como otros temas no relacionados con las funciones del Congreso[16].



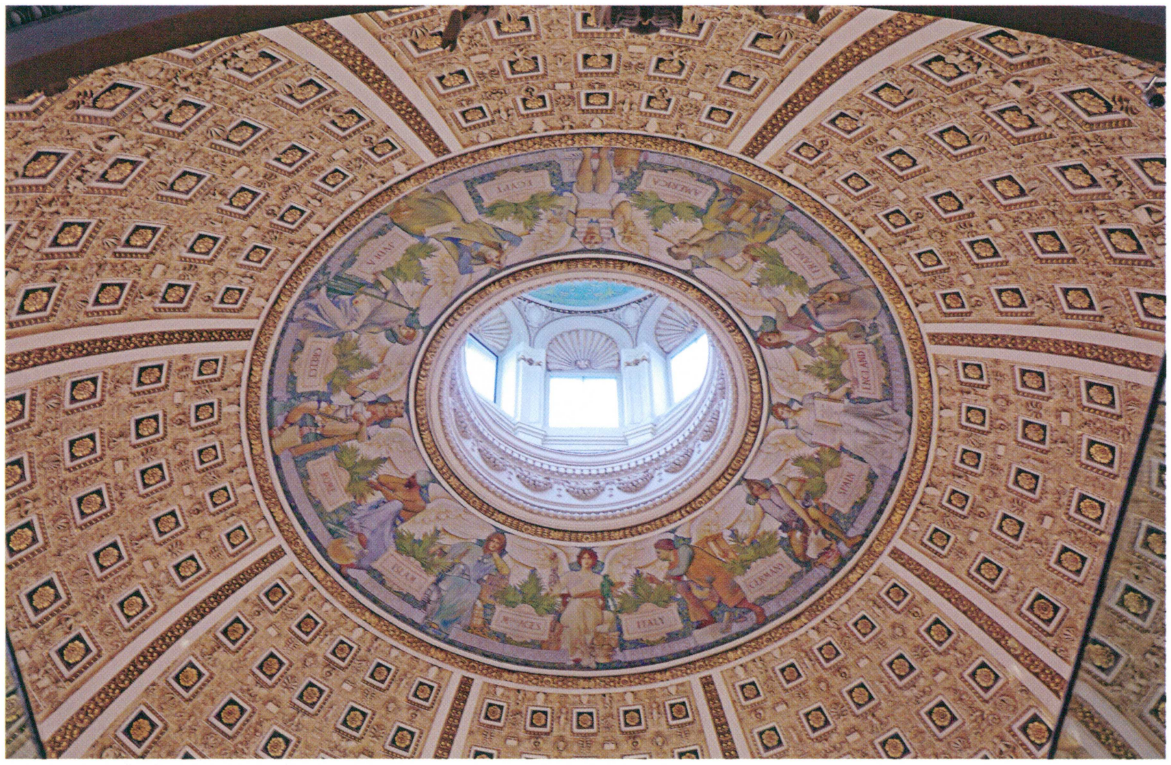
Library of Congress

El 24 de diciembre de 1851, un nuevo incendio destruyó unos 35.000 libros, de los 55.000 acumulados por la biblioteca, entre ellos dos terceras partes de la colección de Jefferson. En 1865 entró en una fase de crecimiento que culminó con la construcción de un nuevo edificio representativo, el Thomas Jefferson Building, enfrente del Capitolio y al lado del Tribunal Supremo, y con la compra de grandes colecciones institucionales que, en la práctica, la convirtieron en la biblioteca nacional del país. Sigue estando al servicio del Congreso, con la misión primaria de realizar investigaciones hechas por sus miembros a través del Congressional Research Service.

El Congreso seleccionó a los arquitectos John L. Smithmeyer y Paul J. Pelz con su propuesta estilo Renacimiento italiano, de fachada muy elaborada e interior clásico. En 1888, el Congreso encargó al general de brigada Thomas Lincoln Casey y al superintendente Bernard R. Green la construcción del edificio. En 1892, el hijo del general Casey, Edward Pearce Casey, jefe del Army Corps of Engineers que entonces era el organismo encargado de las obras oficiales, se convirtió en el director de la construcción y la decoración final.

El edificio tiene uno de los interiores públicos más elaborados de Estados Unidos, compendio del trabajo de escultores y pintores estadounidenses de formación clásica, con encargos a más de cuarenta artistas de esculturas, paneles en bajorrelieve, frescos y lienzos empanelados y diseños para mosaicos.

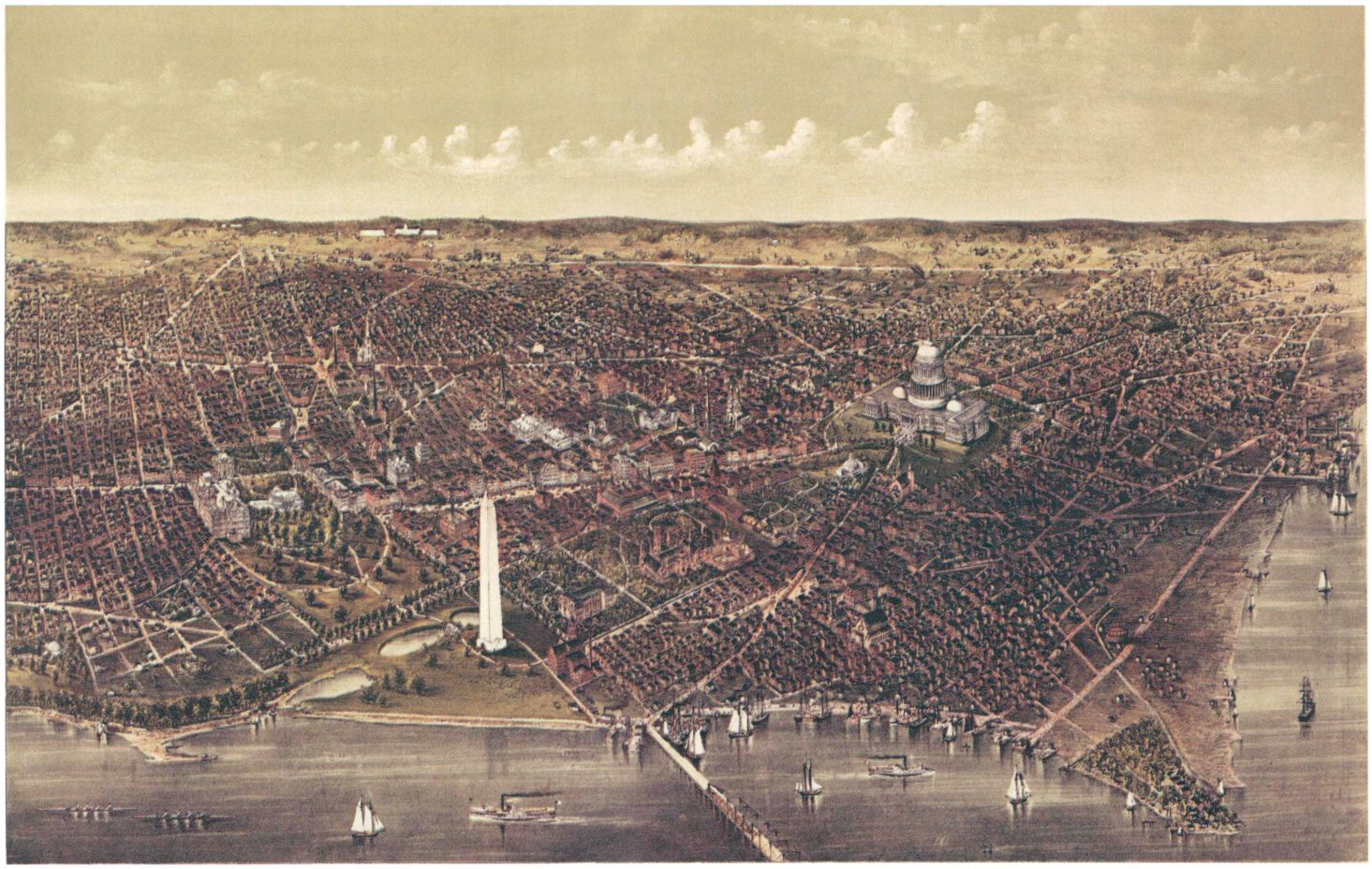








Library of Congress



The City of Washington. Birds-eye View from the Potomac-looking north, 1892.

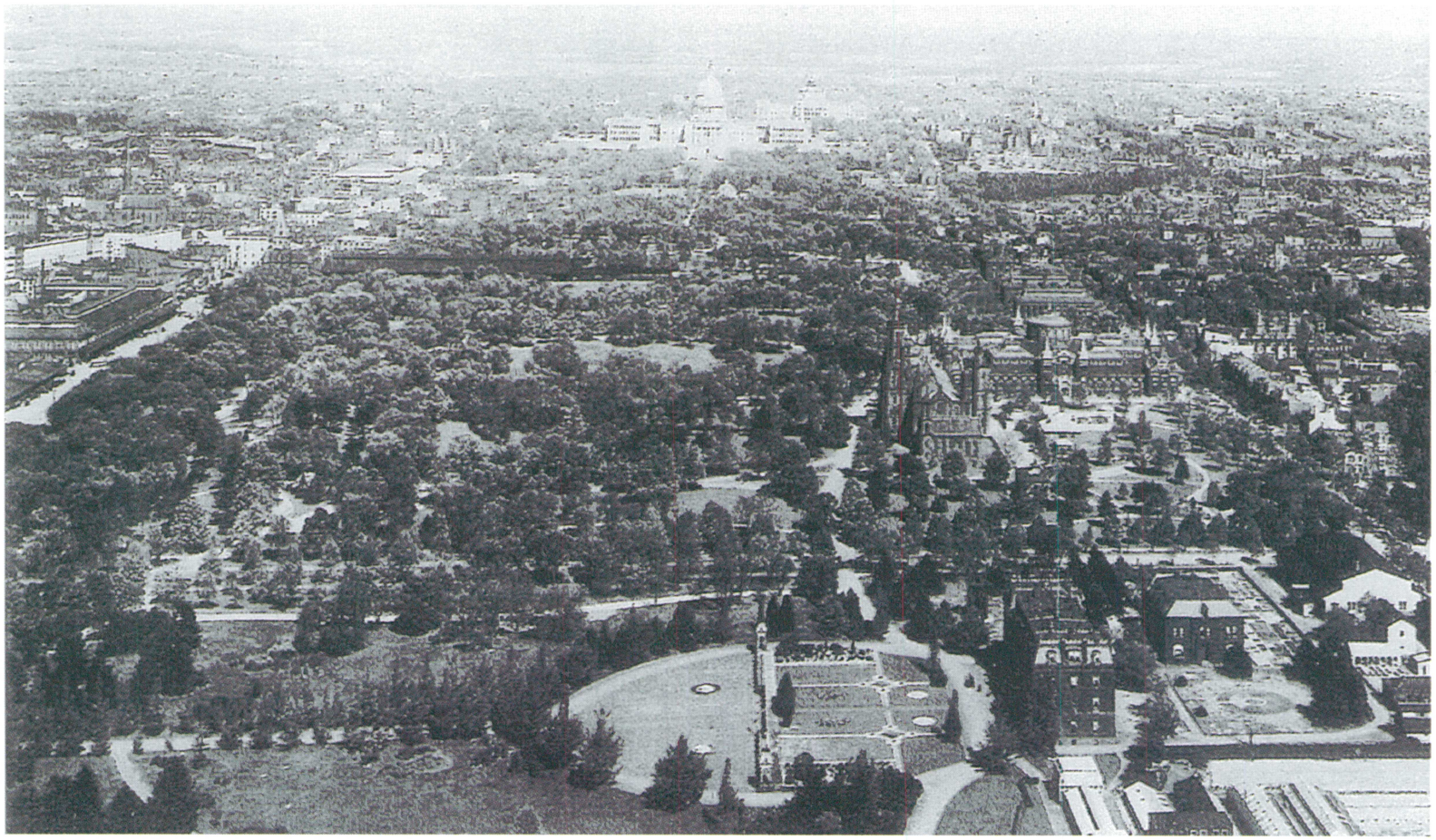
Desarrollo de la ciudad a finales del siglo XIX

Los progresos constructivos de los dos grandes edificios del Capitolio y la White House tuvieron grandes dificultades por muy diversas causas, pero lograron avanzar. La ciudad, sin embargo, no avanzaba y se iba degradando, de manera que a finales del XIX su situación generaba preocupación y empezaba a ser evidente que era necesario actuar.

En 1877 se había creado el Washington Post, y en solo tres años se convirtió en el diario de mayor tirada de la ciudad. Sus redactores empezaron a publicar relatos sobre la ciudad, editados en 1903 en forma de libro por Allan B. Slauson, de la biblioteca del Congreso, con el título *A history of the city of Washington, its men and institutions* [65]. Su capítulo XV, titulado *Plans for the future*, que es el mejor relato de la situación de la ciudad en esos años y de los esfuerzos realizados para corregirla, lo entendía así:

El informe al comité

"Durante tres cuartos de siglo, estuvo "de moda" entre los habitantes de los centros más poblados del Norte hablar siempre de Washington con tono de burla, refiriéndose a ella como una "ciudad de magníficas distancias", de "extravagantes pretensiones que nunca se realizarán", de calles embarradas o polvorientas y de gente sumida en la pobreza, y durante todo ese tiempo se renovaron una y otra vez los esfuerzos por trasladar la capital a otro lugar.

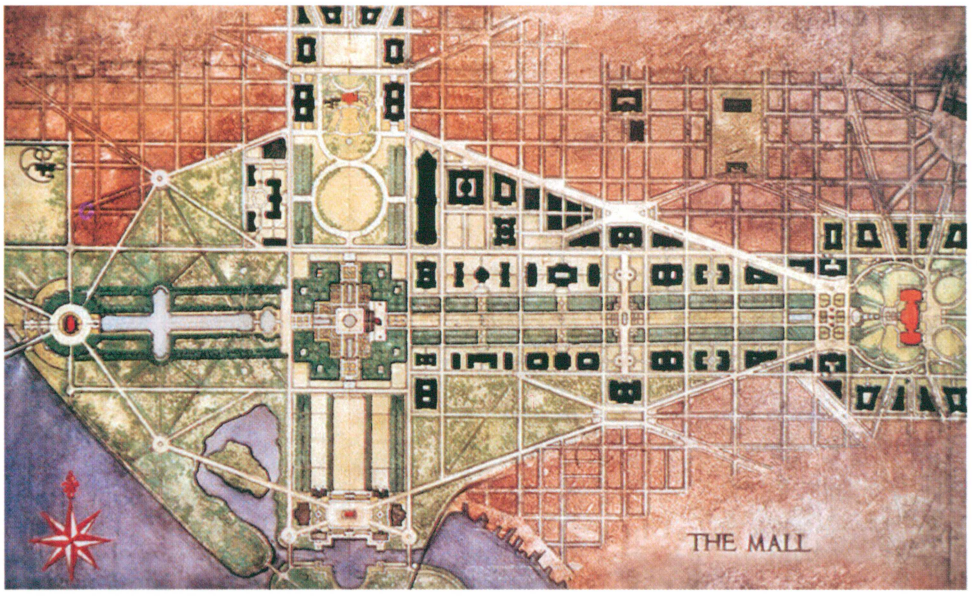


The Mall looking east to the Capitol 1901 [51:104]

La ciudad ha estado lejos de ser mimada y se ha echado a perder, mientras el Congreso siempre ha actuado más bien a regañadientes. Pero el amanecer de una nueva era ya ha llegado y, durante el año pasado, se prepararon elaborados planes para un Gran Washington, esperando que en lo sucesivo se lleven a cabo mejoras nacionales de conformidad con ellos" [65:119].

Poco antes de la Guerra Civil, Olmsted había diseñado Central Park en Manhattan, y en 1874 había preparado varios diseños para los terrenos del Capitolio. El carácter de Washington mejoró significativamente con la finalización del Monumento a Washington en 1884, la Library of Congress en 1897 y, a partir de finales de los 1890, con la proliferación de organizaciones sociales, clubes privados y sociedades formales para las artes.

Frederick Law Olmsted Jr., hijo del gran arquitecto paisajista, sugirió como principio rector de las actuaciones en el Mall, que los grandes edificios públicos *debían expresar con fuerza su formalidad, tanto si son simétricos o no, y esta cualidad formal debe reconocerse en la ordenación de su entorno. Si se quiere que el efecto total sea consistente... el eje del Capitolio no debe ser marginado por una carretera sinuosa o por una planificación informal o confusa, ni debe estar marcado por cualquier bulevar*... En concreto, el Mall *debería convertirse en un bulevar especial, compuesto de varias hileras paralelas de árboles, con diferentes aceras y franjas de césped* [51:103].



McMillan Plan, 1901. National Capital Planning Commission, Washington, DC.© Public Domain

McKim, Burnham y Olmsted, la McMillan Commission 1901

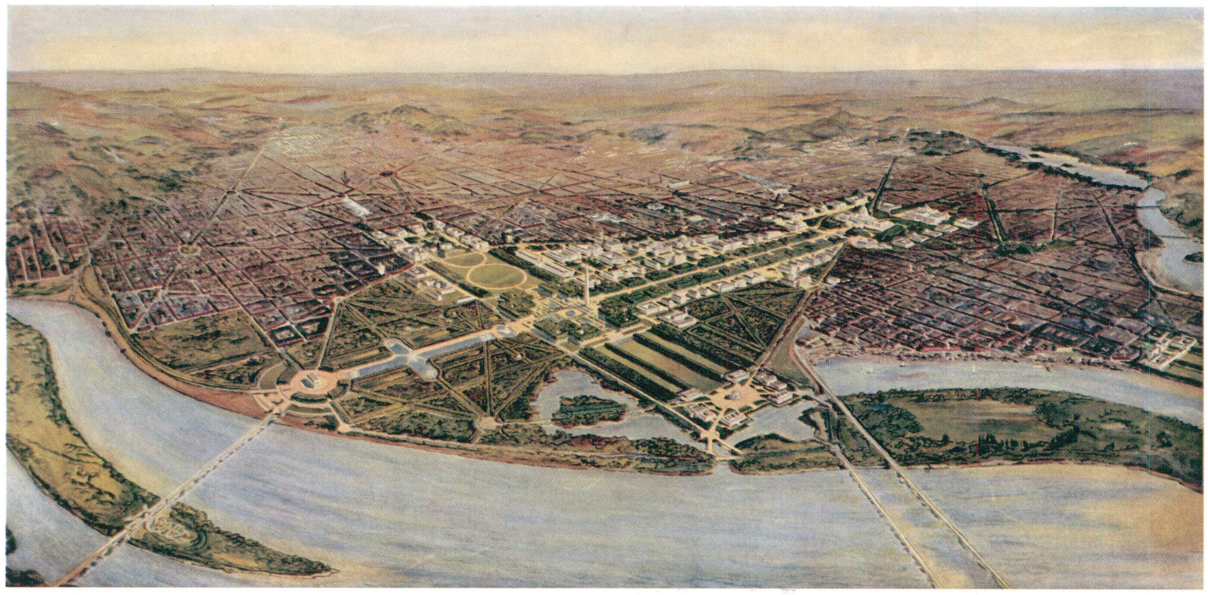
En esas fechas se celebraría el centenario de la ciudad, y para su conmemoración se planteó afrontar la construcción del Mall, que todavía en esos años era una zona inconclusa y sin definir. Hubo varias propuestas ligadas con los transportes, como una ondulada parkway que terminaba con un puente sobre el Potomac, y otra de una gran avenida flanqueada de edificios oficiales con una estación de ferrocarril en el centro [51:101].

Por su parte, el senador James McMillan, presidente del Senate Committee on the District of Columbia, había llegado a un acuerdo con la Pennsylvania Railroad para que se hiciera cargo de la supresión de pasos a nivel en la ciudad, a cambio de una estación en el Mall, que el ferrocarril cruzaba por un viaducto elevado. La idea de la estación provocó mucha controversia y movilizó a los arquitectos, que presentaron nuevos proyectos más acordes con la idea original, como el de Glenn Brown, publicado por la Architectural Review en agosto de 1900.

En diciembre de 1900, Brown –que había escrito dos libros sobre Washington– logró que la reunión anual del American Institute of Architects AIA, que se iba a celebrar en Washington, se ocupara del diseño del centro de la capital, y el 13 de diciembre se presentaron cuatro ponencias.

La denuncia de los arquitectos surtió efecto, y el 15 de enero de 1902 el Comité Senatorial de Distrito solicitó el informe de una comisión de expertos para diseñar un plan general de los desarrollos futuros en el Distrito durante muchos años. Los miembros de esta comisión fueron el arquitecto Daniel H. Burnham de Chicago, el paisajista Frederick Olmsted Jr. de Brooklyn, el arquitecto Charles McKim de Nueva York y el escultor Augustus Saint-Gaudens. El arquitecto Glenn Brown, que primero fue el enlace con la AIA, sustituyó en 1903 a McMillan en el comité del Senado.

El informe fue muy completo, con profusión de dibujos, planos y maquetas, que estuvieron expuestas durante varios meses en una de las largas galerías



The ultimate Washington. [Washington: National Geographic Society, U. S. & Hoppin, F. L. V., 1915], Library of Congress, https://www.loc.gov/item/87694199/

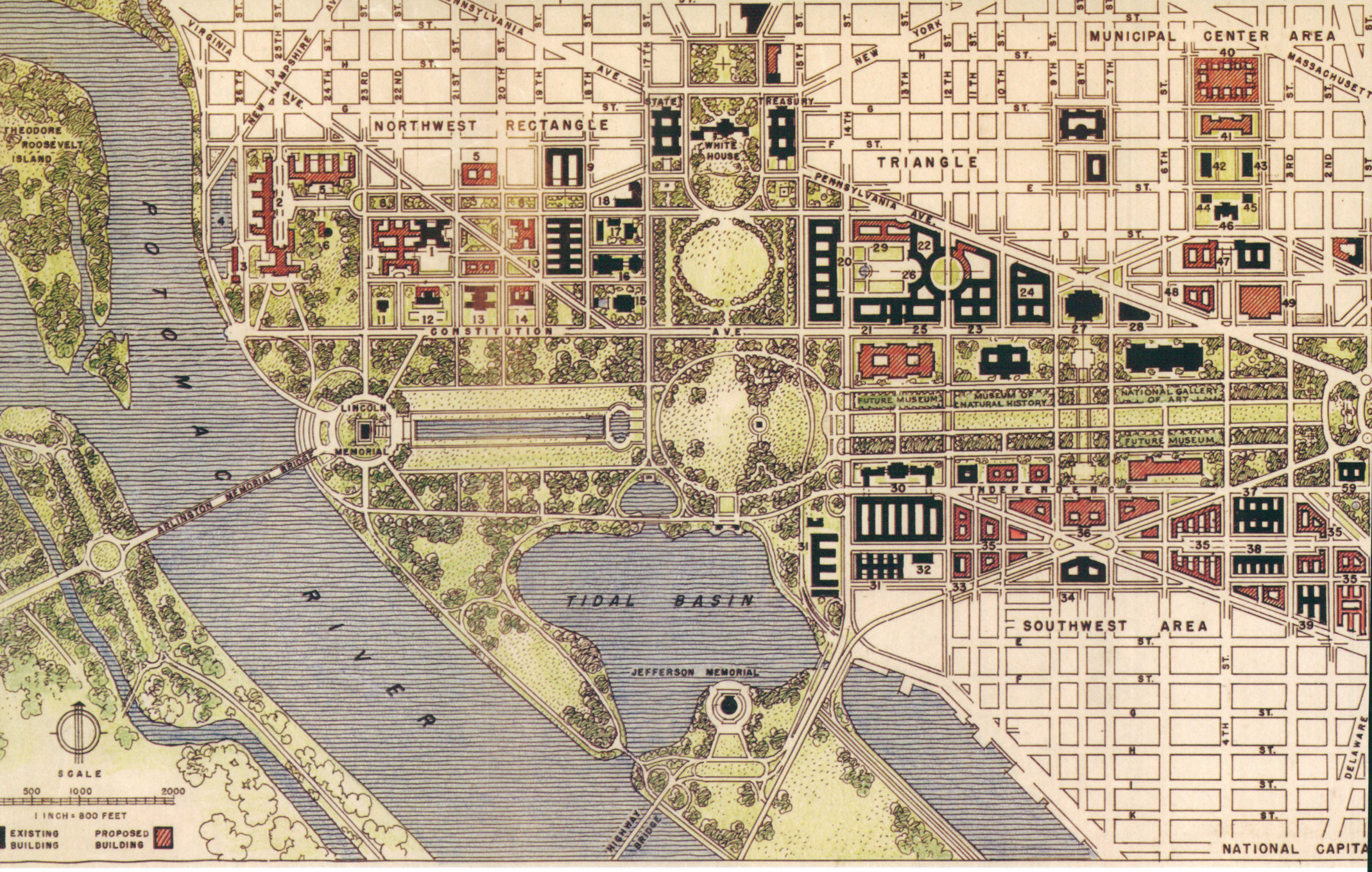
de la Library of Congress, donde fueron vistas por miles de visitantes. Los miembros de la comisión se implicaron activamente, con diversos proyectos de edificios, jardines y esculturas por toda la ciudad [65:120].

Su diagnóstico se basaba en que "el lento y desigual desarrollo de la ciudad durante el siglo de su existencia ha provocado cambios en el diseño original, y en cierta medida ha impedido la realización del plan integral de los fundadores. Como resultado ha habido una falta de continuidad, tanto en los parques, y espacios como el centro comercial, que fueron diseñados para su desarrollo como una unidad, han sido cortados en trozos, algunos de los cuales han sido mejorados, otros han sido vendidos a particulares, y algunos se han desviado a usos tan absolutamente opuestos a la idea original que restan importancia a la dignidad de los edificios que estos espacios pretendían realzar".

Y continuaba, "por fortuna, sin embargo, no se ha perdido nada que no pueda recuperarse a un costo razonable. Y también por fortuna, durante los pasados años el Capitolio ha sido ampliado y ennoblecido, al igual que el maravilloso monumento a Washington, como una hazaña de ingeniería y una obra de arte, se ha construido en un sitio que puede relacionarse con el Capitolio y la Casa Blanca. Además, es doblemente afortunado el hecho de que el vasto y exitoso trabajo de los ingenieros para rescatar las costas del Potomac de condiciones insalubres brinda la oportunidad de ampliar el alcance de los planes anteriores de una manera correspondiente al crecimiento del país" [65:120].

El informe a la comisión: el plan McMillan

La comisión estaba formada por algunos de los mejores arquitectos del momento, que habían realizado proyectos de similar envergadura en Chicago, Nueva York y otras ciudades americanas. Para ellos, la clave del carácter que se pretendía para la capital nacional residía en la relación de los grandes edificios de gobierno del país con los espacios públicos de su alrededor, imprescindibles para permitir su visión y apreciar su grandeza, sus relaciones y el conjunto como un todo.

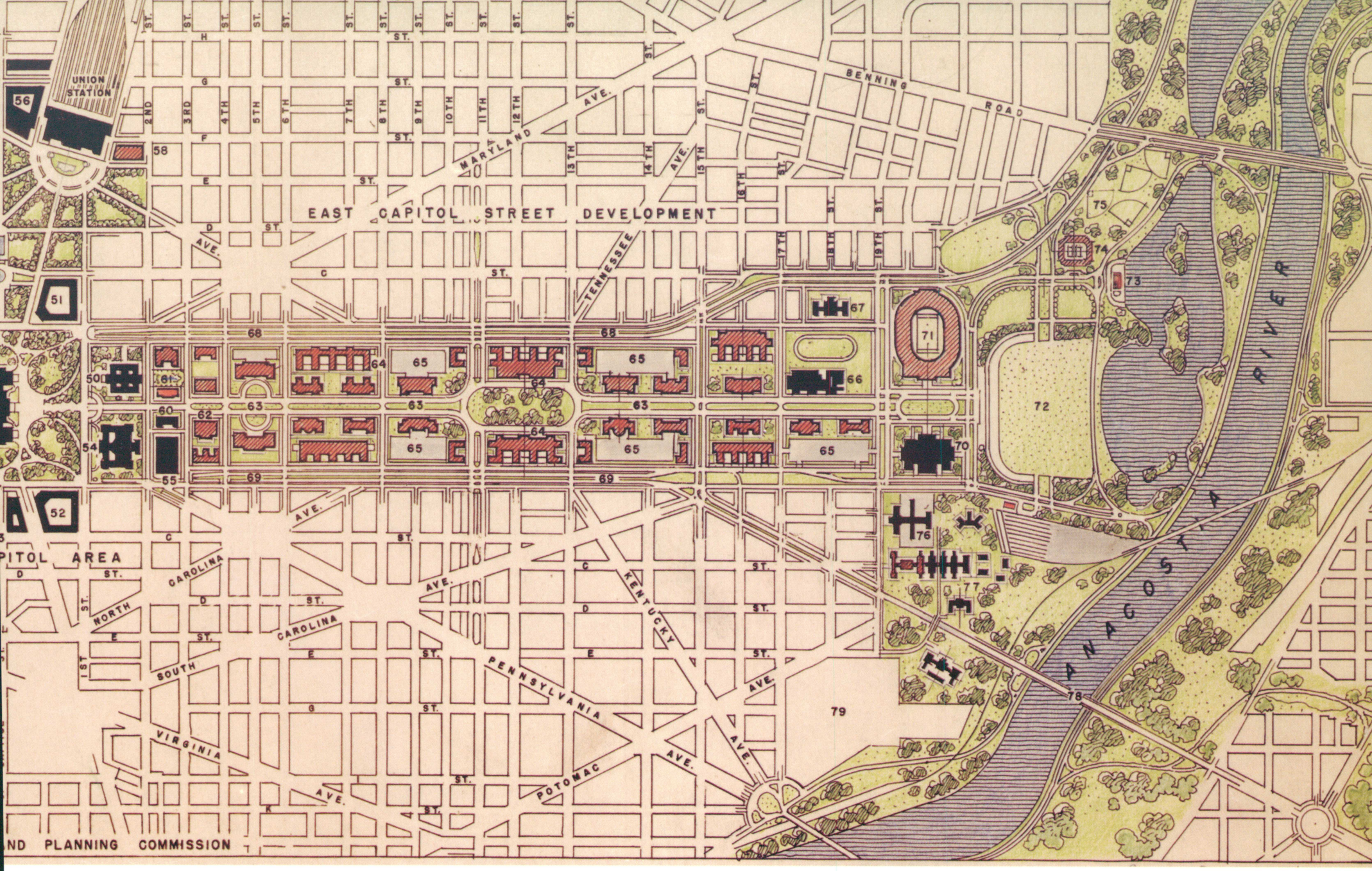


Development of the central area west and east of the Capitol - Washington D.C. 1941. United States National Capital Park And Planning Commission. Library of Congress, https://www.loc.gov/item/87694202/

La idea básica del nuevo plan era reagrupar los edificios legislativos en torno al Capitolio y los ejecutivos en torno a Lafayette Square, situada justo al norte de la White House, mientras se potenciaba la relación entre ambos con un nuevo diseño del Mall. El nuevo diseño del Mall lo alargaba hacia el oeste hasta el río, colocando al final un nuevo memorial dedicado a Lincoln, mientras el eje de la White House se alargaba hacia el sur colocando al final un nuevo grupo de monumentos, que más adelante fueron sustituidos por un memorial dedicado a Jefferson, al otro lado de la laguna mareal [9:49].

La idea es continuista, en tanto aprovecha todo lo existente, pero supone un cambio radical de la manera de entender la ciudad. Las diagonales de L'Enfant se convierten en límites para definir el corazón de la ciudad, mientras se fortalece la relación entre los dos grandes poderes del estado con una potente cruz de extremos bien marcados, en vez de una **L** pegada a las marismas del río.

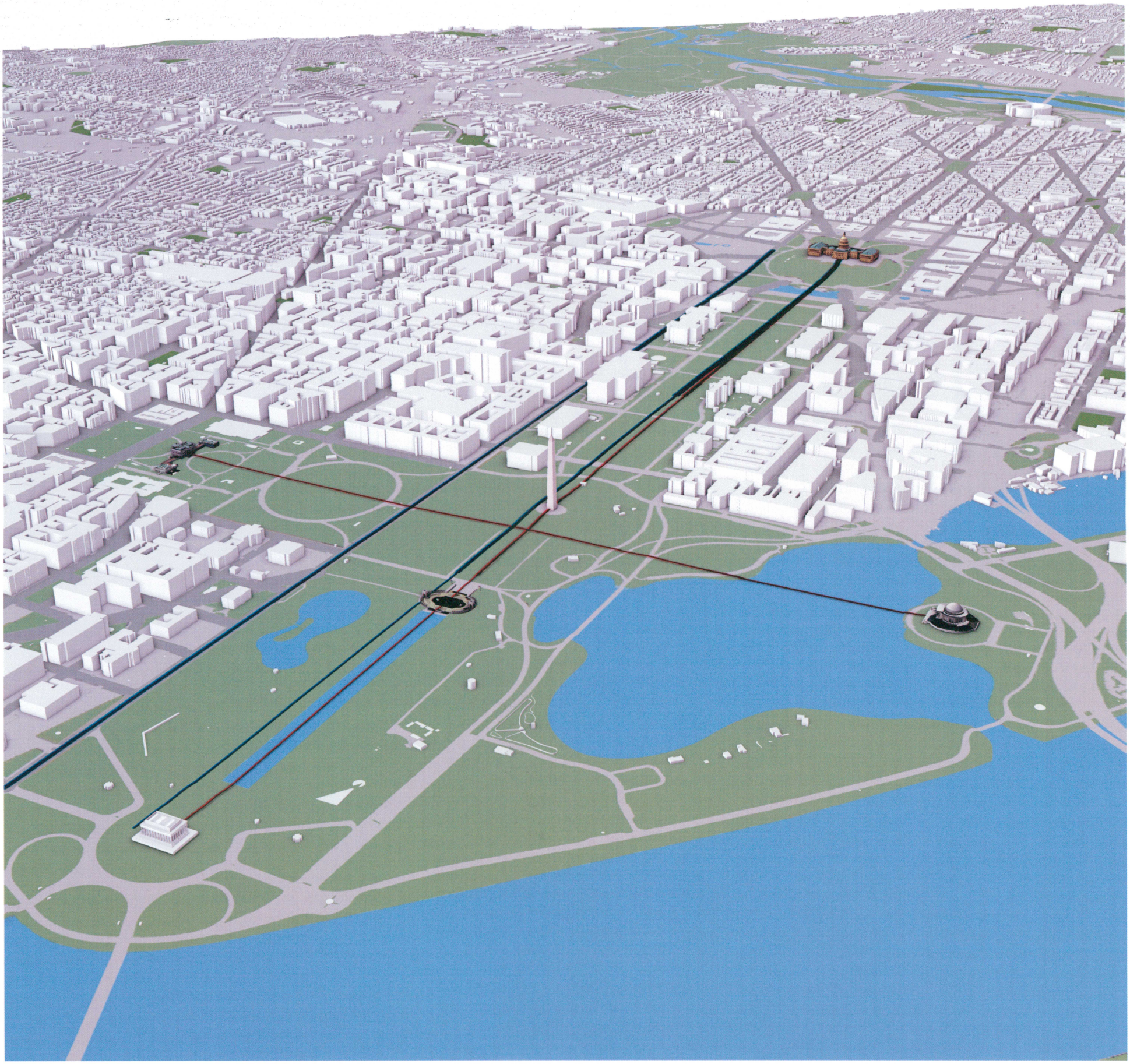
La base del Washington Monument recibía una especial atención, para que sus visitantes lo vieran mejor y tuvieran extensas vistas en todas direcciones. Para ello se disponía un jardín rehundido que marcaba con un estanque circular el punto de cruce de los grandes ejes y reforzaba el eje norte-sur correspondiente a la White House.

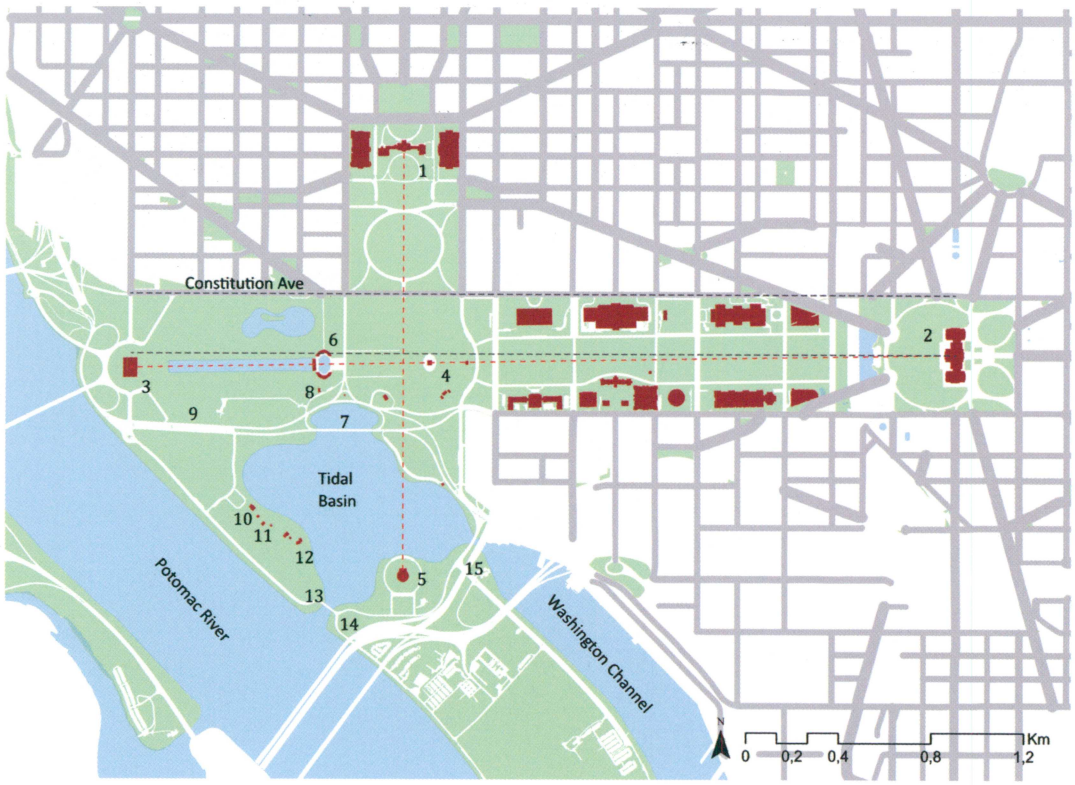


Ese jardín, de unos 90 m de anchura en tres lados del monumento y situado a unos 12 m por debajo del nivel del Mall, se alcanzaría por medio de terrazas y fuentes escalonadas. Grandes arboledas de olmos definían estos espacios en las esquinas. El jardín rehundido sería 'la joya del Mall' y, desde él, las vistas del monumento serían magníficas [9:50].

Además, y sobre todo ello, el Mall debía convertirse en un gran espacio público, tanto por su trazado como por el uso de los edificios que definirían sus bordes. Estos bordes se refuerzan prolongando las calles B norte y B sur hasta el final, tanto por el este como por el oeste, para conformar una banda de unos 500 m de anchura en toda su longitud. Una potente banda verde que recuerda el Midway Park de Chicago o la Ocean Parkway de Brooklyn, diseñadas por Olmsted Senior para cumplir idénticas funciones de conexión entre grandes espacios.

A ambos lados de la banda se previeron parcelas para situar museos o edificios públicos dedicados a propósitos científicos, erradicando su ocupación para cualquier tipo de servicios o sistemas de transporte, tanto carreteras sinuosas como estaciones de ferrocarril, que eran las pretensiones más apoyadas y amenazadoras.





Washington Mall Monuments. [elaboración propia]

1. White House
2. The Capitol
3. Lincoln Memorial
4. Washington Monument
5. Thomas Jefferson Memorial
6. World War II Memorial
7. Kutz Memorial Bridge
8. Martin Luther King Jr. Memorial
9. Korean War Veterans Memorial
10. Franklin D Roosevelt Memorial
11. FDR Memorial
12. Japanese Pagoda
13. Inlet Bridge
14. George Mason Memorial
15. Outlet Bridge

El papel estético del Tidal Basin

El comité tuvo que hacer frente a otro problema geométrico. El monumento, además de estar muy desplazado hacia el este por fallos en la primera cimentación, estaba también desplazado hacia el sur del eje del Mall, lo que enturbiaba su papel visual como eje. Como la cúpula del Capitolio y el Monumento eran inmutables, la única solución era cambiar los límites superior o inferior del Mall para centrarlo. Con buen criterio, se optó por inclinar ligeramente hacia el sur el extremo oeste de la alineación de la Constitution Ave, para resituar el eje sobre el monumento.

En 1895 el Tribunal Supremo dictaminó que la titularidad de las tierras recuperadas del río Potomac correspondían a los Estados Unidos, y el Congreso resolvió destinar las 250 ha de terreno ganadas al río y las 48 ha del embalse mareal a un parque público. En 1909, el Army Corps of Engineers cedió los terrenos a la Office of Public Buildings and Grounds para su desarrollo.

El parque se desarrolló de acuerdo con el Plan McMillan de 1902. Inicialmente, se destinó a actividades recreativas, con caminos en forma de herradura, instalaciones para nadar y navegar y un quiosco de música. El Tidal Basin, ubicado al sur del National Mall y en el eje norte-sur de la Casa Blanca, se convirtió en un importante elemento visual y compositivo del parque y del esquema general del Mall.

Al restablecer el eje norte-sur con la Casa Blanca, contemplado en el Plan L´Enfant pero no realizado, y añadir el Jefferson Memorial al sur de la dársena, se modificó el carácter y usos del parque, que dejó de ser un espacio recreativo para convertirse en un paisaje conmemorativo. Con el tiempo se añadieron nuevos elementos en sus orillas: el Kutz Bridge (Paul Philippe Cret) al norte del embalse y los memoriales de Franklin Delano Roosevelt (Lawrence Halprin, 1997), George Mason (Faye Harwell, 2002) y Martin Luther King Jr. (ROMA Design Group, 2011).

Reponer, reafirmar y prolongar los dos ejes devuelve la grandeza al plano de la ciudad [Elaboración propia]



Compuertas del Tidal Basin



Tidal Basin-Kutz Bridge



El Mall, con el Tidal Basiny el Kutz Bridge, desde la aproximación aéra al aeropuerto Ronald Reagan





Lincoln Monument

Abraham Lincoln Memorial en el eje Este-Oeste 1922

La colocación del Lincoln Memorial en el Potomac River sobre la extensión del eje del Capitolio fue un asunto crucial en la implementación del plan del comité McMillan. La selección del sitio y del arquitecto para diseñar el Memorial habían sido objeto de mucho debate. Al final, el sitio elegido fue el recomendado por la comisión de Bellas Artes, y el arquitecto fue Henry Bacon a propuesta de Daniel Burnham.

El diseño del Memorial es una metáfora de los Estados Unidos, con 36 columnas dóricas de mármol blanco que representan el número de estados al principio de la Guerra Civil. El visitante llega a una plaza aterrazada antes de subir una gran escalinata hacia la cella donde está la estatua, que está inundada de luz a través de unos estrechos lucernarios en el ático. En los muros de las cámaras este y oeste hay inscripciones de importantes discursos de Lincoln [9:53].

El diseño del monumento es muy cuidadoso para no competir ni con el Washington Monument, ni con la cúpula del Capitolio, y consiste en "una caja neogriega, baja, horizontal y elegante, colocada sobre un montículo elevado; era un cruce entre un templo y una tumba, y estaba hecho con los mármoles más puros de Colorado. Un ático bajo se apoyaba sobre un peristilo de columnas dóricas nítidamente talladas, mientras que el friso y el entablamento estaban esculpidos con símbolos de los estados y la unidad entre ellos".







En el interior, la escultura de Abraham Lincoln sentado, obra de Daniel Chester French, observaba el eje principal por encima de un largo estanque (según el modelo del Taj Mahal), hacia el monumento a Washington y el Capitolio, más alejados.

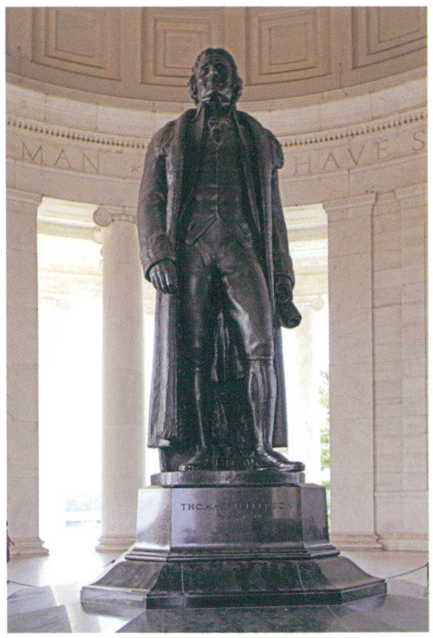
Según el crítico William Curtis, "en términos simbólicos, la intención era reflejar la pureza del carácter de Lincoln, consolidar su posición histórica en relación con sus grandes predecesores en la presidencia y exaltar los ideales que guiaban la Unión. La síntesis de estos prototipos clásicos concretos no encajaba en ningún procedimiento ortodoxo sencillo; pero la fusión tenía valor arquitectónico, pese a todo" [21:293].

Lincoln Monument

Views from Washington Monument

Lincoln Monument

Jefferson Memorial



Thomas Jefferson Memorial en el eje Norte-Sur 1943

El otro elemento crucial del plan McMillan era anclar el eje sur de la White House colocando un Memorial dedicado a Thomas Jefferson en su intersección con Maryland Avenue, de manera que se sitúa justo a la orilla del Tidal basin para mostrarse rodeado de agua por delante y de masas verdes alrededor. El diseño se encargó a John Russell Pope, que utilizó un esquema basado en el panteón de Roma, que Jefferson había usado antes en el diseño de la biblioteca principal de la Universidad de Virginia.

El diseño del Memorial es una columnata circular de columnas jónicas con un pórtico profundo en su cara norte hacia la Casa Blanca. Dentro hay segmentos de muro circular con inscripciones y todo está cubierto con una cúpula creando una cámara monumental para la estatua de heroica escala.

La escultura es un retrato de bronce de casi seis metros de altura, realizado por Rudulph Evans y situado sobre una base de 1,8 m de altura en el centro. La impresión es asombrosa: una única figura a gran escala en un espacio platónico, que se acompaña de enormes columnas [9:53].







Jefferson Memorial

La forma circular del Jefferson Memorial se relaciona bien con la forma rectangular del Lincoln Memorial. Ambos están elevados sobre plintos con columnatas exteriores y se relacionan con las láminas de agua, que crean reflejos de imágenes pintorescas. Ambos están también aislados para funcionar como remates al final de los ejes.

El camino de acceso al Lincoln Memorial es una gran experiencia, pero el acercamiento al Jefferson Memorial desde el norte es poco afortunado, en un espacio estrecho y lleno de carreteras con mucho tráfico. El plan McMillan proponía rehacer la forma de la dársena para crear una conexión con este Memorial pero no se llegó a realizar [9:54].

Para la AIA, el memorial es la culminación del clasicismo del City Beautiful en Washington, medio siglo después del su lanzamiento en la World Columbian Exposition de Chicago. Pero generó un fuerte debate desde que sus autores mostraron el proyecto. El propio Frank Lloyd Wright estaba escandalizado por el retrógrado diseño, mientras los críticos argüían que el gran erudito Jefferson hubiera preferido un memorial que reflejase la tecnología y el carácter distintivo de la época, que eran más próximos a su manera de entender la historia y a sus intereses intelectuales [44:58].



Vietnam Veterans Memorial Washington. 9/2006, CC BY Hu Totya-SA 4.0

Vietnam Veterans Memorial 1982

La obra de Maya Lin es todo simplicidad. Así comienza Arthur Danto su reflexión sobre la belleza de este Memorial, y continúa: "consiste en dos alas triangulares simétricas, que comparten una base vertical y están dispuestas en un suave ángulo de 125°, como brazos que envuelven a quienes se aproximan. Las dos paredes son de granito negro brillante y llevan inscritos los nombres de los soldados muertos en la guerra de Vietnam, unos 58.000 en total, enumerados en orden cronológico en vez de alfabético como en algún momento durante el proceso se sugirió.

Maya Ying Lin tardó seis semanas en completar el modelo ganador, elegido por unanimidad entre los 1.421 proyectos presentados y examinados bajo plica. El artista tenía 21 años, era de ascendencia oriental y no había perdido ningún ser querido en el conflicto. Incumplía así todas las condiciones tácitas que se supone debía reunir el diseñador de un monumento como éste".

Danto extiende su reflexión a las emociones: "la belleza del Memorial se percibe casi al instante y en todo caso se analiza y explica después aludiendo al modo en que los visitantes, que en muchos casos van allí a ver el nombre de alguien conocido o amado para calcarlo y llevárselo a casa, se ven reflejados en la misma pared que lleva inscrito el nombre de los muertos, como si existiera una comunidad con los vivos, aunque la muerte sea en sí eterna" [22:150].

Al final del libro, vuelve sobre ello: "aunque la obra de Maya Lin posea una complejidad relacionada con el lugar donde está emplazada, y con la tragedia y la memoria, no cabe duda de que su belleza está internamente relacionada con el profundo efecto que genera en quienes acuden a ella para llorar a sus muertos, pero también en quienes simplemente van a experimentarla como profunda obra de arte. Mi pronóstico, dice Danto, es que su belleza seguirá siendo apreciada y juzgada interna a su significado, mucho después de que el conflicto que lo originó desaparezca de la memoria" [22:189].

George Mason Memorial, al lado del Jefferson memorial

Martin Luther King Memorial

Memorial de la II Guerra Mundial





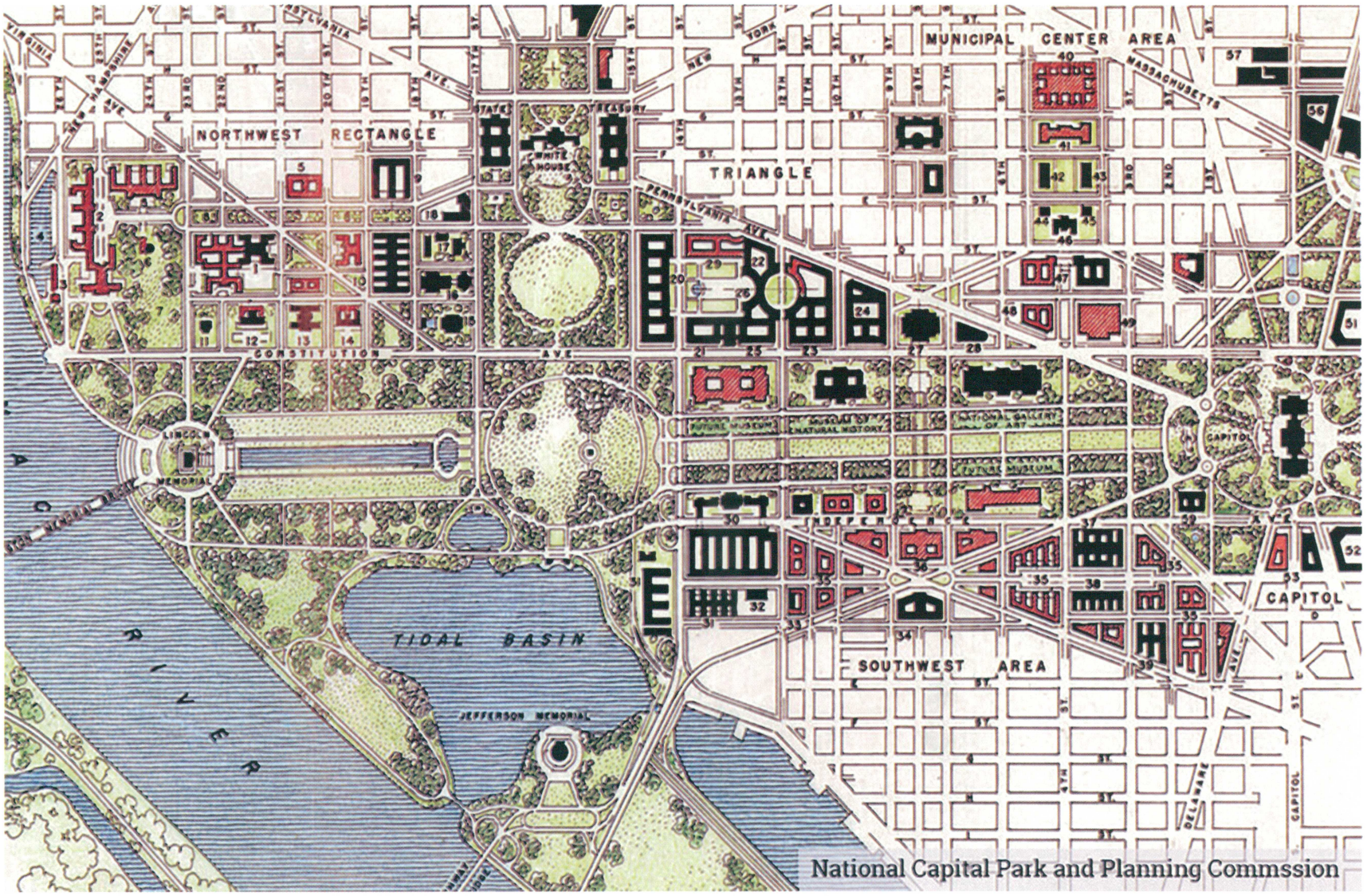





WORLD WAR II



Museos y edificios en el Mall desde el plano de 1933



Mall Development Plan, 1933. National Capital Park and Planning Commission





Indian Museum







National Gallery of Art





Smithsonian Castle



Asian Art Bay Museum





Hirshhorn Sculpture Garden



US Department of Agriculture



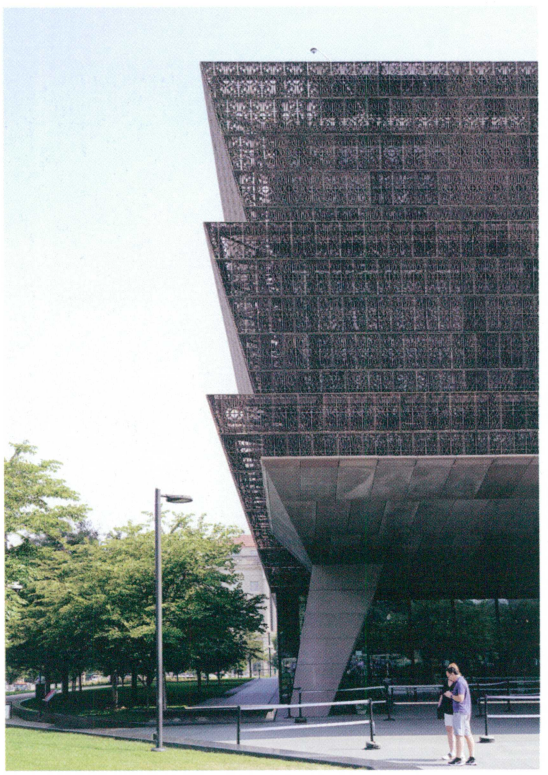
Smithsonian Libraries

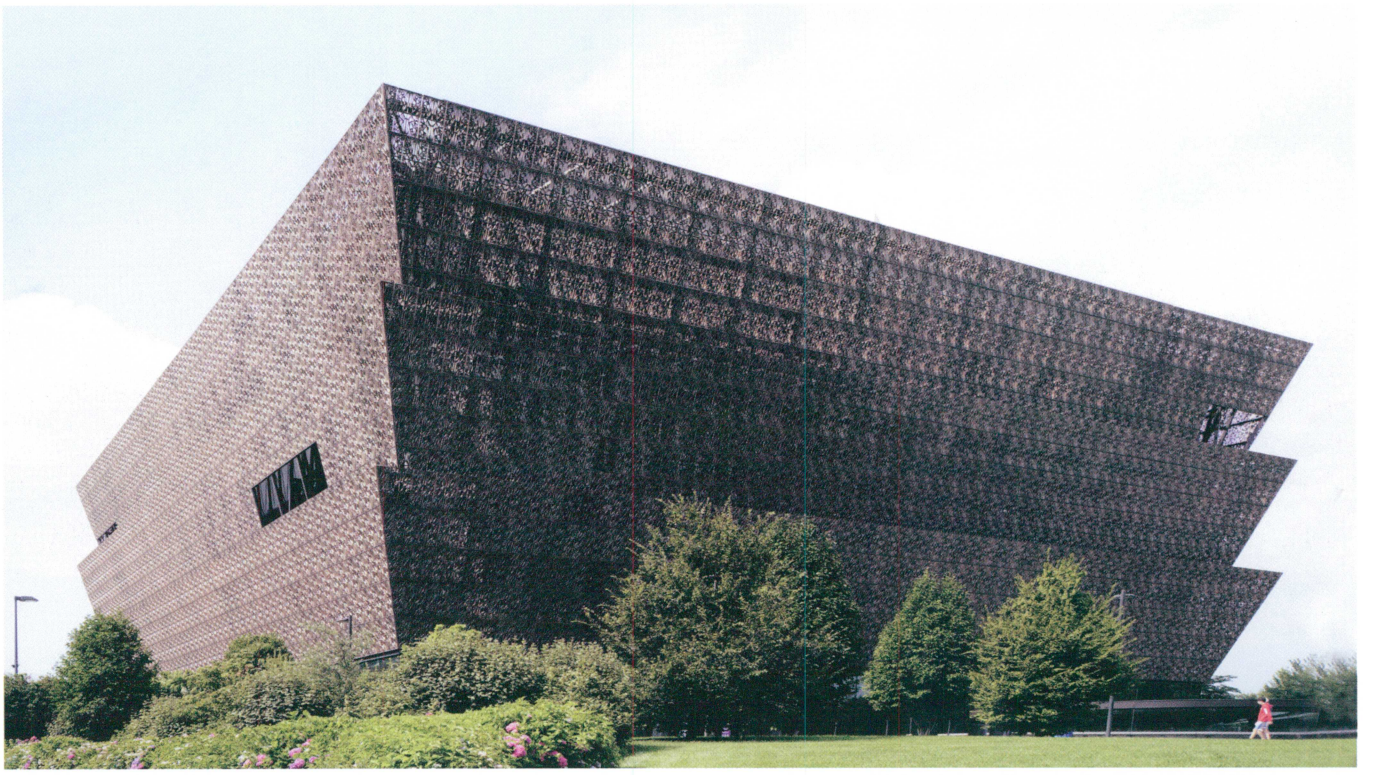


Museum of American History



Museum of African American









Museum of African American

Edificios que rodean al Capitolio



Russell Senate Office



Dirksen Senate Office



Canon House Office



Madison Building Library of Congress



Botanic Garden USA









Supreme Court



Navy Yard Aerial View, 1985. PH1 David C. MacLean
© Public Domain

La Armada y la diversión, al borde del agua

El uso de la Chesapeake Bay por la Marina estadounidense, iniciado en Annapolis como base y como sede de la Naval Academy se trasladó hacia su contacto con el océano al sur, tanto por razones de seguridad de sus bases como por acompañar el crecimiento de la capital.

Navy Yard en Anacostia River

La construcción de la base naval fue una de las primeras decisiones que acompañó a la elección del sitio como sede de la capital. Como en muchas de las primeras construcciones, el papel de Jefferson fue fundamental, tanto en la definición de sus parámetros de diseño como en la búsqueda de técnicos para su construcción. Lo primero que hizo fue llamar al ingeniero Benjamin Latro-



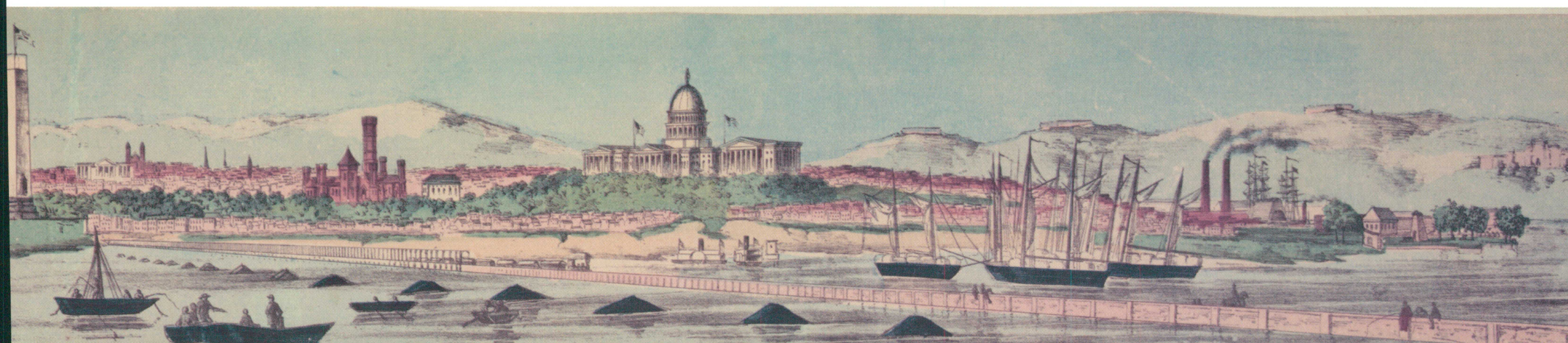
Panorama of Washington, Alexandria and Georgetown. Rosenthal, M. (ca. 1862). Library of Congress, https://www.loc.gov/item/2003680837/

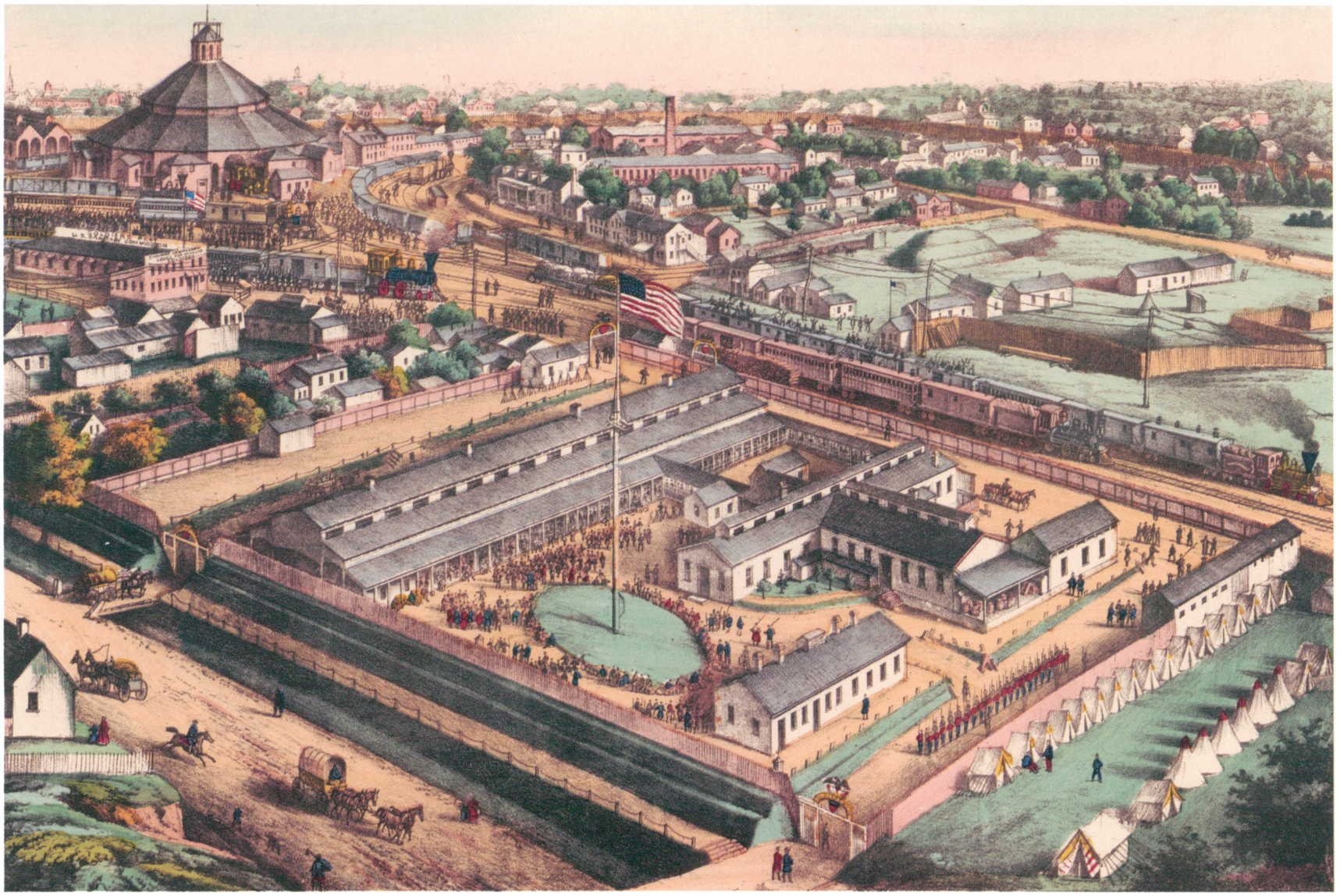


Navy Yard Main Gate - Latrobe, 1933. HABS, Library of Congress, https://www.loc.gov/item/dc0321/

be, entonces instalado en Philadelphia y encargado de los asuntos gubernamentales relacionados con los caminos, canales y puertos, para construir una gran base naval que situó a orillas del Anacostia River, afluente del Potomac, a dos pasos del Capitolio.

El Proyecto de Latrobe para puerta de entrada a la base naval parece inspirado en el château francés de Vaux le Vicomte, diseñado y construido por Louis le Vau en 1655-1661, con jardines de André le Nôtre. Una obra que fue utilizada como modelo de pabellón de campo en un parque de grandes dimensiones para muchas construcciones posteriores en todo el mundo. En el pabellón francés, los cuerpos exteriores avanzan más que los intermedios, creando un 'espacio de acogida' que aquí no se produce, quizás por su papel de 'paso' más que de 'entrada' a un interior. Pero el fraccionamiento de la fachada con torres estrechas responde a los mismos principios.





Soldier's Rest, Alexandria, Va., commanded by Capt. John J. Hoff. Magnus, C. (ca. 1864). Library of Congress, https://www.loc.gov/item/2003671607/

Alexandria

Fundada en 1749 por comerciantes escoceses, con el nombre del escocés John Alexander, Alexandria es una población situada a unos 10 km de Washington, en la margen derecha del Potomac, con una población actual del orden de 160.000 habitantes. Su posición, al borde del río y próxima a las fronteras de otros estados, favoreció su consideración como lugar adecuado para celebrar reuniones entre estados vecinos. Ya en 1755, los gobernadores de Virginia y las provincias de Maryland, Pennsylvania, Massachusetts y Nueva York se reunieron en Alexandria para determinar una acción concertada contra los franceses.

En 1791, Alexandria quedó justo en el vértice sur del rombo dibujado por George Washington como Distrito de Columbia, y es conocida por ser la ciudad natal adoptiva del primer presidente de Estados Unidos. Cuando era adolescente, el entonces topógrafo George Washington levantó el plano de la ciudad y luego tuvo una casa-oficina de reducidas dimensiones y factura tradicional, en el casco antiguo.







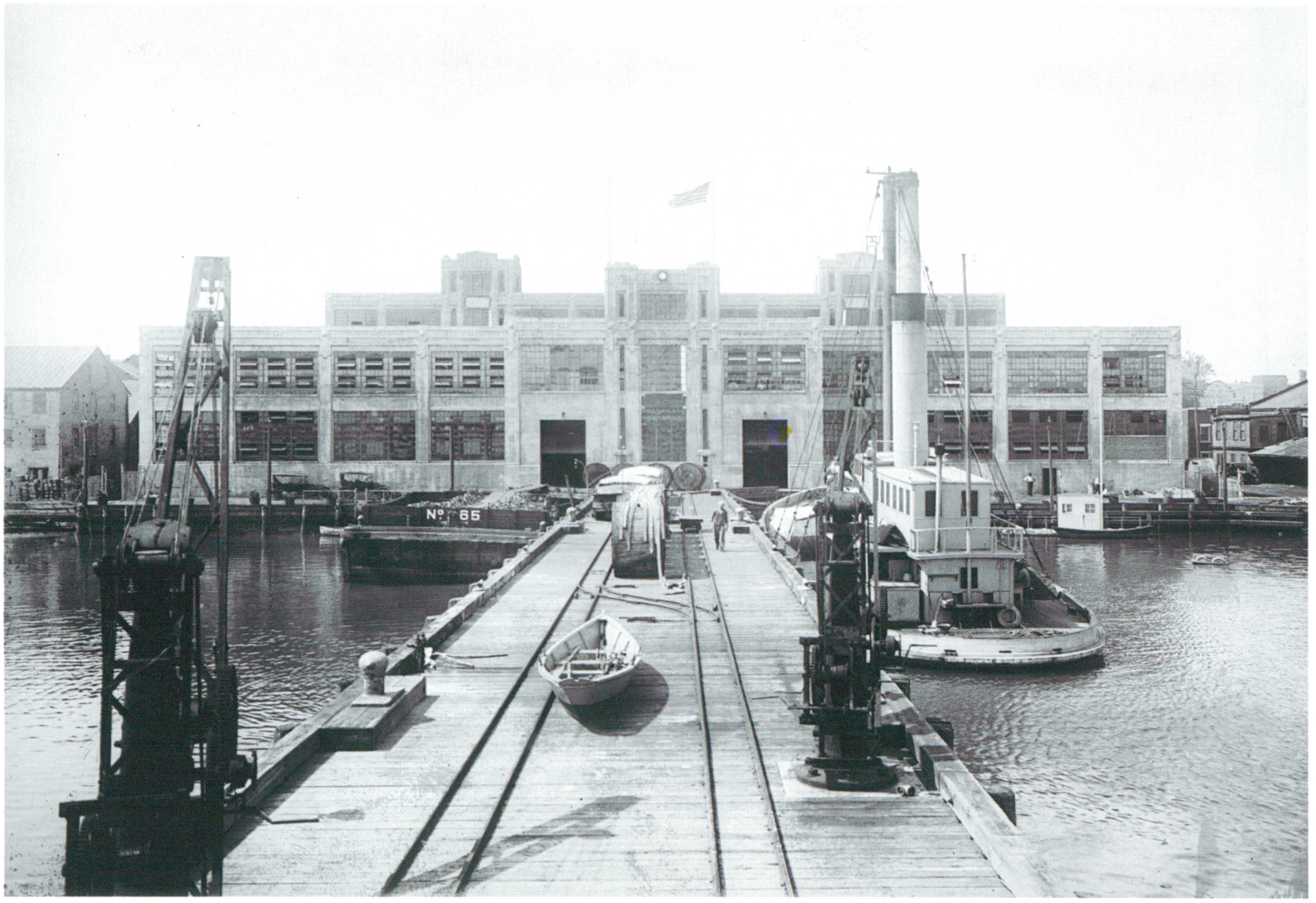
En principio fue un barrio residencial de casas bajas, con instalaciones militares tanto temporales como permanentes cerca de la orilla, habitado por profesionales al servicio de la administración, y con un centro histórico en la parte más alta. El crecimiento de los servicios gubernamentales ha añadido oficinas con empleos y edificios de apartamentos con residencias concentrados en algunas zonas de Duke Street y Eisenhower Avenue. Mientras tanto, el waterfront se ha llenado de pequeñas marinas y parques, junto a las grandes terrazas de los bares con vistas al río, repletas de gente.

De hecho, en torno a la central King Street, la calle mayor de Alexandria, se ha desarrollado una zona de restaurantes, bares, pequeñas tiendas de moda, y diversiones que han convertido a la población en uno de los sitios nocturnos más frecuentados de todo Washington DC. Los tramos de King Street próximos al río se han peatonalizado y ocupado por terrazas de restaurantes, mientras las calles paralelas más cercanas solo se cierran al tráfico al caer la tarde. La carencia de aparcamientos y de transporte público es un serio problema sin resolver.

George Washington house in Alexandria

Alexandria

Alexandria Waterfront 1919. Library of Congress, https://www.loc.gov/pictures/item/2016884327/



Naval Torpedo Station, Alexandria, 1921. Library of Congress, https://www.loc.gov/pictures/item/2016827043/

Durante la Primera Guerra Mundial se construyó la *Naval Torpedo Station* en un antiguo muelle maderero de Alexandria, conocido como *The Strand*, aunque no llegó a funcionar como fábrica. Desde 1923 se utilizó como depósito de municiones, hasta la Segunda Guerra Mundial. Entonces amplió su personal y su capacidad de producción para alimentar el 'arsenal de democracia' del presidente Roosevelt construyendo torpedos. Su principal producto era el Mark-14, un torpedo para disparar desde los submarinos, dotado de un sistema para detonar que al principio no funcionó bien.

Se tardó un par de años en lograrlo pero, a partir de 1943, los torpedos fueron un arma valiosa y muy utilizada para el control del Atlántico norte. Al final de la Segunda Guerra Mundial, la Marina desmanteló la fábrica y la convirtió en el Federal Records Center (1950-1968), que la utilizó junto con la Smithsonian Institution como almacén seguro de grandes y valiosos objetos. Bóvedas selladas almacenaban *documentos del Congreso, huesos de dinosaurios, objetos de arte de las películas y pruebas del juicio de Nuremberg por crímenes de guerra*[17].

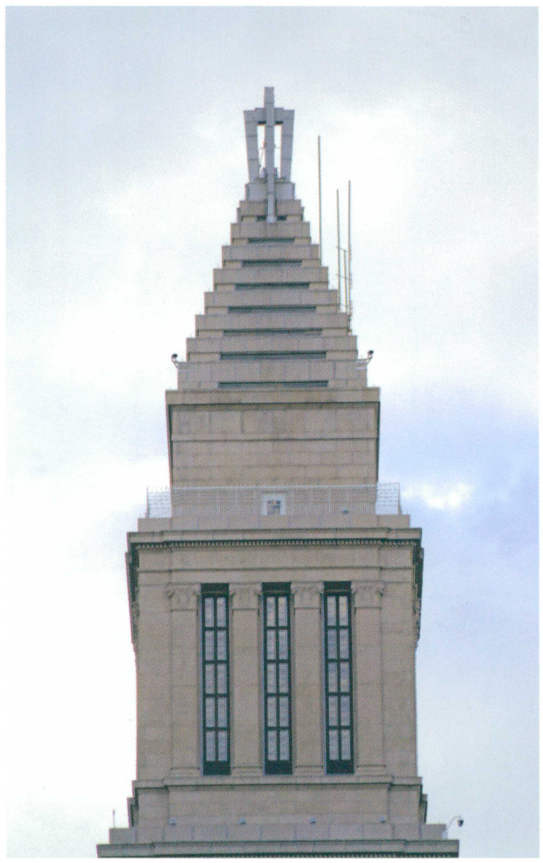
En 1970, la ciudad de Alexandria compró Torpedo Factory y la convirtió en un centro artístico, que gestionó directamente el Art Center hasta 1996 y junto a otros organismos privados sin ánimo de lucro desde entonces. Desde el comienzo de su actividad, y como principio rector, ha ofrecido espacios de alquiler subvencionado para el trabajo de los artistas [14].

Torpedo Station actual, Alexandria


TOMAC
WATER TAXI
FIRE
EXTINGUISHER
Visitor Information


POPS ICE CREAM
POPS
FISH MARKET





George Washington Masonic Memorial



National Cathedral

El George Washington Masonic Memorial, en Alexandria

En mayo de 1909, la Gran Logia de Virginia convocó a todas las grandes logias de los Estados Unidos a reunirse en Alexandria en febrero de 1910, para crear una Asociación Nacional Masónica en Memoria de George Washington cuyo propósito sería construir un templo conmemorativo en Alexandria. El proyecto, del arquitecto masón Harvey Wiley Corbett, consistía en una torre de 100 m de altura, construida en piedra, con tres pisos cada vez más pequeños coronados por una pirámide escalonada.

















Georgetown

Georgetown, trampantojo.

Georgetown ante la capital nacional

Los viajeros de esa época nos dicen que la zona de Georgetown era hermosa, tan hermosa y selvática como cualquier cosa en América. El cuadro de 1795 de George Beck, Georgetown y Federal City, o Ciudad de Washington no es de exacta topografía, pero capta el sentimiento rural del lugar. Muestra un camino accidentado que conduce hacia la tierra de Daniel Carroll y al ferri a Alexandria, descendiendo por colinas onduladas que bordean el Potomac. Quizás lo único que podamos identificar en los tiempos modernos sea la espesa isla Mason, en el Potomac.

Pasado Georgetown, se vislumbran algunas casas que salpican las colinas que se convertirán en la ciudad federal. Entre las casas distantes se encuentran los restos de los intentos de Charles Carroll de fundar una aldea comercial, Carrollsburg, donde el Anacostia se une al Potomac.

Los habitantes de Georgetown habían mirado con interés estas transacciones rurales y propiedades transitorias, porque estaban razonablemente seguros de que el futuro del desarrollo federal influiría en su bienestar financiero. Su propio asentamiento, que lleva el nombre de George II (abuelo del rey británico contra quien se rebelaron los estadounidenses) en 1751 se había convertido en un puerto próspero y, para muchos, en una salida útil para los productos cultivados en las granjas de Maryland.









Georgetown
C & O Canal

De hecho, debido a que viajar a través de un territorio tan accidentado era lento y laborioso, había sido un puerto muy conveniente para quienes cultivaban los extensos campos de maíz y tabaco entre los bosques y marismas donde George Washington quería construir la capital nacional. Sus planes tuvieron una profunda influencia en Georgetown, una de las cuales fue sobre todo financiera: la presión sobre el capital local, causada por la especulación de terrenos antes de la construcción de la ciudad, redujo un 75% las exportaciones de tabaco [49:54].

La comunidad inicial ocupaba unas 24 ha, entre el Potomac y una línea al sur de N Street, entre la calle 30 y la Universidad de Georgetown. Empezó siendo el último puerto fluvial, aguas abajo de las primeras cataratas y del arranque del C&O canal, que se extiende unos 500 km hacia el interior, y con el tiempo evolucionó hacia una ciudad rica. Allí surgió una clase importante de empresarios prósperos, muchos de los cuales eran bastante cultos y construyeron casas que aún reinan como algunas de las más elegantes del distrito. De hecho, la élite de Georgetown miraba la naciente –y entonces bien distinta– capital con cierto escepticismo, sospechando tanto de ella como de las cuestionables actividades (es decir, la política y el gobierno) que allí se practicaban.

El siglo XIX, en cambio, trajo el Baltimore & Ohio Railroad, que potenció al puerto de Baltimore como el mejor de toda la Chesapeake Bay, dejando sin tráfico a los primeros puertos fluviales y a los canales, y el río se llenó de sedimentos en su último tramo.





Muelle de Georgetown, con los Watergate Bds y el Kennedy Center

Georgetown University

A raíz de la guerra, la ciudad absorbió una afluencia de esclavos liberados, la mayoría de los cuales eran, por supuesto, bastante pobres, y cuya presencia disgustó a algunos habitantes adinerados de Georgetown, que optaron por mudarse a otra parte. La comunidad se volvió cada vez más destartalada y, finalmente, incluso perdió oficialmente su nombre cuando, tras la anexión en 1871, pasó a ser conocida legalmente como "West Washington".

Con el New Deal, la ciudad despertó y se empezó a considerar como un buen sitio para vivir, cerca del barrio de oficinas del final de la Pennsylvania Avenue. La Ley Old Georgetown, aprobada por el Congreso en 1950, convirtió oficialmente a Georgetown en un distrito histórico y otorgó a la Comisión de Bellas Artes de los EE.UU. la autoridad para nombrar un panel asesor (la Junta de Old Georgetown) para revisar propuestas de adiciones y modificaciones a estructuras públicas y privadas en todo el barrio, reforzando su rápida gentrificación.

Según la AIA, muchas casas "históricas" de la actual Georgetown se construyeron en realidad después de esa ley, pero encajan en el tejido histórico gracias a su modestia y su dependencia del ladrillo rojo como material de acabado principal. Aun así, a menudo se distinguen fácilmente por sus proporciones menos grandiosas, ventanas más pequeñas, fachadas menos profundas y patrones de ladrillo que eran poco comunes en el siglo XIX.

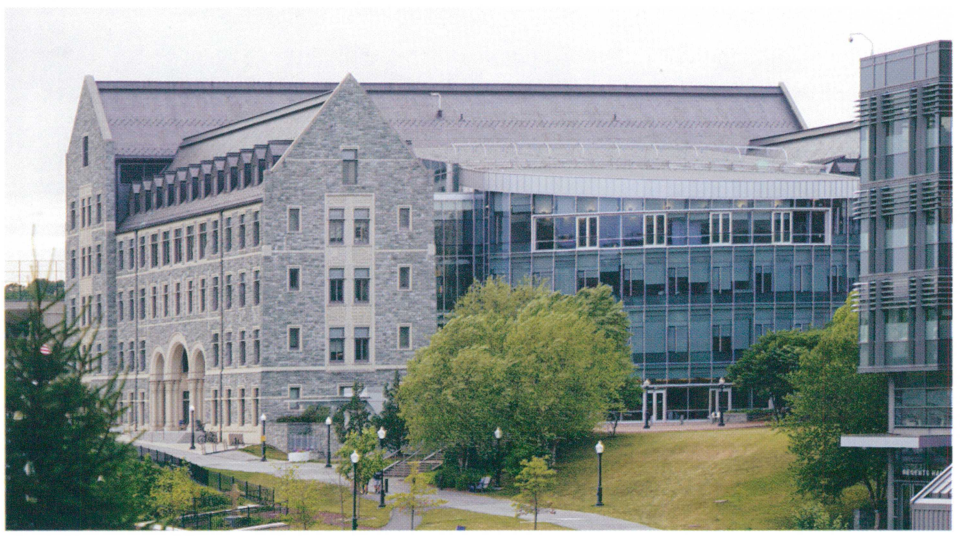
Hoy en día, Georgetown puede apreciarse como un microcosmos del urbanismo estadounidense, milagrosamente encapsulado dentro de un pequeño recinto de una metrópolis. Comenzando en el paseo marítimo y caminando hacia el norte, se pasan los restos de los orígenes industriales de la ciudad, se avanza a través de una próspera zona comercial y de entretenimiento y luego se atraviesan densos bloques residenciales. Continuando, uno descubre calles bordeadas de casas independientes más grandes, seguidas por un área de fincas palaciegas "campestres" y, finalmente, el borde de Rock Creek Park, una franja de naturaleza (bueno, casi) en el corazón de la ciudad [44:220].













Washington y Philadelphia a través del cine

Muchas veces la imagen de estas dos grandes ciudades nos llega a través del cine y las series de televisión. Han sido escenario y telón de fondo de muchos éxitos de la taquilla y son unos de los destinos más deseados para viajeros amantes del séptimo arte.

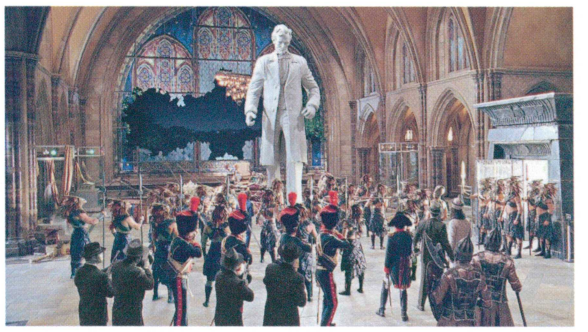
Los emblemáticos edificios de Washington D.C. como la Casa Blanca, el Capitolio, la Biblioteca del Congreso, y los monumentos a Lincoln y a Washington, forman parte de las intrigas y conspiraciones más famosas de la pantalla. La capital de la nación se convierte en el escenario favorito de espías, asesinos y super héroes. Sus residencias y oficinas son lugares decisivos para la política americana e internacional. El interior del Despacho Oval, centro neurálgico del poder político, ha sido reproducido en cientos de películas como *La Búsqueda*, donde Nicholas Cage secuestra al presidente o *X-Men*, con Nixon como protagonista.

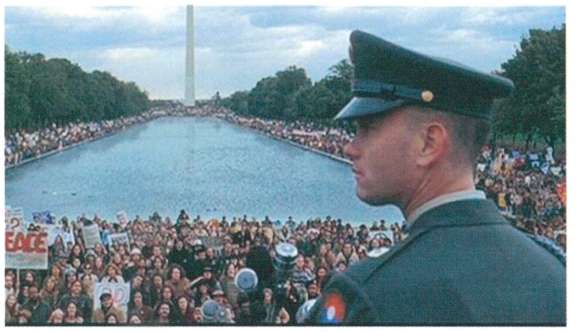
Philadelphia también adquiere una personalidad propia en muchas de las películas. Es el escenario preferido para rodar películas históricas desde la época colonial hasta la actualidad. Además, al ser una de las ciudades americanas más grandes ha sido utilizada en múltiples ocasiones para simular la ciudad de Washington D.C. o de Nueva York. Y debido a la cercanía con estas dos ciudades, en muchas películas se rueda en las tres urbes. Por otro lado, las estaciones climáticas de Philadelphia permiten recrear escenarios europeos como Paris o Londres. Su industria del cine se remonta a la segunda mitad del siglo XIX cuando el optometrista polaco Siegmund Lubin abrió su primera óptica y germen de lo que se convertiría en una de las primeras compañías cinematográficas del país: Lubin Manufacturing Company. En 1985 se creó la comisión The Greater Philadelphia Film Office para coordinar, gestionar y atraer rodajes a la ciudad. Su industria cinematográfica ha experimentado un crecimiento exponencial al absorber todos los rodajes de películas y series que no tienen presupuesto para rodar en Nueva York, Boston o Chicago. Desde hace más de 30 años cada octubre se celebra el Philadelphia Film Festival en varios teatros de la ciudad.

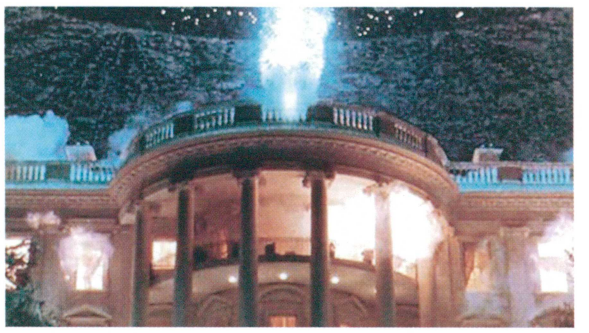
Hoy en día la gente visita estas dos ciudades no solo por sus monumentos y museos, sino también para revivir escenas icónicas de las grandes películas rodadas allí. Un ejemplo son las famosas Rocky Steps, las escalinatas frente al Museo de Arte que el boxeador utilizaba para entrenar. En la cima se ha colocado una estatua del deportista y cientos de turistas acuden para cumplir el reto de subir corriendo las escaleras y hacerse una foto arriba alzando los brazos como lo hacía Rocky Balboa.

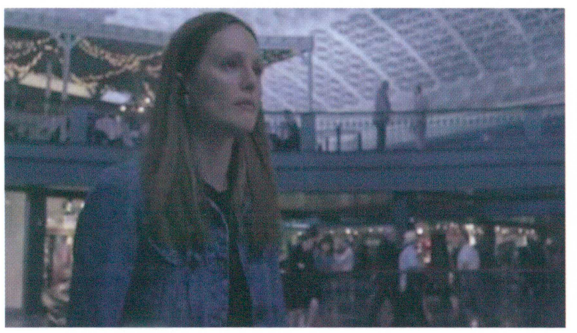
WASHINGTON

















▲ James Stewart en La Biblioteca del Congreso con Lincoln Memorial Reflecting Pool al fondo
Caballero sin espada / Mr. Smith Goes to Washington (Frank Capra, 1939)

Tom Hanks con Washington Monument al fondo
Forrest Gump (Robert Zemeckis, 1994)

Julianne Moore en Washington Union Station
Hannibal (Ridley Scott, 2001)

Dustin Hoffman en la terraza del John F. Kennedy Center for the Performing Arts
Todos los hombres del presidente / All the President's Men (1976)

▲ Ben Stiller en Smithsonian Museum
Noche en el museo / Batalla del Smithsonian (Shawn Levy, 2009)

Ataque a La Casa Blanca
Independence Day (Roland Emmerich, 1996)

Jeff Bridges y Robert Gossett en Capitol Reflection Pool
Arlington Road (Mark Pellington, 1999)

Aaron Eckhart y Morgan Freeman en el Despacho Oval.
Objetivo: La Casa Blanca / Olympus Has Fallen (Antoine Fuqua, 2013)



▲ Gal Gadot con el Capitolio de fondo
Wonder Woman 1984 (Patty Jenkins, 2020)

Nicolas Cage en la Biblioteca del Congreso
La Búsqueda / National Treasure (Jon Turteltaub, 2004)

Gene Hackman en P.O.V. Roof Terrace and Lounge, Hotel Washington
No Way Out (Roger Donaldson, 1987)

Tom Cruise en el Willard InterContinental Hotel
Minority Report (Steven Spielberg, 2002)



▲ Joubert y Leonard Atwood (Addison Powell) en Arlington Memorial Bridge
Los tres días del Cóndor / Three Days of the Condor (Sydney Pollack, 1975)

Russell Crowe en Fish Market de Maine Avenue
Estado de juego / State of Play (Kevin Macdonald, 2009)

Denzel Washington en la salida U Street-Cardozo Metro Station
El Informe Pelicano / The Pelican Brief (Alan J. Pakula, 1993)

Wesley Snipes y Alan Alda en Tidal Basin path
Asesinato en la Casa Blanca / Murder at 1600 (Dwight Little, 1997)



▲ Desfile presidencial frente a Old Post Office Pavilion, 12th St at Pennsylvania Avenue
En la línea de fuego / In the Line of Fire (Wolfgang Petersen, 1993)

El Padre Damien Karras (Jason Miller) en Healy Hall, Georgetown University
El exorcista / The Exorcist (William Friedkin, 1973)

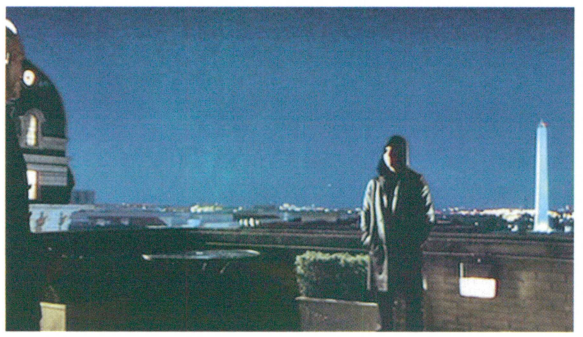
Holly Hunter y Albert Brooks frente al Jefferson Memorial
Al filo de la noticia / Broadcast News (James L. Brooks, 1987)

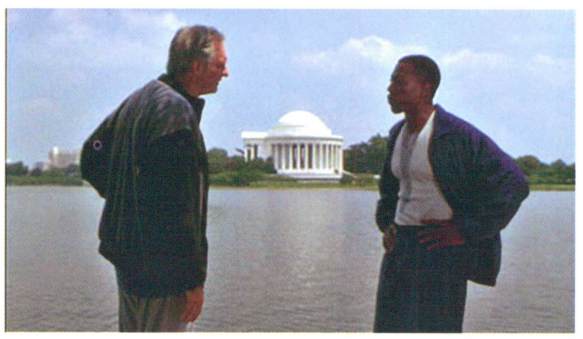
Peter Sellers frente a la Casa Blanca
Bienvenido Mr. Chance / Being There (Hal Ashby, 1979)













PHILADELPHIA

















▲ El escenario del asilo mental se ubica en Eastern State Penitentiary
12 Monos / 12 Monkeys (Terry Gilliam, 1995)

John Travolta y Nancy Allen en Reading Terminal, Market Street
Impacto / Blow Out (Brian De Palma, 1981)

Tom Hanks saliendo del Adrienne Theater, 2030 Sansom St.
Philadelphia (Jonathan Demme, 1993)

Jamie Lee Curtis en Centre Square, 1500 Market St.
Entre pillos anda el juego / Trading Places (John Landis, 1983)

▲ Silvester Stallone en la cima de la escalinata del Philadelphia Museum of Art con Washigton Monument Fountain al fondo
Rocky (John G. Avildsen, 1976-2018)

Harrison Ford en el poblado Amish
Único testigo / Witness (Peter Weir, 1975)

Bruce Willis Haley y Joel Osment en St. Augustine Church
El sexto sentido / The Sixth Sense (M. Night Shyamalan, 1999)

Toni Collette con Washigton Monument Fountain detrás
En sus zapatos / In Her Shoes (Curtis Hanson, 2005)

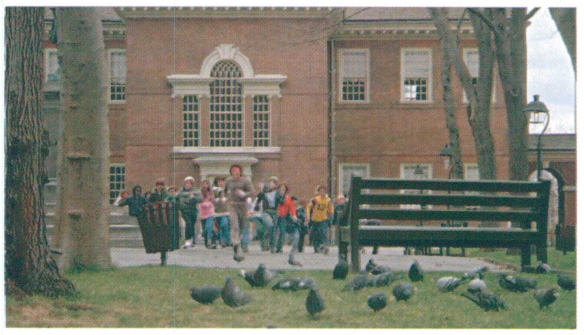




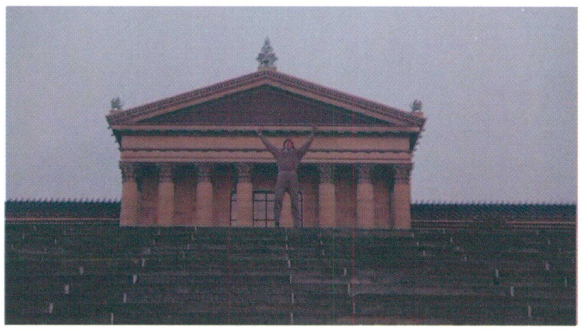


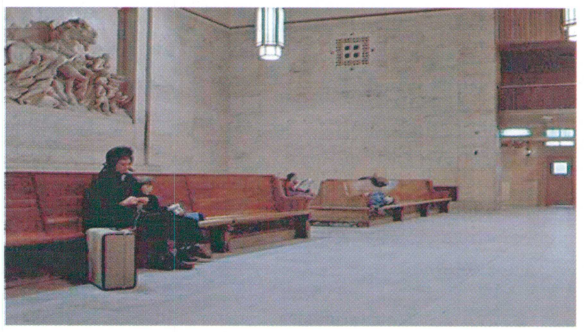






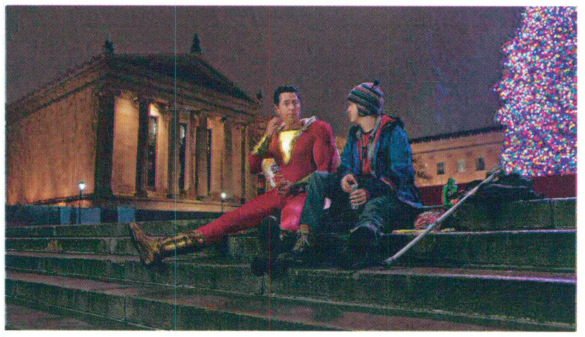












▲ Los superheroes sobre Benjamin Franklin Bridge
¡Shazam! La furia de los dioses / Shazam! Fury of the Gods (David F. Sandberg, 2023)

Toni Collette con Washigton Monument Fountain detrás
En sus zapatos / In Her Shoes (Curtis Hanson, 2005)

El escenario del asilo mental se ubica en Eastern State Penitentiary
12 Monos / 12 Monkeys (Terry Gilliam, 1995)

Nancy Allen en 30th Street Station
Impacto / Blow Out (Brian De Palma, 1981)

▲ Madeleine Stowe and Bruce Willis en Grand Hall, Pennsylvania Convention Center
12 Monos / 12 Monkeys (Terry Gilliam, 1995)

Eddie Murphy y Dan Aykroyd se encuentran en The Heritage Club (actual Curtis Institute of Music)
Entre pillos anda el juego / Trading Places (John Landis, 1983)

Silvester Stallone entrenando en la escalinata del Philadelphia Museum of Art.
Rocky (John G. Avildsen, 1976-2018)

Silvester Stallone corriendo por Philadelphia Seaport
Rocky (John G. Avildsen, 1976-2018)

▲ Silvester Stallone corriendo por Schuylkill River Trail
Rocky (John G. Avildsen, 1976-2018)

Silvester Stallone corriendo por Independece Hall
Rocky II (Sylvester Stallone, 1979)

Kelly McGillis y Lukas Haas esperando en 30th Street Station
Único testigo / Witness (Peter Weir, 1975)

Zachary Levi en las escaleras del Philadelphia Museum of Art
¡Shazam! La furia de los dioses / Shazam! Fury of the Gods (David F. Sandberg, 2023)



George Washington Mount Vernon Mansion

Retorno y proyección presidencial

George Washington, Mount Vernon

Ya en 1903, el Washington Post se quejaba de que quedaban pocos de los antiguos lugares coloniales en el Distrito de Columbia, pero algunos fueron recuperados por asociaciones y fundaciones. La Mount Vernon Ladies Association MVLA, constituida en 1859 para adquirir la propiedad de George Washington y conservarla a perpetuidad, compró 80 hectáreas a John Augustine Washington por 200.000 dólares, recaudados por contribuciones voluntarias de todo el país, a las que se sumaron otras 14 ha, adquiridas y donadas por Jay Gould a la asociación en 1887.

Durante más de 150 años, esta asociación ha realizado un continuo trabajo con dos objetivos clave en el área histórica de la finca: preservar las estructuras del siglo XVIII y restaurar la finca a su apariencia de 1799. Dado el especial carácter del lugar y su profundo significado para los norteamericanos, eso no deja de plantear problemas, pues según el diario:

Mount Vernon es el santuario más sagrado de la libertad y el patriotismo en Estados Unidos. Aquí yacen las cenizas del primer y más grande presidente de la nación, y en la antigua mansión donde murió, ahora restaurada a su apariencia original, han quedado atrás [65:113]. Partiendo de ello, la investigación ayuda a la MVLA a restaurar Mount Vernon a su apariencia del siglo XVIII para que los visitantes experimenten la propiedad como la conocía George Washington. Pero eso puede implicar actualizar acabados, reemplazar elementos dañados o eliminar elementos agregados después de 1799.









Mount Vernon Mansion

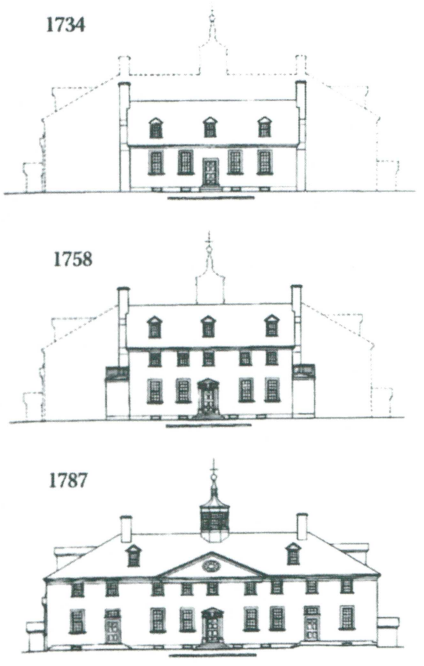
Por ejemplo, en 1936 la MVLA eliminó la balaustrada que un sobrino de George Washington había añadido al tejado. La barandilla se había convertido en un elemento icónico, visible en muchas fotografías y pinturas de la Mansión. En 1876, la MVLA reconstruyó la balaustrada dañada, creyéndola original, pero 60 años después se decidió eliminarla para recuperar la apariencia de la casa que vivió el presidente[18]. Eso es algo muy relativo, pues durante la vida del general, la casa fue ampliada dos veces.

Mount Vernon había sido el hogar de Lawrence Washington, el hermanastro mayor del presidente, y recibió su nombre del almirante Vernon, un comandante británico bajo el cual Lawrence había servido. El padre de Washington, a su muerte, legó su patrimonio a George, que entonces tenía unos 21 años.

No se pudo encontrar un lugar más hermoso. Está a unos 25 km de Washington, en la costa occidental del Potomac que pertenece a Virginia. La mansión, con un amplio pórtico a lo largo de todo su frente, se alza sobre la cima de la alta orilla, un hermoso césped de algo más de dos hectáreas, y con arboledas aquí y allá que se extienden hasta la misma orilla del río [65:115].

El padre de George Washington construyó el núcleo de la mansión Mount Vernon en 1734. La casa constaba de cuatro habitaciones y un vestíbulo, con un ático abuhardillado de media planta. A finales de la década de 1750, George Washington amplió la estructura para crear un segundo piso completo, una buhardilla en el tercer piso y un sótano completo.





Mount Vernon Mansion

Mount Vernon Mansion - etapas

En 1773, la trágica muerte de la hija adolescente de Martha, Martha (Patsy) Parke Custis, derivó en una redistribución de su herencia, que permitió a los Washington ampliar su hogar con múltiples habitaciones para los numerosos invitados que solían frecuentar la casa. Llama la atención el despacho, más enfocado al recogimiento que a la recepción, donde se conservan sus instrumentos de agrimensor, su primera profesión desde los 17 años.

El propio Washington diseñó los cambios y, a mediados de los 1770, añadió alas simétricas de dos pisos a los extremos norte y sur de la mansión, con un esquema de villa palladiana, de cuerpo central unido por pórticos curvos a dos cuerpos laterales. También instaló nuevos y llamativos elementos arquitectónicos, como una cúpula, un frontón clásico con ventana de ojo de buey y una plaza en dos niveles frente al río Potomac.

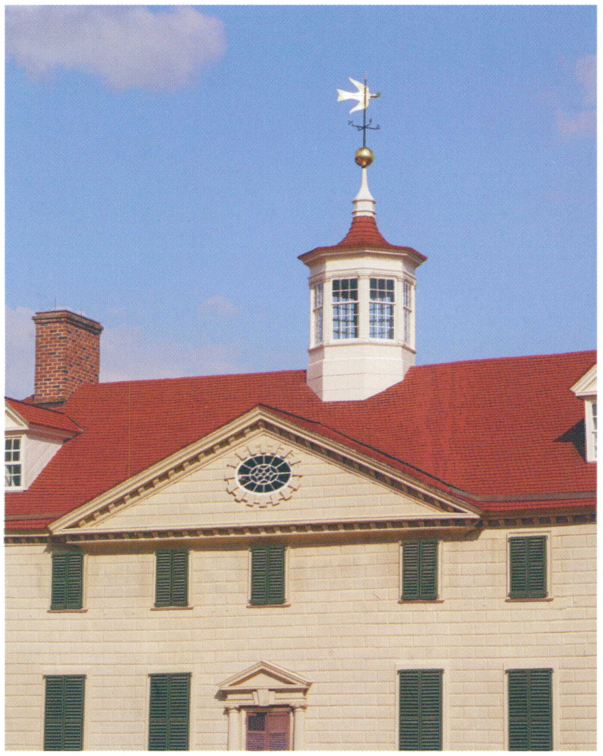


Mount Vernon [65:114]

El alzado propuesto en 1774 para la fachada oeste de la mansión no es totalmente simétrico. En la fachada principal –al oeste– de la casa actual, se aprecia una extraña disimetría en la distribución de los huecos a uno y otro lado del eje principal, por lo que el alzado principal produce un extraño desasosiego. La propuesta de Washington no se pudo llevar a cabo debido a la ubicación de la escalera central.

El resultado fue una mansión de más de mil metros cuadrados, una de las casas privadas más grandes de Virginia en ese momento, que no tenía nada que ver con la vivienda original, más pequeña y contenida. Tampoco era necesario que las conexiones del cuerpo principal con los laterales fuesen dos arcadas, cuando el fantástico porche trasero es una sobria estructura de pilares y dinteles.

El pórtico trasero con vistas al río parece lo más auténtico del lugar, y responde claramente al maravilloso porqué del sitio. Es el elemento básico de relación entre la casa y el río, y su sencilla disposición no requiere –ni quizás admitiría– ninguna clase de adorno o artificio para expresar mejor la riqueza de esa relación. Tras la detallada visita de todas las habitaciones y las dependencias, al pasar por ese pórtico resulta fácil dejarse llevar por la atractiva e indemostrable idea de que el general acertó al traerse la capital cerca de casa.













Mount Vernon Mansion, estancias









Monticello, primera aproximación

Thomas Jefferson, Monticello

La residencia de Thomas Jefferson en Monticello es un edificio importante, que ha merecido la atención tanto del público, por el personaje y su modo de vida, como de la crítica de arquitectura, por su interés como precedente de la composición de grandes casas americanas. Entre los estudios de interés destaca, ya por el propio título, el ensayo de Vincent Scully, *Casas americanas: de Thomas Jefferson a Frank Lloyd Wright* [57:163-210].

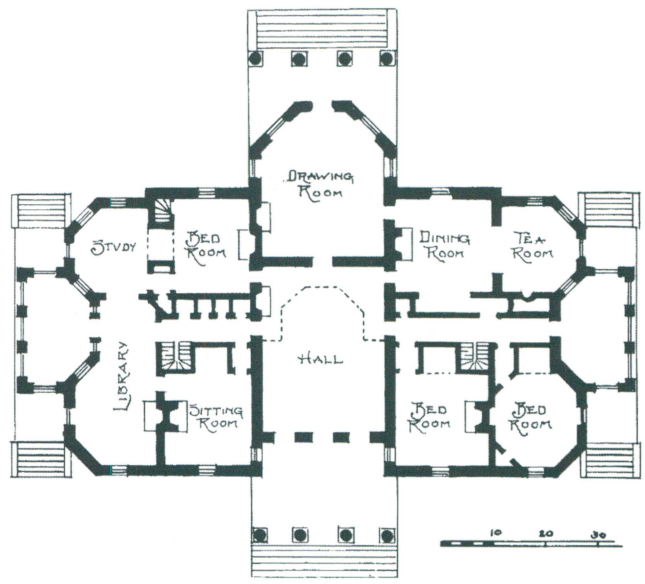
Para Scully, "el edificio de oficinas del centro de la ciudad y la casa suburbana, fueron los principales vehículos de la invención arquitectónica estadounidense durante el siglo XIX. De esta manera, cambiaron de manera más marcada grandes segmentos del entorno en el que vivía la gente y, al mismo tiempo, encarnaron algunas de las tendencias más vivas del sentimiento estadounidense en términos directamente simbólicos".



"Ambos saltaron hacia la libertad: no hay otras palabras para exponer el caso con tanta claridad. El edificio de oficinas del siglo XIX saltó en altura, se convirtió en "rascacielos", liberándose de las trabas de programas más antiguos, despojándose de peso como un atleta en entrenamiento. La casa, por el contrario, se extendía hasta cubrir el suelo, rompiendo tabiques en el interior y ampliando los porches en el exterior. La tradición colonial, cuadrada y de piel fina, se hizo añicos y sólo se volvió a ella, tanto en la arquitectura "moderna" como en la "tradicional", cuando el movimiento más peculiar e inventivo del siglo XIX había agotado su fuerza" [57:164].

El interés de la casa de Monticello radica en su anticipación de las propuestas de casas de Bruce Price en 1885 y de Frank Lloyd Wright en 1902, que se planteaban el mismo problema: *cómo salir de la caja*. Jefferson trabajó muchos años en perfeccionar la planta, desde el cuadrado y típico edificio de los 1770 al cruce de dos rectángulos perpendiculares. En sucesivos perfeccionamientos niega sus propios límites, prolongando esos ejes con pórticos abiertos, al modo palladiano entonces en boga en Inglaterra.

Esa diversidad de planos se ve contrarrestada, según Scully, por la determinación de lograr una escala monumental por medio del pórtico de columnas y la cúpula (en la idea de crear una arquitectura a la vez más libre y masivamente permanente que cualquiera que se hubiera podido lograr en el período colonial). La diversidad de formas de las habitaciones encontró enseguida eco en las casas federales diseñadas por los arquitectos norteamericanos desde principios del XIX. Scully rastrea esos antecedentes, incluida la Andalusia de Nicholas Biddle en Philadelphia, uno de los mejores ejemplos del renacimiento de lo griego, hasta llegar a Frank Lloyd Wright, capaz de expresar similares principios en un lenguaje propio [57:169 y ss].



Monticello planta. [57:167]









Monticello













Monticello interior



Virginia University

Thomas Jefferson, Virginia University

Un ensayo sobre el carácter de Thomas Jefferson, escrito en 1903, explica qué le empujó a fundar una universidad, algo de lo que se sentía muy orgulloso. De hecho, lo incluyó de forma explícita en su propio epitafio, que él mismo escribió. En él no se menciona que haya sido Gobernador de Virginia, Embajador Plenipotenciario en Francia, Secretario de Estado, Vicepresidente y Presidente de los Estados Unidos. Pero la inscripción sí menciona que él fue el "Autor de la Declaración de Independencia Americana; del Estatuto de Virginia para la Libertad Religiosa; y padre de la Universidad de Virginia", las tres cosas que más le enorgullecían [23:108].

En el fondo, remacha el autor, tres manifestaciones de lo mismo, liberación de la opresión colonial, libertad religiosa y pensamiento libre, para evitar la ignorancia de las generaciones futuras. Jefferson creía con énfasis en el progreso y *sus intereses eran amplios e intensos, desde las raíces anglosajonas hasta la arquitectura, desde el violín hasta la filosofía, desde las patatas hasta la política, desde el arroz hasta la religión*.










PEABODY HALL













Virginia University

En todas estas cosas, y en muchas más, mostró el mayor interés; pero su compromiso más inquebrantable era con la causa de la educación. Era algo que venía de antiguo, como dijo el propio Jefferson en 1818, cuando anunció la creación de "un sistema de instrucción general, que abarcará todas las categorías de nuestros ciudadanos, desde los más ricos hasta los más pobres. Esto fue el primero y será el último de todos los asuntos públicos en los que me permitiré interesarme". El plan incluía escuelas primarias, enseñanza secundaria y la "creación de una Universidad Estatal, como techo y chapitel de todo el edificio" [23:110].

No llegó a ver acabado su proyecto, al que dedicó una gran atención durante sus últimos años, desde los asuntos más conceptuales a los detalles arquitectónicos del último edificio, como había hecho en la ciudad de Washington, en la construcción su base naval y del Capitolio, o en su finca de Monticello, pero estaría algo orgulloso de su resultado.

Monticello y la universidad suelen mencionarse juntas como patrimonio mundial, por su cercanía y por la figura de Jefferson. La Universidad de West Virginia en Charlottesville es la única universidad norteamericana incluida en la lista del Patrimonio Mundial por la UNESCO.



Exterior de Camp David con la piscina, 1971. Schumacher, Karl H., Photographer, Richard Nixon Presidential Library and Museum. © Public Domain

Camp David

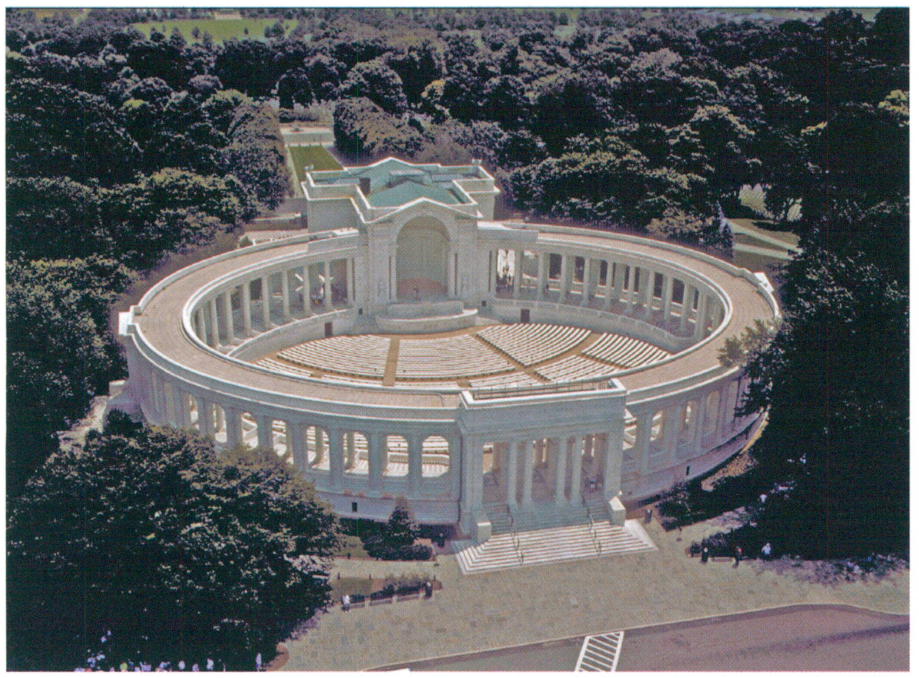
Camp David, oficialmente conocido como Naval Support Facility Thurmont, es un complejo militar ubicado en el área recreativa de Catoctin Mountain Park, Maryland, a unos 100 km al noroeste de Washington D.C. Este enclave fue construido en la década de 1930 durante la administración del presidente Franklin D. Roosevelt y su sucesor, Harry Truman, la convirtió en residencia oficial. Renombrada en 1953 como Camp David en honor a su nieto por el presidente Dwight D. Eisenhower, ha evolucionado para convertirse en el principal retiro presidencial de Estados Unidos y en enclave crucial para la diplomacia y las conversaciones informales.

Camp David está designado como una instalación de apoyo naval, gestionada por la Marina de los Estados Unidos. Su función principal es proporcionar un entorno seguro y aislado para permitir a los presidentes de Estados Unidos llevar a cabo negociaciones delicadas, realizar reuniones de alto nivel y tomarse un tiempo lejos de las demandas del entorno político y mediático.

El complejo abarca aproximadamente 72 ha y consta de numerosas instalaciones, incluidas residencias para el presidente y sus invitados, así como edificios para reuniones, oficinas y actividades recreativas. La seguridad en Camp David es rigurosa, y ha sido escenario de eventos cruciales, como la planificación de la invasión de Normandía, las reuniones entre Eisenhower y Jrushchov, las discusiones de la invasión de Bahía de Cochinos y la Guerra de Vietnam.

Destaca la Conferencia de Paz de Camp David de 1978, donde el presidente Jimmy Carter facilitó las conversaciones entre el primer ministro israelí Menachem Begin y el presidente egipcio Anwar Sadat, que condujo al Acuerdo de Camp David entre Israel y Egipto.

Además de su función diplomática, Camp David sirve como un entorno de trabajo alternativo para los presidentes y sus equipos, así como lugar de descanso y reflexión para los presidentes y sus familias.





Arlington National Cemetery Amphitheater. Susanne Bledsoe, 1997, U.S. Army Corps of Engineers Digital Visual Library

Arlington La casa del general Lee [65:114]

Arlington

En 1903, el Washington Post retrataba Arlington como un cementerio del pasado, sin vislumbrar que lo sería de todas las guerras del ancho mundo y que forma parte sustancial del imaginario americano. Basta recordar aquí su curioso origen.

Al otro lado del río, en dirección sureste desde el Capitolio, y pronto conectado con la ciudad por un magnífico puente conmemorativo, a lo largo de la avenida Nueva York, se encuentra Arlington, el hogar del hijo adoptivo de Washington, Robert E. Lee, y ahora el último lugar de descanso de miles de hombres valientes que dieron sus vidas en esa gran lucha interna que, por terrible que fuera, tuvo como resultado la consolidación de la unión de Estados en la mayor lucha republicana.

Arlington es parte de una concesión otorgada en 1669 a Robert Howson por Sir William Berkeley, Gobernador de Virginia, y el nombre que le puso su primer propietario era en honor al entonces Conde de Arlington. Howson transmitió el tratado a Columbus Alexander, de quien después se nombró Alexandria.

Los descendientes directos de Alexander todavía poseen ciertas partes de la concesión original. John Parke Custis, hijastro del presidente Washington, fue el siguiente propietario de Arlington y, a su muerte, pasó a ser propiedad de su hijo, George Washington Parke Custis, a quien Washington, al no tener hijos, adoptó como su propio hijo. En 1831 la hija de Custis, Eliza, se casó con Robert E. Lee, entonces teniente del ejército y luego el más grande general del Sur, que heredó la propiedad a la muerte de su padre y vivía en esa hermosa casa, a la vista de la Capital Nacional [65:118].

En origen la finca tenía unas 450 ha, de las que el Cementerio Nacional abarcaba unas 80 ha, pero luego ha sido ampliado varias veces y en 2020, el Arlington National Cemetery tenía 260 ha, donde están enterrados unos 300.000 veteranos de todas las guerras en que se han visto envueltos los Estados Unidos, desde la Revolución y la Guerra Civil hasta las guerras de Irak y Afganistán, y sus familiares elegibles.



Scottish Rite House of The Temple Masonic



George Washington Gran Maestre de la Logia. Scottish Rite House of The Temple Masonic

Scottish Rite House of Freemasonry

Para entender el importante papel de la masonería en la creación de la capital nacional, sería necesario un estudio aquí impracticable, por lo que se aborda solo un apunte de su proximidad al ideario de la revolución y unas imágenes de este importante edificio, que se añaden a lo ya mostrado para el Masonic Temple de Philadelphia.

Según Beat Wyss, en el caudal de tópicos que han dejado los francmasones susurra el fondo narrativo de la Modernidad: aún hoy el arcano de la Modernidad se nos revela con símbolos cifrados en nuestra vida cotidiana, como recuerdo olvidado de la presencia de un futuro perfecto. La francmasonería se entendía como velada piedra angular que debía ser sepultada para que se cumpliera así su destino de asumir la morada de la sociedad renovada.

La logia era la construcción ideal que seguía ardiendo como chispa de la perfección de Dios, oculta bajo las cenizas de una creación imperfecta… En los ritos de la logia se realiza la Unión mística de la fidelidad a la Biblia y la especulación de la filosofía de la naturaleza. La logia se entiende como casa de Salomón, que alberga el saber y la sabiduría… donde una hermandad de investigadores, desconocida por los engranajes cotidianos del mundo, sigue la pista de los acertijos de la creación humana.

Según sus principios, la transformación de la humanidad ocurre subterráneamente, pero sobre la tierra debe favorecer al pueblo. La renovación se entiende como beneficio en secreto, y lo cooperativo forma parte del pathos mesiánico de la modernidad. Por tanto, no sorprende que los nazis y los estalinistas combatieran a los francmasones: eran competidores en el proyecto de hacer feliz a la humanidad en la clandestinidad [66:11 y 12].

Scottish Rite House of The Temple Masonic, interior

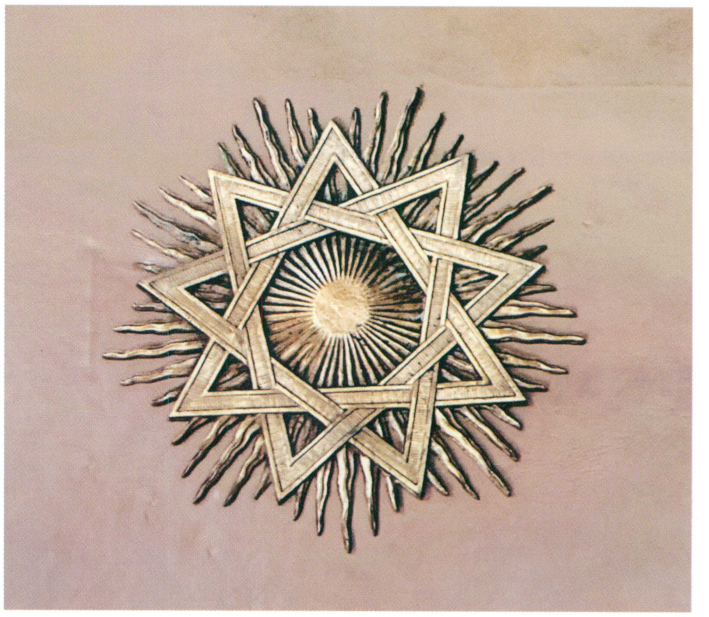

SALVE
FRATER



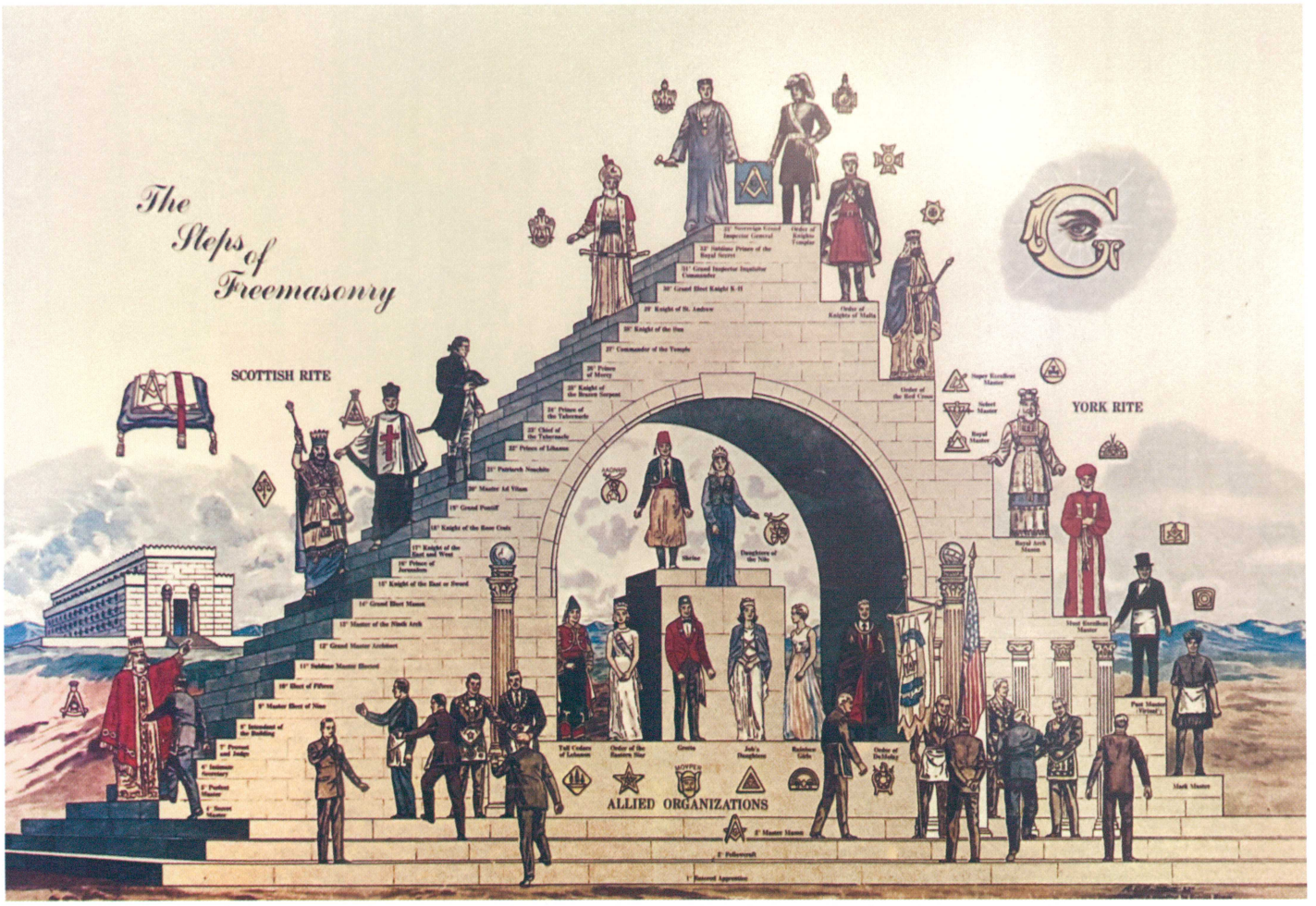

WINDS THE BEAUTIFUL PATH OF INITIATION

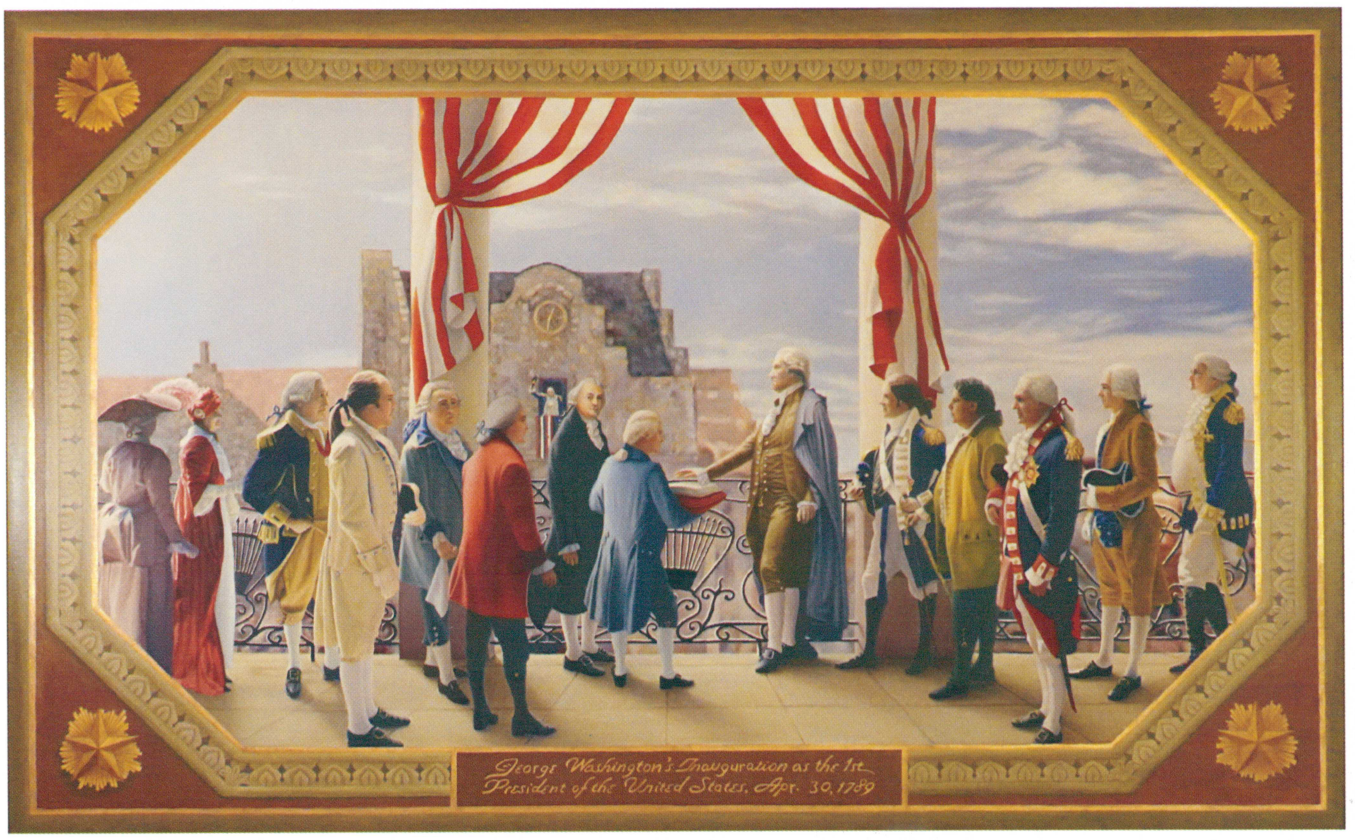



NOTICE




FIAT · LUX
ORDO · AB · CHAO


The Steps of Freemasonry
SCOTTISH RITE
YORK RITE
ALLIED ORGANIZATIONS


George Washington's Inauguration as the 1st President of the United States, Apr. 30, 1789





United States one dollar bill reverse © Public Domain

El billete de un dólar

Incluso en las transacciones monetarias, que pertenecen al ámbito externo del liberalismo, se dan signos subterráneos. El reverso de un billete de dólar está decorado con los emblemas del Great Seal, el gran sello de los Estados Unidos de América, y muestra una pirámide cuya cumbre inacabada es augurada por el triángulo del ojo divino que todo lo ve.

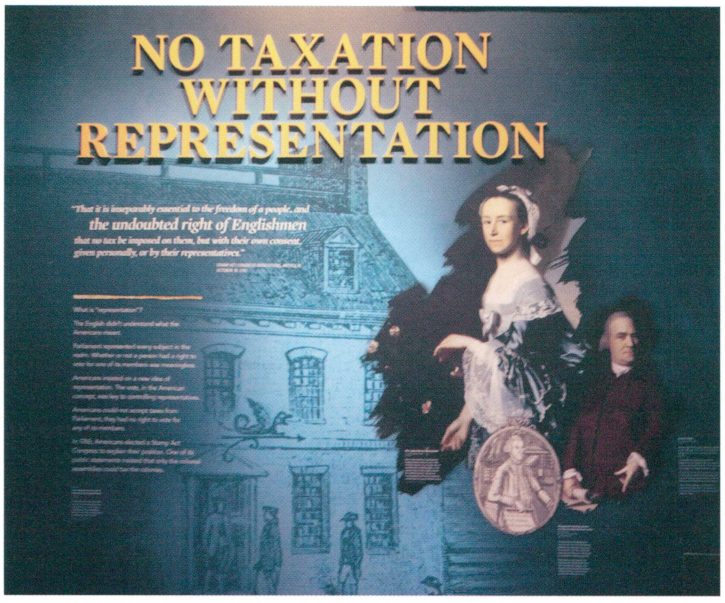
La idea de esta configuración procede del vicepresidente Henry Wallace y fue aprobada por el presidente Roosevelt: ambos eran francmasones en el grado 32. El New Deal de 1934 debía vincularse al nuevo orden secular que era proclamado en la cuna de la República, como documenta el lema del sello Novus Ordo Seclorum. Al pie de la pirámide se halla el año de la Declaración de Independencia americana, 1776. Simbolizar la proclamación de lo nuevo en el monumento forma parte del espíritu dialéctico de la modernidad [66:13].

Sobre la pirámide en el Great Seal se halla el lema 'annuit coeptis', dios aprueba la labor iniciada. El lema está inspirado por dos versos de Virgilio, ambos en relación con la invocación de Júpiter y la súplica por un buen resultado[19]. El sello se adorna con la leyenda del origen de la Fundación de Roma: igual que los desterrados troyanos contra los nativos del Lacio, los inmigrantes de Norteamérica logran una nueva Roma contra la resistencia de los indios nativos[20].

Las sociedades secretas eran para la época de la Ilustración, lo mismo que las academias para el Renacimiento. Una mayoría de los artistas e intelectuales de finales del siglo XVIII pertenecían a una logia. En la francmasonería se manifiesta el sincretismo humanista de la modernidad como mito poesía. El secreto estará ahí donde la Iglesia ya no administra canónicamente, en el embrión de la subjetividad moderna. En el laberinto de los rituales auto establecidos, el masón desarrolla la necesidad de la metafísica como forma sublime de preocupación por uno mismo [66:14].

The Steps of Freemasonry. Unbekannter Künstler. Scottish Rite House of The Temple Masonic

George Washington ´s Inauguration as the 1st President of the United States, Apr. 30, 1789. Scottish Rite House of The Temple Masonic





Museum of the American Revolution

No taxation Flag

No impuestos sin representación

La historia de la creación de Washington DC como capital nacional de los Estados Unidos empezó con una revolución en Philadelphia hace más de 200 años. En el Museo de la Revolución de aquella ciudad, entonces la mayor de América y solo superada por Londres en el mundo, hay un cartel dedicado al primer chispazo de todo el proceso.

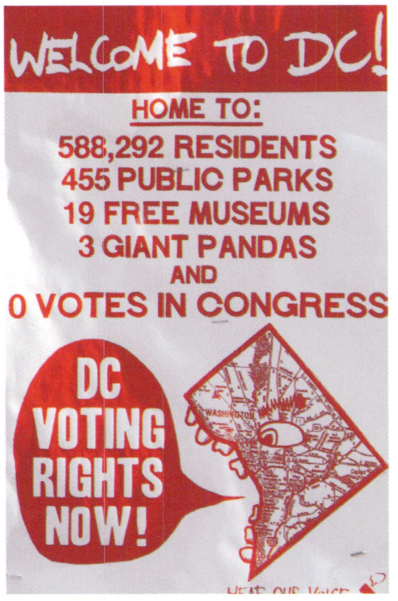
Su título es *No impuestos sin representación*, una frase contenida en el artículo 3 de las Resoluciones del Congreso de la Ley de Timbres, de 19 de octubre de 1765, que dice: "que es esencial e inseparable para la libertad de las personas, y para el indudable derecho de los ingleses, que no se les imponga ningún impuesto, sino con su propio consentimiento, dado personalmente o por sus representantes"[21].

La frase se convirtió en el lema de los primeros patriotas estadounidenses que lucharon contra los británicos por la Independencia. Sin embargo, se queja Maya Preuss, "unos 200 años después, los residentes estadounidenses del Distrito de Columbia todavía asumimos las responsabilidades de la ciudadanía sin todos sus derechos o privilegios. Muchos residentes creen que Washington D.C. debe convertirse en el estado número 51, para garantizar que la gente del distrito tenga representación política".

Los residentes del DC pagan más impuestos en promedio que los residentes de otros 22 estados, sirven en el ejército, forman parte de jurados y trabajan en servicios públicos, pero aún no tienen la misma voz en el Gobierno que los demás. El distrito no tiene delegados con derecho a voto en la Cámara de Representantes, ni representación en el Senado. La frase sigue viva y da pie a pedir cambios.

"La población del distrito es suficiente para ser un estado, pues es mayor que la de Vermont y la de Wyoming, pero a sus residentes se les niegan todos sus derechos una y otra vez. Para el Distrito de Columbia, la condición de Estado tendría un efecto significativo en el gobierno y el equilibrio político del poder. La razón principal de que aún no sea un estado es que el Partido Republicano no quiere dar su justa representación a una población de mayoría demócrata"[22].







Manifestación Taxation

Pancarta taxation- DC Voting Rights by dbking CC BY-NC-SA 2.0

Matricula Washington Taxation. CC-BY Qpqqq SA 3.0

Página 298: Lincoln Financial Field, Philadelphia

También hay una cuestión de desigualdad racial. El 47% de la población del distrito es afroamericana, y si el D.C. se convirtiera en estado, más personas negras estarían representadas en la legislatura federal, lo que sería un paso adelante para dar voz a minorías subrepresentadas.

Desde el año 2000, el Departamento de Vehículos Motorizados del D.C. había emitido placas con la misma frase "Impuestos sin representación". Las placas emitidas por el distrito son un recuerdo cotidiano a más de 700.000 residentes, miembros del Congreso y otros invitados a la capital de la nación, de que los ciudadanos estadounidenses que residen en el Distrito de Columbia pagan impuestos federales pero no están representados en el Congreso como garantiza nuestra Constitución.

Como entonces, se empezó por los impuestos, pero ahora se trata de un paso más en esta reividicación, explican los carteles: Autonomía significa que, finalmente, las personas del Distrito de Columbia podrían elegir su propio gobierno de distrito. Un representante con derecho a voto y dos senadores otorgarían la misma representación que un estado, muchos de los cuales tienen mucha menos población. El Congreso ya no podría utilizar su supervisión del presupuesto para controlar las leyes del distrito. Los ciudadanos del D.C. no serían procesados en tribunales federales ni alojados en prisiones federales a cientos de kilómetros de distancia por delitos locales.

Los residentes del D.C. merecen tener los mismos derechos y representación que otros estados, lo cual sólo se puede lograr haciendo del D.C. el estado número 51.

Este impulso renovado para la estadidad y los derechos plenos de ciudadanía se refuerza recordando la lucha por la independencia colonial: La estadidad iría más allá al poner fin por completo al estatus colonial del D.C.

La frase es definitiva, porque nos devuelve al principio y nos obliga a empezar de nuevo.

La creación de la capital nacional nos ha devuelto a la colonia.


Lincoln Financial Field

6 | ACS

Realizaciones



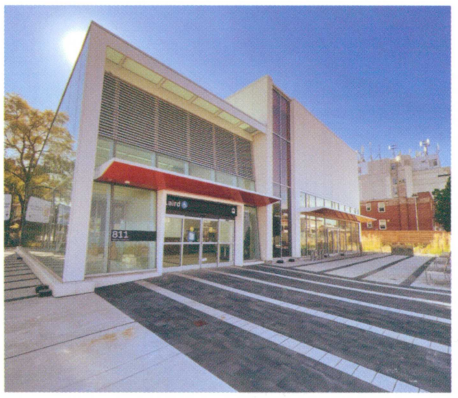
Intelligent earthworks enhancing productivity and sustainability



Autopista Abertis México



Exterior-CWR Maltz Performing Arts Center Phase II van Wagnen Gabrielle



Eglinton Crosstownt. ELRT. Laird secondary entrance, Canadá



Rubenstein Forum, EEUU



3rd Track. Mineola Station Complete. Nueva York, EEUU, 2023



Torre Boston Turner Seaport Block L4



Aeropuerto Internacional Hong Kong, Terminal 1



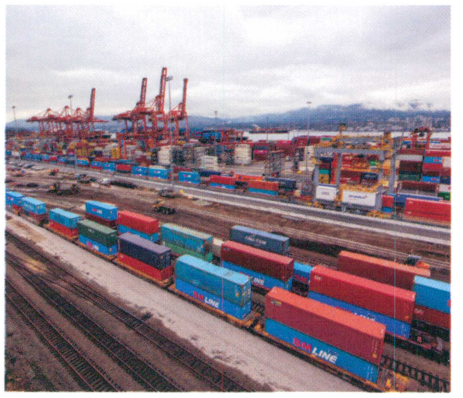
Sydney Metro, NSW



Eglinton Crosstownt. ELRT. Avenue platform



Harvard University, Science and Engineering Complex, Boston, EEUU



Puerto de Centerm. Vancouver, Canadá, 2023



WCX Rozelle Interchange Ariel, 2022



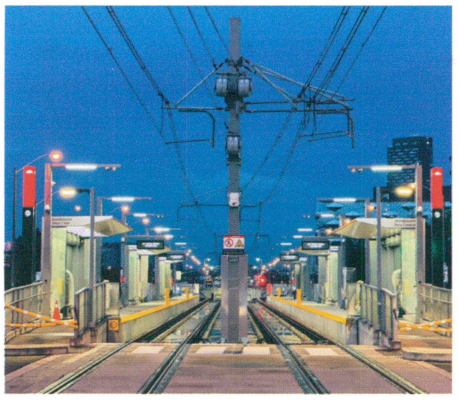
Campbelltown Hospital, New South Wales



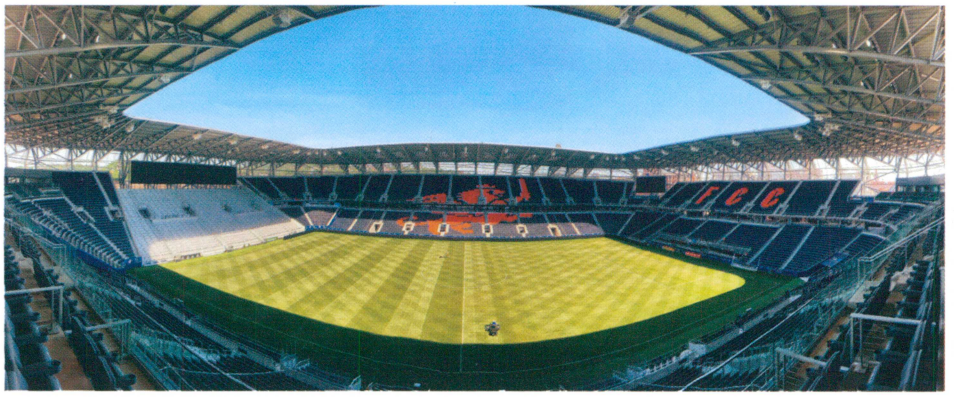
Universidad Columbia University Manhattanville Campus, EEUU



Central Hidroeléctrica Site C, Canadá, 2023



Eglinton Crosstownt. ELRT. Grade stops, Canadá



FC Cincinnati. EEUU



Metro ligero Finch West Toronto,HC exterior SB, Canadá, 2023



Nepean Atrium Lighting



Viviendas Venere Marbella, Málaga, 2023



U Bahn Projekt U2 U5 Rathaus Frankhplatz Wien



BMG Haus, Berlin, 2022



Auckland passenger rail operation, New Zealand



Viviendas 67 Residencial San Marcos. Santiago, Compostela, 2023



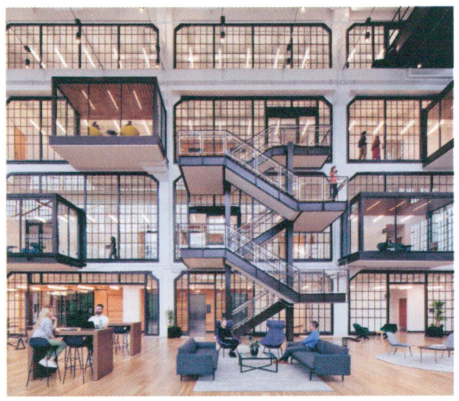


S7 Lotnisko Lesznowola



Estación de Euston. Londres, Reino Unido, 2023

I-105 Project Area



Turner Assembly



Implantación Monumento a Mauthausen, Madrid, 2023



Viviendas Blasco Ibáñez Garden I, Valencia, 2023



Yarrabilba State High QLD



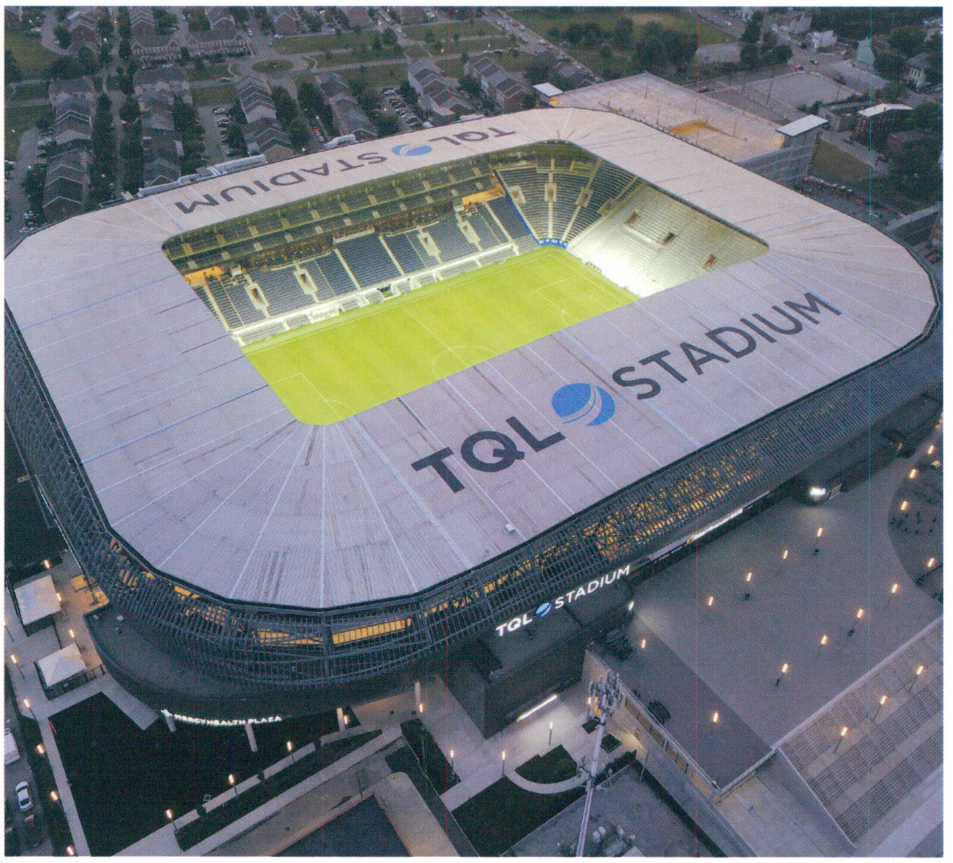
Wuerttembergische Strasse, Berlin, 2021



Estación de Euston. Londres, Reino Unido, 2023

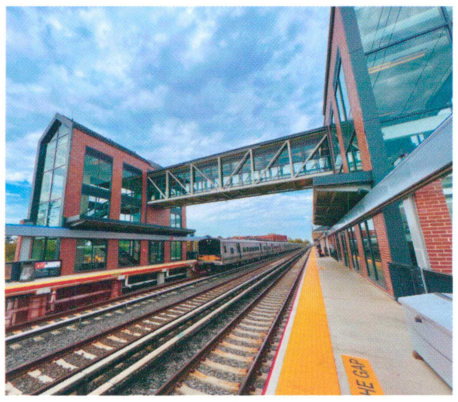


Integrando la innovación para un futuro sostenible





Port Augusta DJI 001 CPB



3rd Track. Overpass, EEUU, 2023

17 CIN TQL Stadium EXT



ACCD Paluxy Hall Exterior



Túnel Chesapeake JV. Virginia, EEUU, 2023



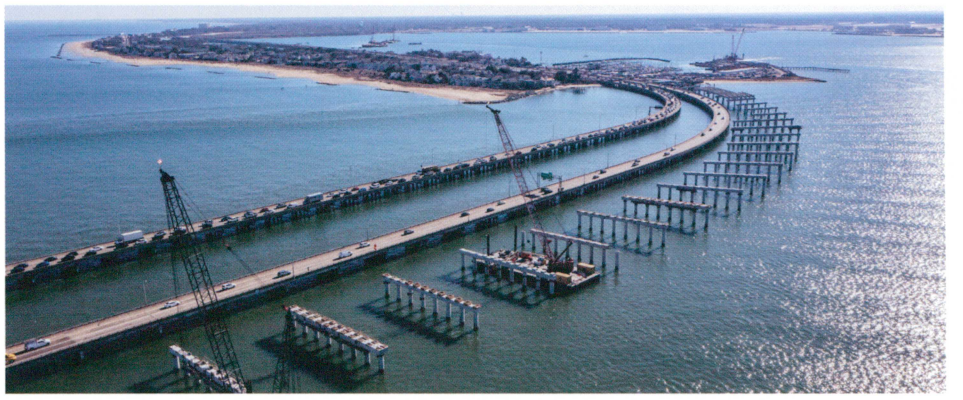
Viviendas 112 Alcobendas, Madrid, 2023



Madison Square Garden, EEUU



Ruta Nacional N° 12 con Av. Circunvalación de Paraná, Entre Ríos, Argentina, 2020



I-64 Hampton Roads Bridge Tunnel Expansion, EEUU



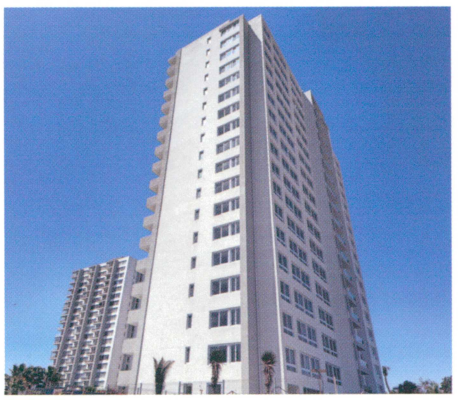
3rd Track, EEUU, 2023



Estación de Euston. Londres, Reino Unido, 2023



Harvard University, Science and Engineering Complex, Boston, EEUU



Viviendas Arica City Center T4. Arica, Chile, 2023



270 viviendas, Promotora Kronos, Córdoba



SoFi-Stadium-LA-KevinKorczyk, 2020



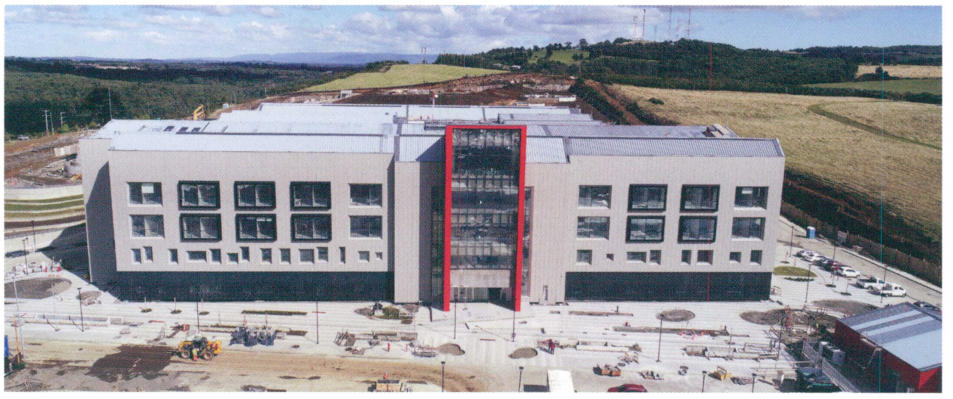
JF WHITE EMSF



Centro Deportivo Edén, Fase I. Mijas, Málaga, 2023



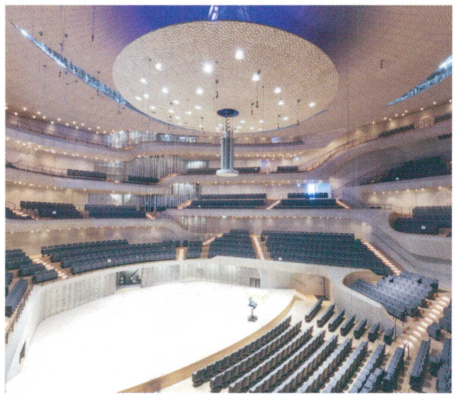
EDAR Ciudad de Concepción, Argentina



Hospital de Ancud, Chile, 2023



Central Polk Parkway, EEUU, 2023



Elbphilharmonie





Juzgado Garantía Osorno, Chile, 2023



Hospital Quellón, Chile, 2023

Puerto de Zona de Charcos. Playa de Valleseco, Tenerife



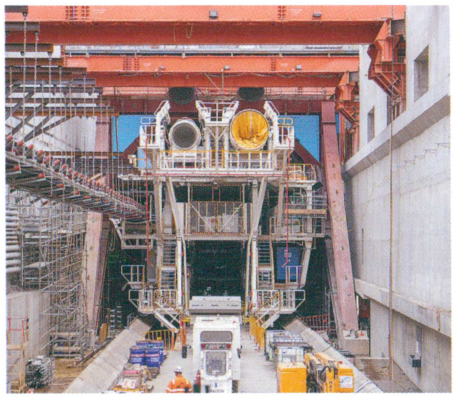
Aeropuerto de Hong Kong



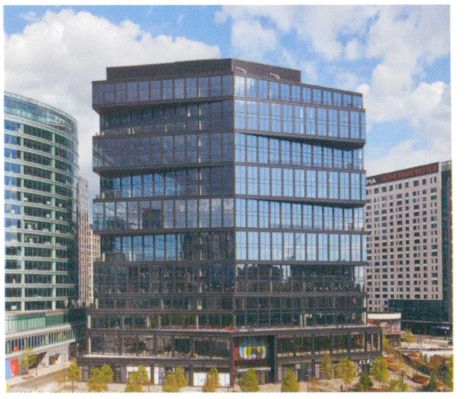
Torre Harbor bridge. Texas, EEUU, 2023



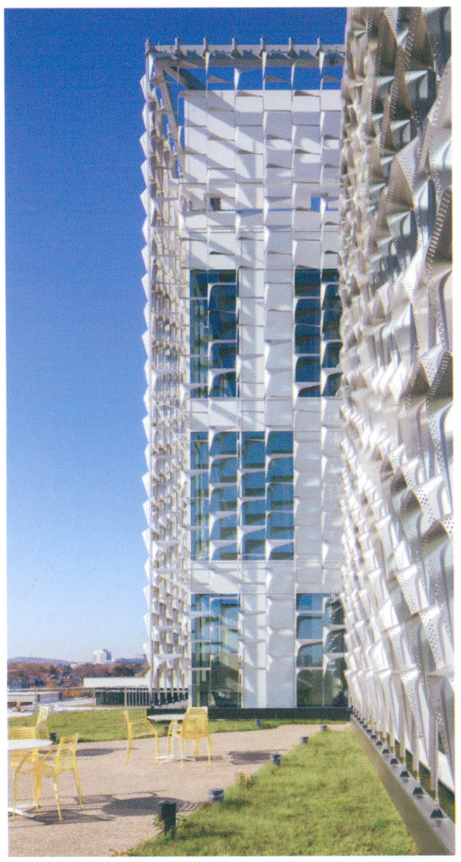
Mater Hospital, Queensland



Túnel West Gate



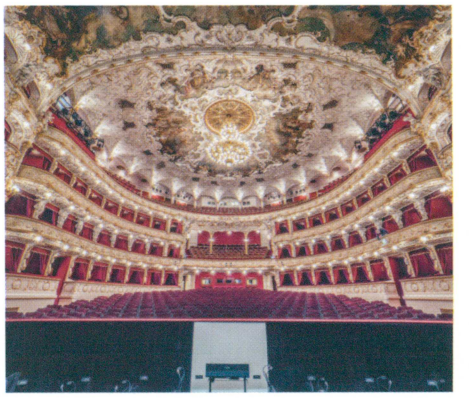
WS L4 03



Harvard SEC



North East Link Primary Package public private partnership, Victoria



Ópera Praga Hochtief



64 viviendas Stella Moreras, Valencia, 2023



Sydney Metro, Sydney



Estadio Clippers



Instituto de Arte de Chicago, Turner



Bruce Highway Upgrade QLD



Rheinbruecke Duisburg, Luftaufnahmen, 2022



DuttonPark-a



203 viviendas Torre Ikon, Valencia, 2023



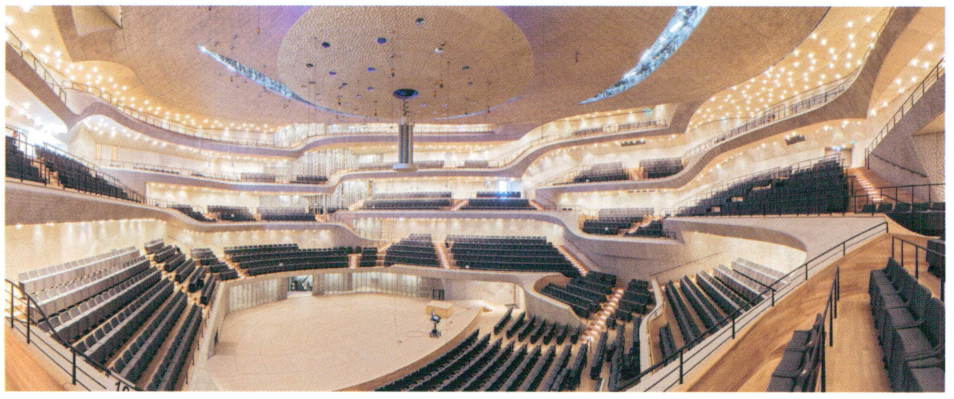
Music-Row-Nashville, 2022



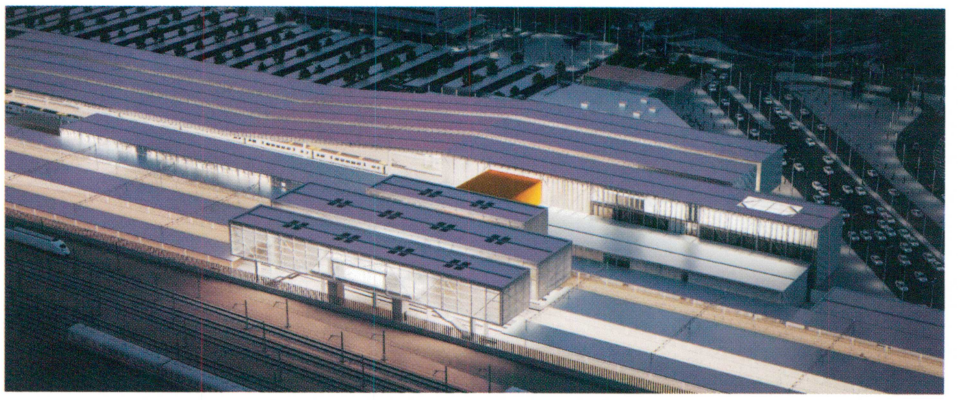
128 viviendas Los Acebos. Colmenar, Madrid, 2023



Implantación Monumento a Mauthausen, Madrid, 2023



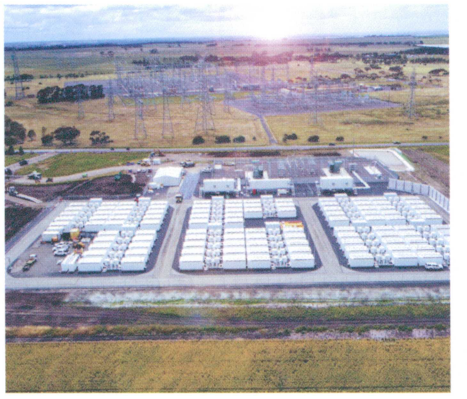
Grosser Saal-Panorama



Infografía estación Valencia Joaquín Sorolla exterior panorámica



Transmisión Gully, Nueva Zelanda



Tesla battery for TransGrid



Sydney Metro, Sydney



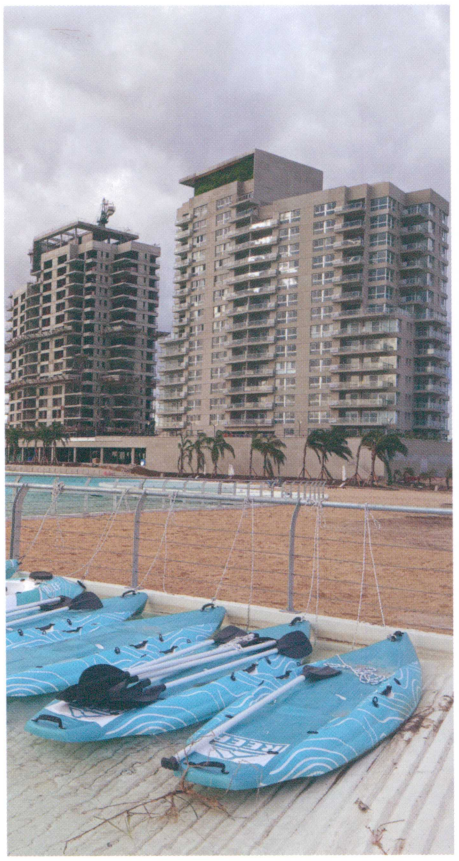
Music Row Nashville



Warringah Freeway upgrade, New South Wales



Juzgado Garantía Osorno, Chile, 2023



344 viviendas Sky Residences Remeros Beach. Buenos Aires, Argentina



Intercity Trains, Sydney



Oficinas Cristobal de Moura y Sousa, Barcelona, 2023



Vista general, Chesapeake túnel JV. Virginia, EEUU, 2023



Christchurch Convention Centre (Te Pae Christchurch Convention Centre), New Zealand



Cross River Rail, Queensland



Lewis Stadium



Hospital de Ancud, Chile, 2023



Residencia de Estudiantes Domo, Madrid



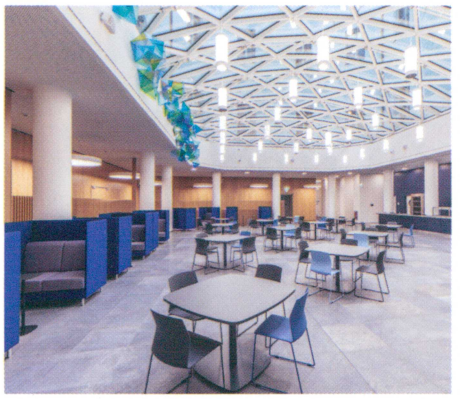
AVE y Vasca Tramo Astigarraga-Irún, Hernani, Guipozcoa, 2023



Estadio Audi Field, DC United v FC Dallas



I-64 Hampton Roads Bridge Tunnel Expansion



BMG Haus, Berlin, 2022



Daños temporal marítimo, Ceuta, 2023



Bills Stadium, EEUU



Wuerttembergische Strasse Berlin, 2021



BMG Haus, Berlin, 2022



BMG Haus, Berlín, 2022



Music Row Nashville



Strombruecke Magdeburg Himmel, 2021



Residencial Amaire, Alicante, 2023



Leverkusen Drohne, 2022



Carretera de emergencia, La Palma, 2023



Rheinbruecke Duisburg A40, 2022



WS L4 01



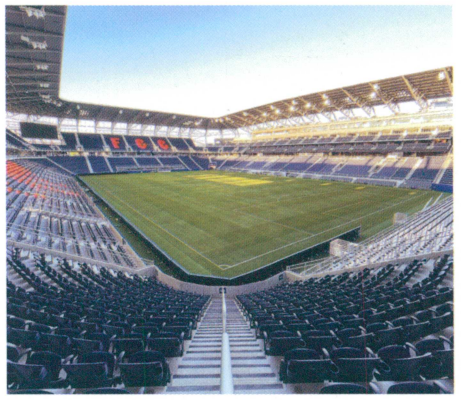
270 viviendas Promotora Kronos, Córdoba



EIX Diagonal, Barcelona



Presa de Yesa, 2023



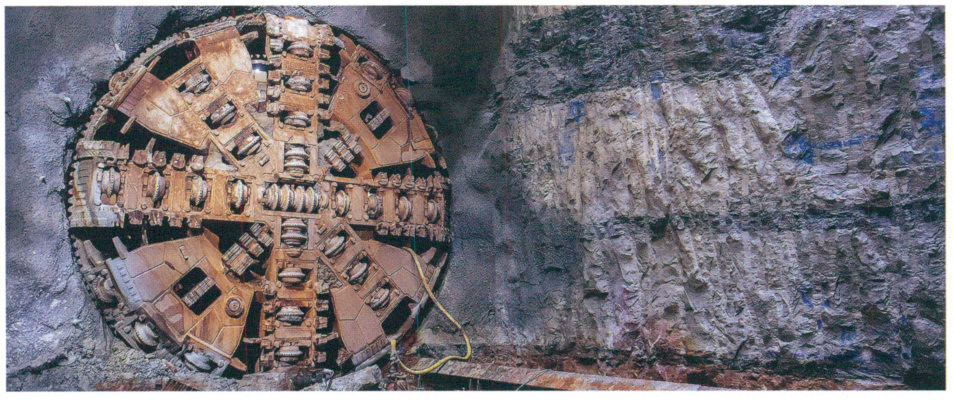
17 CIN TQL Estadio INT



Interior del túnel, Chesapeake túnel JV. Virginia, EEUU, 2023



Hotel Taoro Rehabilitación. Tenerife, Canarias



Sydney Metro West, Eastern Tunnelling Package, New South Wales



7 Referencias índices y notas

Referencias bibliográficas

[1] Aguiló, Miguel; 2005. *ACS. Actividades de Construcción y Servicios. Desde 1873*. ACS, Madrid

[2] Aguiló, Miguel; 2008. *Forma y tipo en el arte de construir puentes. Abada, Madrid.*

[3] Aguiló, Miguel; 2013. *Qué significa construir. Claves conceptuales de la ingeniería civil. Abada editores, Madrid*

[4] Aguiló, Miguel; 2014. La Construcción del Nueva York moderno. ACS, Madrid

[5] Aguiló, Miguel; 2021. *La necesaria construcción de Vancouver.* ACS, Madrid.

[6] Arenillas Melendo, Justo; 1987. Estados Unidos, un ferrocarril diferente III: las grandes compañías de ferrocarriles. *Vía Libre, num 277 (feb 1987):23-29. https://www.vialibre-ffe.com/pdf/10922_pdf_08.pdf*

[7] Asimov, Isaac; 1974 *El nacimiento de los Estados Unidos, 1763-1816*. Alianza Editorial, Madrid, 1983.

[8] Ballon, Hillary; 2002. *New York's Pennsylvania Stations*. Norton and Company, New York.

[9] Bednar, Michael; 2006. *L'Enfant's Legacy*. Public Spaces in Washington DC. The John Hopkins University Press, Baltimore, Maryland.

[10] Boudreau, George W.; 2012. *Independence. A Guide to Historic Philadelphia*. First Westholme Paperback, Yaerdley, Pennsylvania 19067.

[11] Bowie, Karen; 2005. Le débat sur le 'sprawl' aux États-Unis et l'exemple de la région de Washington, D.C. En: Grillet-Aubert, Anne; Guth, Sabine; 2005. *Déplacements. Architectures du transport: territoires en mutation*. Éditions Recherches/Ipraus, Paris: 77-96.

[12] Brown, David J.; 2001. *Bridges. Three thousand years of defying nature*. MBI, St. Paul.

[13] Bryce, James;1888. *The American Commonwealth* 1&2. McMillan and Co, 3ª Ed., 1941. Liberty Fund, Inc. (Kindle ed.), 1995.

[14] Carter, Elliot; 2016. Alexandria's Old Torpedo Factory. *Architect of the Capital.* Hidden History in Washington (Oct. 9, 2016). https://architectofthecapital.org/posts/2016/10/9/torpedo-factory.

[15] CBBT District; 2014. *Chesapeake Bay Bridge - Tunnel.* American's Coasstal gateway. CBBT District and Terrell Creative. www.CBBT.com

[16] Condit, Carl W.; 1952. *The rise of the skyscraper.* The University Chicago Press, Chicago.

[17] Condit, Carl W.; 1960. *American building art: The nineteenth century.* Oxford University Press, New York.

[18] Condit, Carl W.; 1961. *American building art: The twentieth century*. Oxford University Press, New York.

[19] Condit, Carl W.; 1968. American building: materials and techniques from the first colonial settlements to the present. The University of Chicago Press, New York

[20] Conn, Steven; Page, Max; eds.; 2003. *Building the Nation. Americans write about their architecture, their cities and their landscapes.* University of Pennsylvania Press, Philadelphia.

[21] Curtis, William J. R.; 1986. *La arquitectura moderna desde 1900*. Phaidon Press Limited, London; Phaidon Press Inc. New York; 1ª ed. en español 1986; 3ª ed. en español 2006; traducción de Jorge Sainz.

[22] Danto, Arthur C.; 2005. *El abuso de la belleza: La estética y el concepto del arte.* Paidós, Barcelona

[23] Ellis, Edward S.; 1903. *Thomas Jefferson. A Character Sketch*. With supplementary essay, by G. Mercer Adam, With an account of the Louisiana purchase, together with anecdotes, characteristics, and chronology. Collection, Great Americans of History. H. G. Campbell Publishing Co., Milwaukee.

[24] Florida, Richard; 2009. Mega-Regions and High-Speed Rail. *The Atlantic, May, 4, 2009*. https://www.theatlantic.com/national/archive/2009/05/mega-regions-and-high-speed-rail/17006/

[25] Florida, Richard; 2017. *The New Urban Crisis. Gentrification, Housing Bubbles, Growing Inequality, and what we can*

[26] Frampton, Kenneth; 2004. *Nueva York capital del siglo XX*. Abada, Madrid.

[27] Gasparini, Dario; et al.; 2016. *Strength of Burr-Arch Trusses, HAER OH-38*. Historic American Engineering Record, National Park Service, Washington DC

[28] Giedion, Sigfried; 1978. *Espacio, Tiempo y arquitectura : (el futuro de una nueva tradición).* Dossat, Madrid. 5ª ed.

Página anterior: Schuylkill River hacia aguas abajo, Philadelphia

[29] Glaeser, Edward; 2011. Triumph of the City. How Our Greatest Invention Makes Us Richer, Smarter, Greener; Healthier and Happier. McMillan, London.

[30] Griggs, Mark; 2014. Trenton Bridge: First Bridge across the Delaware River. Historic Structures, *Structure Magazine, Mars 201.* www.structuremag.org/?p=1713

[31] HAER, Historic American Engineering Record; s.f.; *Fairmont Waterworks Recording Project PA-51*.

[32] Haupt, Herman; 1851. *General theory of bridge construction*. D. Appleton and Company, New York. https://babel.hathitrust.org/cgi/pt?id=miun.agy3226.0001.001&seq=287

[33] https://de.wikipedia.org/wiki/Stauffacherbrücke

[34] Jackson, Joseph; 1923. *Early Philadelphia Architects and Engineers*. https://ia800902.us.archive.org/20/items/earlyphiladelphi00jack/earlyphiladelphi00jack.pdf

[35] Jacobs, Jane; 1961. *The death and life of great American cities: the failure of town planning*. Penguin Books, Middlesex, 1974.

[36] Jacobs, Jane; 2001. Efficiency and the Commons. Conversation with Janice Gross Stein. Grazing on the Commons Conference, Toronto Nov 15, 2000. In: *Vital Little Plans*. Ed. By Samuel Zipp & Nathan Storring. Random House, 2016: 370-380.

[37] John Andrew Gallery; 2016. *Philadelphia Architecture. A guide to the city*. Center for Architecture & Paul Dry Books Edition, Philadelphia.

[38] Kaplan, Frank; 2023. *His Masterly Pen. A Biography of Jefferson The Writer*. Harper Collins Publisher, Ed. Kindle

[39] Kyriakodis, Harry; Spivak, Joel; 2019. *Underground Philadelphia*. From Caves and Canal to Tunnels and Transit. The History Press, Charleston, South Caroline.

[40] Lewis, Michael J.; 2021. Philadelphia Builds. Essays in Architecture. Paul Dry Books, Philadelphia.

[41] Looney, Robert E.; 1976. *Old Philadelphia in Early Photographs 1839-1914. 215 prints in the collections of the Free Library of Philadelphia*. Dover Publications Inc. New York.

[42] Marcavitch, Aaron; 2018. *US Route 1, Baltimore to Washington DC*. Arcadia Publishing, Charleston, South Carolina.

[43] Meyers, Allen; Spivak, Joel; 2010. *Philadelphia Railroads. Images of Rail.* Arcadia Publishing, Charleston, South Carolina.

[44] Moeller, G. Martin, Jr.; 2022. AIA Guide to the Architecture of Washington. John Hopkins University Press, Baltimore.

[45] Moll, Fred J.; 2012. P*ennsylvania's Covered Bridges*. Images of America. Arcadia Publishing, Charleston, South Caroline.

[46] Mumford, Lewis; 1958. The Disappearance of Pennsylvania Station. In: Coon, Steven; Page, Max; eds.; 2003. *Building the Nation. Americans write about their architecture, their cities and their landscapes*. University of Pennsylvania Press, Philadelphia:381-387

[47] Mumford, Lewis; 1960. *Las décadas oscuras*. Infinito, Buenos Aires.

[48] Murphy, Jim; 2021. *Real Philly History, Real Fast*. Fascinating Facts and Interesting Oddities about the City's Heroes and Historic Sites . Temple University Press, Philadelphia.

[49] Ovason, David; 1999. *The Secret Architecture of our Nation's Capital.* The Mason's and the Building of Washington DC. Century Books, London. US. Edition: Harper Collins Publisher, 2023.

[50] Padover, Saul K.; 1946. *Thomas Jefferson and the National Capital*. Containing notes and correspondence between Jefferson, Washington, L'Enfant, Ellicott, Hallett, Thornton, Latrobe, and others... 1783-1818. Unites States, Government Printing Office. Ed. facsimile, Forgotten Books, London, 2018.

[51] Passonneau, Joseph R.; 2004. *Washington Through Two Centuries*. A History in Maps and Images. The Monacelli Press.

[52] Plosky, Eric J.; 2000. *The Fall and Rise of Pennsylvania Station. Changing Attitudes Toward Historic Preservation in New York City*. S.B. Planning. Massachusetts Institute of Technology.

[53] Pope, Thomas; 18111. *A treatise on Bridge Architecture*. Alexander Niven, New York. http://www.cehopu.cedex.es/img/bibliotecaD/1811_Pope_treatise_1.pdf

[54] Robinson, Charles Mulford; 1899. Improvement in City Life: Aesthetic Progress. *Atlantic Monthly 83 (June 1899*).

[55] Rybczynski, Witold; 2010. *Makeshift Metropolis: Ideas About Cities*. Scribner. Edición de Kindle

[56] Schlichting, Kurt C.; 2001. *Grand Central Terminal. Railroads, Engineering, and Architecture in New York City*. The John Hopkins University Press. Baltimore and London.

[57] Scully, Vincent; 1970. American Houses: Thomas Jefferson to Frank Lloyd Wright. In:Hitchcock, Henry-Russell; Scully, Vincent; Weisman, Winston; Fein, Albert; 1970. *The Rise of American Architecture*. Praeger Publishers, in association with The Metropolitan Museum of Art, New York.

[58] Sennett, Richard; 1990. Las ciudades norteamericanas: planta ortogonal y ética protestante. *Revista Internacional de Ciencias Sociales, 125*. UNESCO. http://www.bifurcaciones.cl/2004/12/ sennett-planta-ortogonal-etica-protestante

[59] Shackleton, Robert; 1918. *The Book of Philadelphia*. The Penn Publishing Company, Philadelphia.

[60] Smith, Carl; 2013. *City Water, City Life.* Water and the Infrastructure of Ideas in Urbanizing Philadelphia, Boston and Chicago. The University of Chicago Press, Chicago. Ed. Kindle.

[61] Stapleton, Darwin H.; 1980. *The Engineering Drawings of Henry Latrobe*. Yale University Press, New Haven and London.

[62] Sumerson, John; 1980. *El lenguaje clásico de la arquitectura*. Gustavo Gili, Barcelona, 2017.

[63] Sutherland, R. J. M.; (ed.); 1997. *Structural Iron, 1750-1850*. Ashgate, Aldershot. (Studies in the history of civil engineering, 9).

[64] Symonds, Craig L.; Clipson, William J.; 1986. A Battlefield Atlas of the American Revolution. National & Aviation Publishing Co. of America. Savas Beatie LLC, El Dorado, CA, 2018

[65] Washington Post Company & Slauson, A. B. ; 1903. *A history of the city of Washington, its men and institutions / by The Washington Post ; edited by Allan B. Slauson of the Library of Congress*. Washington D.C. United States, 1903. Washington, D.C.: Copyright by The Washington Post Co. [Photograph] Retrieved from the Library of Congress, https://www.loc.gov/item/03027504/

[66] Wyss, Beat; 1996. *La voluntad de arte, sobre la mentalidad moderna.* Abada, Madrid, 2010.

Índice temático

A

Abele, Julian, 119
Accidentes geográficos,
Bahía de Chesapeake, 9, 13, 16, 22, 24, 125, 126, 139, 147, 152, 153, 163, 164, 165, 169, 173, 205, 262, 271
Bahía de Delaware, 126, 173
Canal de Georgetown,232
Canal de Virginia, 232
Canal de Washington, 13, 224, 225, 232, 233
Canal Thimble Shoal, 164
Cataratas de Conowingo, 169
Cataratas de Trenton, 166
Cataratas del Schuylkill, 72
Estuario del río Delaware, 13, 126
Isla de Manhattan, 183
Isla Theodore Roosevelt (Mason's), 270
Lago Erie, 217
Montes de Allegheny, 166, 175
Océano Atlántico, 126, 157, 158, 266
Océano Pacífico, 24, 157
Potomac Great Falls, 177, 219, 225
Potomac Little Falls, 225
Tidal Basin, 223, 232, 233, 247, 248, 249, 275
Valle del Delaware, 193
Valle del Nilo, 102
Valle del Potomac, 174, 177
Acontecimientos históricos,
Acuerdos de Camp David, 290
Asedio de Charleston, 208
Batalla de Long Island, 22
Batalla de Normandía, 290
Batalla de North Point, 158
Declaración de Independencia de Estados Unidos, 13, 20, 21, 22, 24, 203, 226, 286, 295
Exposición Colombina Mundial, 184, 253
Exposición Universal de Philadelphia, 119
Gran Depresión, 191
Gran hambruna irlandesa,88
Guerra anglo-estadounidense de 1812, 209
Guerra de Independencia de Estados Unidos, 9, 15, 16, 19, 20, 22, 24, 25, 26, 155, 292, 296
Guerra de Irak, 291
Guerra de Secesión de Estados Unidos, 29, 53, 73, 221, 241, 250, 272, 291
Guerra de Vietnam,88, 254
Invasión de bahía de Cochinos, 290
Ley seca en los Estados Unidos, 149
Masacre de Boston, 21
Motín del Tea Party, 21
New Deal, 272, 295
Pánico de 1857, 52
Primera Guerra Mundial, 178, 266
Segunda Guerra Mundial, 128, 191, 198, 266
Sitio de Savannah, 208
Stamp Act Congress, 20
Tratado de París,25, 154
Adams, John Quincy, 21, 31, 37, 174, 176, 228, 230, 236
Aeropuertos, puertos, muelles,
Cherry Street Pier, 129
Puerto de Baltimore, 126, 157, 159
Puerto de Boston, 21
Puerto de Newark, 186
Puerto de Nueva York, 126, 167
Puerto de Philadelphia, 24, 173
Race Street Pier, 129
Seagirt Marine Terminal, 159
Alexander, Columbus, 291
Alexander, John, 264
Anne (Queen of Great Britain), 154
Arouet, François-Marie (Voltaire), 14, 38

B

Bacon, Henry, 250
Beck, George Jacob, 270
Benjamin, Asher, 44
Berkeley, William, 291
Biddle, Nicholas, 51, 283
Biddle, Owen (Jr.), 44, 45, 69
Biden, Joseph (Joe) Robinette (Jr.), 199, 230
Birkinbine, Henry P. M., 84
Bizot du Coudray, Pierre Charles, 208
Bodega y Quadra, Juan Francisco, 24
Boldt, George, 107
Boulton, Matthew, 81
Bromley, Drury, 81
Brown, Glenn, 242
Bryce, James, 202
Burnes, David, 207, 212
Burnham, Daniel Hudson, 191, 194, 196, 198, 242, 250
Burr, Theodore, 13, 60, 61, 63, 65, 70, 219

C

Calles y plazas,
Benjamin Franklin Parkway, 114, 119, 191
Broad Street, 39, 40, 42, 105, 106, 107, 108, 110, 188, 189, 190, 191
Campos Elíseos, 114
Chestnut Street, 52, 70, 74, 107, 193, 209
Christopher Columbus Boulevard, 88
Columbus Circle, 194
Constitution Avenue, 224, 247
Delaware Avenue, 194
Dock Street, 93
Duke Street, 265
Eighth Street, 209, 210
Eisenhower Avenue, 265
Fifteenth Street, 42, 191
Filbert Street, 188
First Street, 194, 224
Fourteenth Street, 42, 220, 223
Fourth Street, 120
Franklin Square, 114
Front Street, 42, 92
High Street, 39, 69
Independence Mall, 37
King Street, 265
Lafayette Square, 152, 231, 244
Lafayette Street, 152
Locust Street, 93
Logan Square, 114, 115
Louisiana Avenue, 194
Market Street, 39, 40, 42, 68, 69, 96, 100, 105, 106, 120, 128, 134, 135, 138, 152, 180, 181, 188, 276
Maryland Avenue, 252
Massachusetts Avenue, 194
N Street, 271
New York Avenue, 291
Ninth Street, 120
Ocean Parkway, 245
Penn Square, 75, 188
Pennsylvania Avenue,2 11, 212, 225, 272, 275
Pine Street, 42
Prince George Street, 155
Rittenhouse Square, 114, 115
Second Street, 42
Seventh Street, 92, 209
Spring Garden Street, 134
Spring Street, 134
Spruce Street, 145
Stanton Square, 194
Therty-fourth Street, 121
Third Street, 93
Thirtieth Street, 180, 191, 192, 193, 271, 277
Thirty-sixth Street, 175
Twenty-fourth Street, 42
Walnut Street, 92, 209
Washington Square, 114, 115
Wisconsin Avenue, 175
Canales,
Canal Chesapeake & Delaware, 164, 172, 173, 224
Canal Chesapeake & Ohio, 176, 177, 271
Canal de Panamá, 157
Canal del Potomac, 175, 219
Canal Delaware & Hudson, 167
Canal Delaware & Raritan, 167
Canal Delaware Division, 167
Canal Erie ,174
Canal Lehigh, 167
Canal Little Falls, 224, 225
Canal Schuylkill, 167
Canal Susquehanna & Tidewater, 169
Carreteras, vías, líneas de transporte,
Baltimore & Ohio Railroad, 66, 70, 139, 159, 176, 193, 195, 271
Baltimore & Potomac Tunnel, 199
Baltimore-Washington Parkway, 139
Delaware Expressway, 88, 92
Delaware, Lackawanna & Western Railroad, 178
Frederick Douglas Tunnel, 199
Interstate 395, 224
Interstate 95, 88, 139
Lehigh Valley Railroad, 178
Middle Ferry, 134
Northeast Corridor (NEC), 191
Parallel Thimble Shoal, 165
PATCO Speedline (High Speed Line), 128
Paw Paw Tunnel, 166
Pennsylvania Railroad, 9, 70, 125, 135,

138, 180, 183, 184, 185, 188, 191, 242
Reading Railroad, 178
Schuylkill Expressway, 116
Upper Ferry, 134
US Route 1, 16, 139, 142, 146, 152, 199
Washington Metro,198
Carroll, Charles, 270
Carroll, Daniel, 212, 213, 216, 270
Carter, James (Jimmy) Earl (Jr.), 230, 290
Casey, Edward Pearce, 237
Casey, Thomas Lincoln, 237
Cassatt, Alexander Johnston, 184
Charles II, 38
Ciudades,
Albany, 203
Alexandria, 102, 152, 175, 204, 205, 206, 220, 222, 263, 264, 265, 266, 267, 268, 270, 291
Allentown, 167
Amán, 39
Annapolis, 13, 23, 26, 152, 154, 155, 163, 204
Atenas, 46, 49, 119, 155
Atlantic City, 88, 148, 149, 150, 151
Badajoz, 203
Baltimore, 13, 22, 45, 47, 66, 70, 126, 135, 138, 139, 143, 145, 146, 147, 152, 154, 157, 158, 159, 163, 173, 176, 193, 195, 199, 205, 223, 271
Bassano del Grappa, 58
Baton Rouge, 217
Bethlehem, 138, 167
Bladensburg,1 46, 206
Boston, 20, 21, 22, 45, 199, 203, 214, 217, 274
Buffalo, 217
Cabin John, 175, 218
Cáceres, 203
Camberra, 203
Camden, 88, 128, 129
Carderock, 175
Charleston, 208
Charlottesville, 14, 289
Chicago, 14, 184, 191, 194, 203, 242, 243, 245, 253
Cleveland, 217, 230
Columbia, 169
Concord, 22, 152, 153
Cumberland,166, 175, 232
Delaware, 37
Detroit, 21, 25, 51, 183, 184, 185
Distrito de Columbia,12, 174, 206, 207, 217, 264, 278, 296, 297
Easton, 134
Elkridge Landing, 146
Gante, 53
Georgetown, 146, 174, 175, 176, 177, 179, 204, 205, 206, 209, 220, 224, 232, 263, 270, 271, 272, 275
Germantown, 25, 204
Hampton, 164
Hancock, 175
Harrisburg, 203
Havre de Grace, 126, 142, 144, 147, 152, 153, 160, 169
Indianapolis, 217
La Habana, 24
Lambertville, 134
Lexington, 22, 26
Lima, 24
Little Falls, 174, 175, 224, 225
Londres, 12, 13, 16, 38, 39, 45, 46, 53, 74, 217, 236, 274, 296
Los Ángeles, 180
Madison, 217
Manayunk, 84
Mankato, 119
Melbourne, 203
Mérida, 203
Morrisville, 60
New Hope, 66, 134
Newark, 186
Newburyport, 67
Newport, 22, 25
Newport News, 164
Norfolk, 126, 154, 164, 205
North East, 63
Nueva York, 14, 16, 20, 22, 25, 26, 31, 53, 60, 65, 126, 139, 145, 167, 180, 181, 183, 185, 186, 188, 189, 190, 191, 199, 202, 203, 205, 208, 242, 243
Nuremberg,2 66
París,25, 59, 73, 102, 154, 206, 208, 211, 225
Pensacola, 154
Philadelphia, 1, 3, 7, 9, 12, 13, 15, 16, 17, 19, 20, 22, 24, 25, 26, 27, 29, 32, 38, 39, 40, 41, 44, 45, 46, 47, 49, 50, 51, 52, 53, 65, 66, 67, 68, 69, 72, 73, 74, 76, 77, 78, 79, 81, 83, 84, 86, 88, 91, 93, 94, 100, 105, 107, 110, 112, 113, 114, 115, 116, 118, 119, 122, 126, 127, 128, 129, 134, 135, 138, 139, 140, 143, 144, 147, 152, 155, 166, 167, 173, 178, 180, 181, 188, 191, 193, 195, 199, 203, 204, 205, 207, 208, 209, 210, 214, 216, 220, 236, 262, 274, 276, 277, 283, 292, 296
Phillipsburg, 134
Phoenixville, 65, 167
Pittsburgh, 113, 166, 175
Pottsville, 167
Quebec, 22
Reading, 99, 100, 101, 106, 113, 134, 138, 167, 178, 188, 276
Reichenau, 58
Richmond, 47
Riverton, 84
Rock Hall, 155
Roma, 252, 295
Sacramento, 203
Sandusky, 217
Savannah, 208
Schaffhausen, 58, 59
Seneca, 174, 175
Seven Locks, 175
Sidney, 96, 203
Silver Springs, 207
Springfield, 203
Toledo, 46
Trenton, 22, 60, 61, 113, 126, 134, 166
Virginia Beach, 164
Washington DC, 1, 3, 7, 12, 13, 14, 16, 17, 22, 51, 53, 74, 78, 126, 139, 146, 147, 152, 154, 166, 173, 179, 180, 181, 191, 198, 199, 202, 203, 208, 209, 210, 212, 214, 220, 221, 224, 225, 226, 227, 232, 234, 236, 240, 241, 242, 244, 265, 274, 289, 290, 296
Wettingen, 58, 59
Widewater, 175
Wilmington, 143, 199, 204
Wrightsville, 169
York, 25
Yorktown, 25, 28
Zúrich, 58
Cole, Thomas, 46
Colón, Cristóbal, 194, 195
Condit, Carl Wilbur, 129
Continentes,
América, 7, 12, 15, 20, 47, 51, 53, 57, 59, 66, 73, 126, 144, 155, 158, 183, 202, 208, 270, 295, 296
América del Norte,2 0, 59
América del Sur, 158
Europa, 56, 58, 59, 113, 168, 225
Corbett, Harvey Wiley, 268
Cornwallis, Charles, 25, 145, 155
Crammond, William, 84
Cret, Paul Philippe, 114, 115, 129, 138, 247
Cromwell, Oliver, 38
Curtis, William, 251
Custis Law, Elizabeth Parke, 291
Custis, George Washington Parke, 291
Custis, John Parke, 291

D

Danto, Arthur Coleman, 254
Davidson, Samuel, 212
Davis, John, 74
Deakins, William (Jr.), 207
Douglas, William O., 177
Downing, Andrew Jackson, 116
Duchamp, Marcel, 119

E

Eakins, Thomas Cowperthwaite, 119
Edificios, construcciones,
Abraham Lincoln Memorial, 181, 221, 244, 247, 250, 253, 274
Academy of Natural Sciences of Drexel University, 114
Acrópolis de Atenas, 119
Acueducto de Alexandria, 175
Acueducto del Potomac, 218, 219
Alhambra, 102
American Philosophical Society, 52
Andalusia (Nicholas Biddle Estate), 283
Azud de Fairmount, 84
Bancroft Hall, 154
Bank of Pennsylvania, 47
Barnes Foundation, 114
Bellevue-Stratford Hotel, 107
Berkeley-Carteret Hotel, 149
Boathouse Row, 116, 117
Capitolio, 9, 12, 13, 21, 51, 173, 181, 194, 196, 199, 201, 206, 209, 210, 211, 212, 217, 219, 223, 224, 225, 226, 227, 228, 237, 240, 241, 243, 244, 247, 250, 251, 260, 262, 274, 275, 289, 291
Casa Blanca, 9, 12, 22, 201, 210, 211, 212, 215, 219, 229, 230, 231, 243, 244, 247, 252, 274, 275
Center Square Water Works, 75, 78, 114
Chalfonte House, 149
Chicago Tribune Tower, 181
College Hall, 120
Congress Hall, 226
Curtis Centre Building, 94
Customs House, 48
Dennis Hotel, 149
Eastern State Penitentiary, 113, 276, 277
Fairmount Water Works, 13, 56, 65, 75, 76, 77, 78, 79, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 114, 116
Federal Hall, 20, 31
Fisher Fine Arts Library, 120
Fort Island Battery, 91
Fort McHenry, 158, 159
Fort Mifflin, 209
Fort Severn, 154
Fort Washington, 209
Fort Whetstone, 158
Franklin Delano Roosevelt Memorial, 247
Franklin Field, 121, 122
Franklin Institute, 114
George Mason Memorial,2 47
George Washington Masonic National Memorial, 268
Haddon Hall Hotel, 149
Haddon House, 149
Halle au Blè, 225
Head House, 42
Hill College House, 121
Independence Hall, 13, 15, 20, 21, 29, 32, 36, 48, 52, 57, 91
Independence Seaport Museum,88, 90
Kelly Natatorium, 83
Kimmel Center for the Performing Arts, 110, 111
Lemon Hill Mansion, 84
Library of Congress, 12, 14, 20, 21, 22, 25, 28, 29, 31, 32, 36, 41, 44, 47, 51, 60, 61, 66, 67, 69, 71, 72, 75, 78, 81, 90, 94, 99, 113, 140, 142, 144, 147, 172, 173, 174, 180, 183, 184, 185, 189, 190, 192, 205, 206, 208, 210, 212, 214, 216, 218, 224, 225, 227, 232, 234, 235, 236, 237, 241, 243, 244, 263, 264, 265, 266, 274, 275
Linterna de Lisícrates, 49
Madison Square Garden, 185
Martin Luther King, Jr. Memorial, 247
Masonic Temple of Philadelphia, 24, 102, 103, 102, 103, 106, 292
Middleton Tavern, 13, 155
Monticello, 14, 38, 173, 282, 283, 284, 285, 289
Monumento a George Washington, 212, 221, 229, 241, 244, 247, 274
Mount Vernon, 14, 145, 227, 278, 279, 280, 281
New Mill House ,84
New York City Hall, 208

New York Post Office,1 85, 275
Old Custom House, 52
Old Mill House, 83
Palestra (The), 122
Panteón de Roma, 47
Parkway Central Library, 114
Partenón de Atenas, 48
Penitenciaría Estatal de Richmond, 47
Philadelphia Bank Building, 52
Philadelphia City Hall, 20, 78, 100, 104, 105, 106, 114, 115
Philadelphia Museum of Art, 81, 83, 86, 114, 118, 119, 181, 276, 277
Propileos de Atenas, 184
Reading Terminal Market, 99, 106
Resorts Atlantic City, 149
Rodin Museum, 114
Schuylkill Engine House, 75, 86
Second Bank of the United States,48
Sedgley House, 84
Society Hill Towers, 92, 93
State House,13, 26, 32
Taj Mahal, 251
Termas de Caracalla, 184
The Oval Fountain, 114
The Vessel (TKA), 186
Thomas Jefferson Building, 237
Thomas Jefferson Memorial, 181, 202, 244, 247, 252, 253, 275
Torpedo Factory Art Center, 266
U.S. Naval Torpedo Station, 266
Vaux le Vicomte, 263
Vietnam Veterans Memorial, 88, 254
Walnut Street Garage, 121
Washington National Gallery of Art, 181
Eisenhower, Dwight David, 230, 290
Ellet, Charles, 13, 72, 73, 168
Ellicott, Andrew, 206, 207, 214, 216, 217
Ellicott, Joseph, 217
Elmes, James, 44
Emerson, Ralph W., 46
Estaciones,
Baltimore & Ohio Railroad Station, 193
Broad Street Station, 188, 189, 190, 191
Grand Central Station, 180, 183
Los Angeles Union Station, 180
Pennsylvania Station, 14, 180, 183, 184, 185, 186, 191, 196
Reading Terminal Station, 100
Suburban Station, 191
Thirtieth Street Station, 180, 191, 192, 193, 277
Washington Union Station, 180, 181, 197, 198, 199
Estados de los Estados Unidos,
California, 30, 203
Colorado, 30, 250
Delaware, 31, 128, 173, 204, 224
Florida, 12, 30, 154
Georgia, 12, 25, 30, 204
Illinois, 30, 203
Kentucky, 30, 65
Maryland, 13, 26, 29, 30, 47, 63, 65, 66, 126, 140, 146, 154, 155, 157, 158, 166, 169, 174, 175, 177, 199, 204, 205, 210, 211, 232, 252, 264, 270, 290
Massachusetts, 30, 44, 67, 68, 194, 216, 264
Minnesota, 30, 119
Missouri, 113
New England, 63, 140, 228
New Hampshire, 30, 31, 204
New Jersey, 22, 30, 60, 84, 88, 126, 128, 129, 135, 183, 199
North Carolina, 31
Nueva York, 26, 27, 31, 203, 217
Ohio,46, 65
Pennsylvania, 9, 14, 15, 22, 27, 28, 30, 38, 39, 42, 47, 60, 63, 65, 66, 69, 70, 71, 72, 94, 96, 102, 125, 126, 128, 135, 138, 140, 167, 169, 180, 183, 184, 185, 188, 191, 196, 203, 211, 212, 225, 242, 264, 272, 275, 277
Rhode Island, 22, 25, 30, 31, 113
Vermont, 30, 197, 296
Virginia, 14, 25, 27, 30, 31, 47, 65, 102, 126, 140, 155, 164, 165, 174, 204, 205, 207, 211, 217, 226, 232, 252, 264, 268, 279, 280, 286, 289, 291
Wisconsin, 217
Wyoming, 30, 296
Estaing, Charles Henri d' (conde d'Estaing), 22
Evans, Oliver, 81
Evans, Rudulph, 252

F

Finley, James, 13, 72, 73
Flagg, Ernest, 155
Frampton, Kenneth Brian, 185
Franklin, Benjamin, 21, 22, 25, 27, 37, 88, 102, 114, 119, 127, 128, 129, 130, 132, 135, 138, 155, 191, 277
French, Daniel Chester, 251

G

Gardoqui, Diego de, 24
Gehry, Frank (Goldberg, Frank Owen), 119
George II, 22, 270
George III, 22
Geyelin, Emile, 81
Gilpin, Samuel, 63
Girard, Stephen, 50, 51, 52, 102
Giurgola, Romaldo, 121
Gogh, Vincent Willem van, 119
Gould, Jay, 278
Graff, Frederic (Jr.), 79, 83
Graff, Frederick, 74, 78, 79, 86
Grasse, François Joseph de (conde de Grasse), 22
Gray, George, 144
Gréber, Jacques, 114
Green, Bernard Richardson, 237
Gries, John M., 52
Grubenmann, Hans Ulrich,5 8, 59
Grubenmann, Johannes, 58
Guastavino Moreno, Rafael, 119

H

Hains, Peter Conover,2 33
Halprin, Lawrence, 247
Hamilton, Alexander, 26, 27
Hamilton, Andrew, 32
Hardesty, Jerry, 155
Harwell, Faye B., 247
Hauducoeur, C. P., 147
Haupt, Herman, 59
Haviland, John, 44, 45, 113
Heatherwick, Thomas Alexander, 186
Hemings, Sally, 203
Herzog, George, 102
Holme, Thomas, 39, 41
Hopkins, Stephen, 24
Howe, William, 24, 25, 42
Howson, Robert, 291

I

Instituciones, empresas,
Académie royale de peinture et de sculpture de Paris, 211
ACS, 7, 9, 149
American Institute of Architects, 242, 253, 272
American Society of Civil Engineers, 165
Armada española, 24
Asamblea General de Delaware, 128
Autoridad Portuaria del río Delaware, 128, 132, 133, 135, 138
Barns & Bridges of New England, 63
Center for Architecture of Philadelphia, 49
Chesapeake & Ohio Canal Company, 166, 174
Comisión Conjunta del río Delaware, 128
Congreso de los Estados Unidos, 24, 25, 28, 31, 52, 154, 177, 202, 203, 204, 205, 208, 212, 226, 236, 237, 247, 266, 272, 296, 297
Congressional Joint Committee on the Library, 236
Congressional Research Service, 237
Corona británica, 38
Corte Suprema de los Estados Unidos, 177, 181, 237, 247
Department of Motor Vehicles, 297
Dragados USA, 164
École Nationale des Ponts et Chaussées, 73
Ejército Continental, 22, 102, 154
Ejército de los Estados Confederados, 208
Fairmount Park Commission, 116
Federal Records Center, 266
Gobierno Federal de los Estados Unidos, 42, 185, 203, 205, 208, 214
Graham, Anderson, Probst & White, 191
Graham, Burnham & Company, 191
Gran Logia de Pennsylvania, 102
Gran Logia de Virginia, 268
H. C. Oram & Company, 52
Hardaway Construction, 164
Histo Associates, 52
Home Box Office (HBO), 149
I.P. Morris & Company, 81
Interbeton, 164
Kelly-Maiello,37
Kinsley Construction, 63
Kohn Pedersen Fox Associates (KPF), 186
Landmarks Preservation Commission, 185
Logia Alexandria, 102
Logia Contrat Social de Paris, 102
Marina Real británica, 38
Maryland General Assembly, 146
McKim, Mead & White, 14, 180, 184, 221, 223
McMillan Plan Comission, 194, 196, 197, 250
Merrick & Towne Company, 81
Mount Vernon Ladies' Association, 278, 279
National Park Service, 37, 49, 218
National Railroad Passenger Corporation (Amtrak), 198, 199
National Register of Historic Places, 63
New World Restoration, 63
Office of Public Buildings and Grounds, 247
Old Georgetown Board, 272
Partido Republicano, 296
PCL Civil Constructors, 164
Pennsylvania Academy of Fine Arts, 94, 96
Philadelphia Aquarium, 83, 84
Philadelphia Bank, 52
Philadelphia City Council, 51
Philadelphia Eagles, 122
Philadelphia Orchestra, 110
Phoenix Nail Works, 65
Potomac River Company, 174, 224, 225
Pullman Company, 190
Rafael Viñoly Architects, 110
ROMA Design Group, 247
Senado de los Estados Unidos, 217, 221, 228, 242
Senate Committee on the District of Columbia, 242
Skidmore, Owings & Merrill (SOM), 149
Smithsonian Institution, 266
Sociedad Libre de Comerciantes, 92
State Roads Commission of Maryland, 63
The Chesapeake Bay Bridge and Tunnel District Comission ,164
Tidewater-Raymond-Kiewit, 164
Tiffany Studios, 94
Truax Timber Wright Woodworks, 63
Tuesday Club, 155
U.S. Army Corps of Engineers, 159, 218, 223, 237, 247, 291
U.S. Commission of Fine Arts, 250
U.S. Naval Academy,1 54, 163, 262
U.S. Navy,154, 262, 266, 290
Unesco, 14, 289
Universidad de Georgetown, 271
Universidad de Oxford, 38
Universidad de Pennsylvania, 120, 122, 198, 252, 286
Venturi & Rauch, 37
Wallace, Montgomery & Associates, 63
Washington Canal Company, 225
Washington Post, 220, 240, 278, 291
Watering Committee, 74, 81

J

Jackson, John Brinckerhoff, 142
Jackson, Joseph, 208, 209
Jefferson, Thomas,13, 14, 21, 56, 74, 95, 155, 173, 203, 204, 205, 206, 207, 209, 211, 212, 213, 216, 224, 225, 226, 228, 230, 236, 237, 244, 247, 252, 253, 262, 282, 283, 286, 289

Jiménez, Miguel, 199
Johnson, Joseph George, 63

K

Kahn, Louis, 120, 121
Kennicott, Philip, 220
Komandant, August, 120

L

Latrobe, Benjamin, 13, 44, 47, 68, 69, 70, 74, 75, 76, 77, 78, 84, 113, 146, 147, 168, 169, 172, 173, 224, 225, 226, 227, 263
Le Vau, Louis, 263
Lee, Robert Edward, 291
Lin, Maya Ying, 254
Lincoln, Abraham, 228, 230, 250, 251
Lincoln, Benjamin, 208
Livingston, Robert, 21
Lloyd, Isaac S., 84
Lugares, sitios, zonas,
  Arlington National Cemetery, 220, 221, 222, 223, 227, 274, 275, 291
  Bay View, 63
  Brooklyn, 183, 242, 245
  Camp David (Naval Support Facility Thurmont), 290
  Cecil County, 63
  Chestnut Hill, 84
  Cismone, 58
  Concord Point, 152, 153
  Cooper Point, 88
  Costa Este, 7, 142
  Dauphin County, 113
  Esplanade, 79, 86
  Essex County, 113
  Fairfax County, 102
  Fairmount Park, 13, 41, 56, 65, 68, 78, 79, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 114, 116, 117, 119, 138
  Franklin Court, 37
  Fraunces Tavern, 26
  Germantown, 25, 204
  Gran Philadelphia, 167, 178
  Gray's Garden, 145
  Hesse, 208
  Hudson Yards, 186
  Indias Occidentales, 158
  Jones Point, 207
  Lacio, 295
  Lancaster County, 113
  Lejano Oriente, 157
  Línea Mason-Dixon, 28
  Locust Point, 159
  Long Island, 22
  Manhattan, 31, 183
  Medio Oeste, 157
  Norfolk Naval Shipyard, 154
  Normandía, 290
  Nuevo Mundo, 38, 173
  Perelman Quadrangle, 120
  Society Hill, 42, 92, 93
  Staten Island, 26
  Swan Point, 159
  Transjordania, 39
  Valley Forge, 22, 25
  Véneto, 67
  Washington Navy Yard, 219, 224, 225, 262
  Whetstone Point, 158

M

Madison, James ,27, 213
Mandris Family, 155
Mason, George, 27
McKim, Charles Follen, 184, 185, 196, 221, 242
McMillan, James, 242
Middleton, Horatio, 155
Mills, Robert, 173
Mitchell, Ehrman, 121
Modjeski, Ralph, 129, 138
Moisseiff, Leon Solomon, 129, 138
Morley, Christopher Darlington, 188
Morris, Robert, 209
Motier, Gilbert du (Marqués de Lafayette), 22, 24, 102, 152
Mumford, Lewis, 184

N

Navier, Claude-Louis Henri, 72, 73

O

Olmsted, Frederick Law, 241, 245
Olmsted, Frederick Law (Jr.), 197, 241, 242

P

Padover, Saul Kussiel, 211
Países,
  Alemania, 46, 58
  Australia, 203
  Canadá, 53
  Cuba, 24
  Egipto, 290
  España, 24, 25, 155, 203
  Estados Confederados de América, 53
  Estados Unidos, 7, 12, 15, 16, 20, 21, 24, 29, 31, 42, 44, 47, 50, 52, 53, 60, 63, 65, 66, 69, 74, 79, 84, 88, 102, 114, 116, 119, 139, 145, 154, 166, 168, 173, 177, 180, 181, 185, 198, 199, 202, 209, 214, 226, 230, 247, 250, 264, 268, 272, 278, 286, 290, 295, 296
  Francia, 22, 25, 155, 158, 208, 217, 286
  Gran Bretaña, 20, 25, 53, 154
  Grecia, 48, 49, 56
  Holanda, 46
  Inglaterra, 25, 38, 45, 46, 74, 113, 140, 155, 158, 283
  Irak, 291
  Irlanda, 38, 88
  Israel, 290
  Italia, 122
  Jamaica, 38
  Panamá, 157, 158
  Suiza, 58, 59
  Taiwán, 157
  Vietnam, 88, 254, 290
Palladio, Andrea, 14, 44, 46, 57, 58, 67, 226
Palmer, Timothy,1 3, 65, 67, 68, 134, 138
Parish, Maxfield ,94
Parques y jardines,
  Catoctin Mountain Park, 290
  Central Park, 241
  Chesapeake & Ohio Canal National Historical Park, 167, 177
  Concord Point Memorial Park, 126, 153
  Delaware Canal State Park, 167
  Fairmount Park, 65, 68, 81, 114, 116, 117, 119, 138
  Independence National Historical Park, 37, 48, 92
  Lafayette Park, 22
  Midway Park, 245
  National Mall, 217, 221, 224, 241, 242, 244, 245, 247, 256
  Rock Creek Park, 272
  South Garden, 79, 86
Pei, Ieoh Ming, 93
Pelz, Paul Johannes, 237
Penn, William, 12, 38, 39, 53, 58, 91, 93, 105, 114
Peters, Richard, 68, 69
Pico della Mirandola, Giovanni, 58
Piranesi, Giovanni Battista, 119
Pope, John Russell, 252
Pope, Thomas, 72
Portail, Louis du (Chevalier du Portail), 22
Price, Bruce, 283
Ptolomeo II Filadelfo, 39
Puentes,
  14th Street Bridges, 220, 223
  Arlington Memorial Bridge, 220, 221, 222, 223, 275
  Bear Mountain Bridge, 129
  Benjamin Franklin Bridge, 88, 127, 128, 129, 130, 132, 135, 138, 277
  Betsy Ross Bridge, 127, 128, 132, 133, 135, 138
  Chain Bridge at Falls of Schuylkill, 72
  Chestnut Street Bridge, 135, 138
  Colossus Bridge, 13, 65, 66, 67, 73, 78
  Commodore Barry Bridge, 127, 128, 132, 133, 135, 138
  Delaware Memorial Bridge, 127, 128
  Delaware River Bridge, 128, 138
  Essex-Merrimack Bridge, 67
  Francis Scott Key Bridge, 163, 220, 222, 223
  Frederick Douglass Memorial Bridge, 221, 222, 223
  JFK Boulevard Bridge, 135, 138
  Kutz Bridge, 223, 247, 248, 249
  Newkirk Viaduct, 134
  Permanent Bridge, 13, 67, 68, 69, 134
  Philadelphia-Camden Bridge, 129
  Pont des Invalides, 73
  Puente de Schaffhausen, 58, 59
  Puente de Wettingen, 58
  Puente en Reichenau, 58
  Schuylkill Viaduct, 134
  Spring Gardens Street Suspension Bridge, 73
  Tacoma Narrows Bridge, 73
  Theodore Roosevelt Bridge, 222, 223
  Union Bridge, 60
  Walnut Street Bridge, 135, 138
  Walt Whitman Bridge, 127, 128, 132, 135, 138
  Wheeling Suspension Bridge, 73

Q

Qiongzhao Schicktanz, Ellen, 21

R

Randolph, Edmund, 27, 28
Reps, John, 217
Richards, Samuel, 81
Ríos,
  Anacostia, 146, 219, 220, 221, 222, 223, 224, 233, 262, 270
  Aquia Creek, 228
  Brenta, 58
  Delaware, 13, 16, 22, 24, 39, 41, 42, 58, 60, 66, 91, 93, 126, 127, 128, 129, 132, 133, 134, 135, 138, 139, 166, 167, 173, 178, 204
  East, 183, 185
  Hudson, 126, 183, 185, 186, 204
  Hunting Creek, 207

Limmat, 58
Monocacy, 66, 175
Neshaminy, 65
Niágara, 73
Nilo, 102
Ohio, 73, 176
Patapsco, 126, 146, 158
Potomac, 24, 72, 146, 174, 175, 177, 204, 206, 207, 218, 219, 221, 224, 225, 232, 242, 243, 247, 250, 262, 264, 270, 271, 279, 280
Rin, 58
Rock Creek, 206, 207, 225, 272
Schuylkill, 12, 13, 16, 39, 41, 58, 65, 66, 67, 68, 69, 72, 73, 74, 75, 78, 81, 83, 84, 86, 116, 120, 126, 127, 128, 134, 135, 138, 144, 145, 167, 191, 277
Severn, 154
Susquehanna, 70, 126, 142, 144, 147, 152, 160, 168, 169
Tiber Creek, 207, 211, 212, 215, 219, 224
Robinson, Charles Mulford, 196
Rodin, François Auguste René, 119
Roebling, John, 73
Roosevelt, Franklin Delano, 230, 266, 290, 295
Rush, James ,81
Rush, John, 86
Rush, William, 81, 86
Rybczynski, Witold, 180, 198, 217

S

Sadat, Anwar, 290
Saint-Gaudens, Augustus, 197, 217, 242
Salomón, 292
Schwarzmann, Hermann, 116
Scott Brown, Denise, 37
Scully, Vincent Joseph (Jr.), 282, 283
Shackleton, Robert, 49, 93, 140
Shay, Howell Lewis, 119
Sherman, Roger, 21
Slauson, Allan Bedient, 240
Smithmeyer, John L., 237
Stoddart, Benjamin, 207
Strickland, William, 48, 49, 51, 67, 72, 173

T

Thornton, William, 227
Tilghman, Tench, 155
Town, Ithiel, 46
Traquair, Adam, 69
Truman, Harry S., 290
Trumbauer, Horace, 119
Trumbull, John, 21
Twining, Thomas, 144

V

Vaux, Calvert, 116
Venturi, Robert, 120
Vernon, Edward, 279
Vimeur, Jean-Baptiste de (conde de Rochambeau), 22, 25, 222, 223
Virgilio, 295

W

Wagner, Robert Ferdinand (Jr.), 185
Wallace, Henry Agard, 295
Walter, Thomas Ustick, 51
Washington, George, 12, 13, 14, 20, 22, 24, 25, 26, 27, 29, 31, 37, 102, 114, 115, 126, 144, 145, 146, 154, 155, 166, 174, 203, 206, 207, 208, 211, 212, 213, 215, 216, 230, 264, 265, 268, 271, 278, 279, 280, 291, 292, 294
Washington, John Augustine, 278
Washington, Lawrence, 279
Watt, James, 81
Wernwag, Lewis, 13, 65, 66, 67, 73
Windrim, James 102
Woodward, Augustus Brevoort, 217
Wright, Frank Lloyd, 253, 282, 283
Wyss, Beat, 292

Notas

Capítulo 2

[1] De acuerdo con el título de este apartado, el texto que sigue está orientado a destacar algunos lugares y personajes de la guerra de Revolución – Independencia, que tengan cierta significación para quienes no conocen bien la geografía de la costa este norteamericana, ni la historia del país. Se trata solo de resaltar los vínculos espaciales entre ciertos sitios y con sus protagonistas, que se hacen notar luego en sus denominaciones y relatos a lo largo del libro. Los datos y el mínimo relato que los une están tomados del clásico libro de Asimov, sobre *El nacimiento de los Estados Unidos, escrito en 1974, elegido por su enfoque, sencillez y ubicuidad. Cualquier error o distorsión que pueda encontrar el lector, se debe atribuir al autor de este escrito, que pide disculpas por anticipado* [7].

[2] https://www.periodistadigital.com/cultura/libros/20230105/bodega-quadra-peruano-subversivo-noticia-689404842116/

[3] En 1792, el capitán Juan Francisco de la Bodega y Quadra, comandante de la estación naval de San Blas en California, fue nombrado gobernador español de Nootka. Llegó a la isla el 29 de abril para negociar el acuerdo de retirada con George Vancouver, comisionado por Gran Bretaña, y estuvo allí unos cuatro años [5:42].

[4] El grabado muestra a Minute Men -la milicia- siendo atacada por tropas británicas en Lexington, Massachusetts. Incluye una leyenda numerada que indica: "1. Mayor Pitcairn, al frente de los Granaderos Regulares" [sic], en el centro; "2. La Partida que disparó por primera vez contra los provinciales en Lexington" en el centro; "3. Parte de la Compañía Provincial de Lexington" en la parte inferior izquierda; "4. Compañías regulares del camino a Concord" en la parte superior derecha; "5. The Metinghouse [sic] en Lexington" en la parte superior central izquierda; "6. The Public Inn" en la parte superior derecha del centro. https://www.loc.gov/resource/ppmsca.39753/

[5] Alexander Hamilton nació en las Antillas británicas el 11 de enero de 1755 y llegó a Nueva York en 1772 donde estudió en el Kings College, ahora Columbia University, y abrazó la causa radical. Combatió en la revolución y se ganó la alta estima de George Washington de quien fue ayuda de campo con el rango de teniente coronel. Después de la guerra se hizo abogado y escritor. Se casó con la hija del general Schuyler, de una rica e influyente familia de Nueva York, lo que le permitió entrar en la legislatura del estado en enero de 1787, siendo luego designado delegado a la Convención de Annapolis.

[6] Franklin utilizó originalmente la serpiente segmentada -un río que divide, con puentes entre los nueve estados- para abogar por una defensa común contra los enemigos franceses e indios de los colonos británicos. Durante la guerra civil, simbolizó una resistencia unificada a la tiranía británica Cartel de la Colección MoAR - Museum of the American Revolution

[7] Orden de ingreso en la unión

Orden	Estado	Ratif.		Orden	Estado	Ratif.
1	Delaware	1787		26	Míchigan	1837
2	Pensilvania	1787		27	Florida	1845
3	New Jersey	1787		28	Texas	1845
4	Georgia	1788		29	Iowa	1846
5	Connecticut	1788		30	Wisconsin	1848
6	Massachusetts	1788		31	California	1850
7	Maryland	1788		32	Minnesota	1858
8	South Carolina	1788		33	Oregón	1859
9	New Hampshire	1788		34	Kansas	1861
10	Virginia	1788		35	West Virginia	1863
11	Nueva York	1788		36	Nevada	1864
12	North Carolina	1789		37	Nebraska	1867
13	Rhode Island	1790		38	Colorado	1876
14	Vermont	1791		39	North Dakota	1889
15	Kentucky	1792		40	South Dakota	1889
16	Tennessee	1796		41	Montana	1889
17	Ohio	1803		42	Washington	1889
18	Luisiana	1812		43	Idaho	1890
19	Indiana	1816		44	Wyoming	1890
20	Misisipi	1817		45	Utah	1896
21	Illinois	1818		46	Oklahoma	1907
22	Alabama	1819		47	New México	1912
23	Maine	1820		48	Arizona	1912
24	Misuri	1821		49	Alaska	1959
25	Arkansas	1836		50	Hawái	1959

Fuente: elaboración propia

[8] La impresión muestra una elaborada alegoría marcial de los Estados Unidos. La Libertad o Colombia, con gorro frigio y armada con espada, escudo y bandera estadounidense, está entronizada en las nubes. Sobre ella aparecen las palabras "E Pluribus Unum" y un arco de trece estrellas. Abajo, un águila se posa sobre un escudo con estrellas y franjas. En sus garras sostiene flechas y una rama de olivo. A la izquierda está un indio americano con un arco en la mano. A la derecha hay un marinero con un ancla y cuatro banderas. Alrededor de la base del escudo hay mosquetes, hachas de guerra, cañones, balas de cañón y una espada. Abajo, casi oculto en la oscuridad, hay un campamento de la Unión (izquierda) a la vista del Capitolio de los Estados Unidos y el río Potomac (derecha).

[9] https://www.tclf.org/venturi-scott-browns-franklin-court-threatened

[10] La cita completa es: "Han recreado el piso inferior de la Casa del Presidente, completo con un cuarteto de chimeneas de mármol tallado, pero sólo hasta la altura de la cintura. Por encima de esto, la casa se desvanece en una serie de marcos de ventanas abstractos. Es como si alguien hubiera empezado a reproducir literalmente pero luego pasara a la abstracción cuando se acabó el dinero.

Aún más embarazoso es lo que pretende ser riguroso. La proyección científica del contorno de la casa no es nada de eso. La proporción de la superestructura se ha reducido ligeramente para que sus habitaciones no se alineen con precisión con los cimientos de abajo. Curiosamente, los arquitectos han jugado a la ligera con la única información sólida que tenemos sobre la casa, que son sus dimensiones. Resulta que en realidad hay algo peor que un facsímil de una excavación" [40:288].

[11] https://es.wikipedia.org/wiki/Amán

[12] Holme, Thomas ; 1683. *A Portraiture of the City of Philadelphia* (map): In the province of Pennsylvania in America. London: Sold by Andrew Sowle in Shoreditch. Cortesía de Historical Society of Pennsylvania: https://hsp.org/education/primary-sources/a-map-of-the-original-city-of-philadelphia

[13] Web Gallery of Art. https://www.wga.hu/html_m/l/latrobe/bankpenn.html

Capítulo 3

[1] Cien años más tarde, en 1899, el reconocido ingeniero suizo Robert Maillart (1872-1940), pionero de los puentes de hormigón en Europa, recubrió con lascas de granito y arenisca los tímpanos macizos de su primer Stauffacher Brücke, de 40 m de luz sobre el Sihl, en la ciudad de Zürich [2:238]. El diseño fue del arquitecto municipal Gustav Gull, con una cornisa superior denticulada y leones de bronce diseñados por el escultor Urs Eggenschwyler sobre las cuatro grandes columnas situadas en las esquinas. El puente fue renovado en 1991https://de.wikipedia.org/wiki/Stauffacherbrücke

[2] El hecho de que Latrobe se trasladara a Washington indica que algunos edificios de Philadelphia que se le atribuyen fueron en realidad obra de uno de sus ayudantes. Así, incluso en la Historia del Banco de Philadelphia se afirma como un hecho que Latrobe fue el arquitecto del edificio gótico del banco, antes situado en las calles Fourth y Chestnut, donde está el Wood Building. También se ha dicho que Latrobe fue el arquitecto del antiguo edificio de la Academia de Bellas Artes de Pensilvania que antes se encontraba en Chestnut Street entre las calles Décima y Undécima, el sitio ahora ocupado por la Ópera de Chestnut Street. Es posible que hiciera sugerencias de diseño para estos edificios, pero es improbable que hubiera encontrado tiempo para hacerse cargo de su construcción o incluso del trabajo real del proyecto [34:113].

[3] El proyecto de registro de obras hidráulicas de Fairmount fue copatrocinado durante el verano de 1978 por el Historic American Engineering Record HAER, un programa del Servicio de recreación y conservación del patrimonio, U. S. Departamento del Interior, y por el Departamento de Agua de la ciudad de Philadelphia. El trabajo de campo, planos medidos, informes históricos, planificación de preservación y fotografías fueron elaborados bajo la dirección general de Douglas I. Griffin, jefe del Registro Histórico de Ingeniería Estadounidense, y Eric de Lony, arquitecto principal, H.A.E.R. T. Allan Comp, historiador senior, H.A.E.R y Larry Lankton, historiador, H.A.E.R.

[4] Parece que William Penn desembarcó bastante más hacia el norte, pero el Council compró la marca y la ubicó a la altura de Chestnut Street, la calle más histórica de la ciudad, donde está el Independence Hall, y colocó un pequeño parque a esa altura sobre la autopista, con la escultura del Irish memorial.

[5] Heap, G., Scull, N. & Jefferys, T. (1900). Library of Congress, www.loc.gov/item/78690450/

[6] Heap, George, Active, Nicholas Scull, and Thomas Jefferys. *An east prospect of the city of Philadelphia*. [Philadelphia?: s.n., 19, 1900] Library of Congress, https://www.loc.gov/item/78690450/.

[7] Banham, Reyner; 1975. *Age of the Masters: A Personal View of Modern Architecture*. Harper & Row: 86-87. Citado en: http://architecture-history.org/architects/architects/ KAHN%202/OBJECTS/1957,%20Richards%20Medical%20Research%20Laboratories,%20University%20of%20Pennsylvania,%20Philadelphia,%20USA.html

[8] https://facilities.upenn.edu/maps/locations/franklin-field

Capítulo 4

[1] **Datos físicos del Philadelphia-Camden Bridge**	
Longitud del tramo principal	533,4
Longitud de cada tramo lateral	222,5
Altura de la torre sobre el agua	115,8
Gálibo libre bajo tablero	41,1
Profundidad de la cimentación	32.0
Ancho total	39,0
Canto de las cerchas de rigidez	8,5
Diámetro del cable	76 cm
Cantidad de obra de fábrica	240,834 m^3
Cantidad de acero estructural	61.700 ton
Peso del cable	7.000 ton
Carga máxima sobre el poste de cada torre	15.870 ton
Momento flector máx. en cercha de rigidez	48.390.000 m.kg

[2] Agradezco al Ingeniero de caminos Gregorio Oviedo, con quien tenía que haber visitado estos puentes y no pude hacerlo, el envío de datos e imágenes de los puentes de ambos ríos en Philadelphia.

[3] Faris, J. T.; 1917. *Old roads out of Philadelphia*. Philadelphia, London, J.B. Lippincott company. [Pdf] Retrieved from the Library of Congress, https://www.loc.gov/item/17028890/.

[4] Faris, 1917:51

[5] Faris, 1917:30

[6] Faris, 1917:31.

[7] https://es.wikipedia.org/wiki/Annapolis

[8] National Park Service. 1961. Chesapeake and Ohio Canal. United States Department of the Interior. https://archive.org/details/chesapeakeohioca61nati/page/1/mode/2up

[9] Christopher F. Jones. 2015. Canals. The Encyclopedia of Greater Philadelphia. https://philadelphiaencyclopedia.org/essays/canals/

[10] Placa conmemorativa, instalada en 1829.

[11] El tráfico en el Schuylkill Navigation se agotó en la década de 1890, el canal Delaware & Hudson se desecó en 1898, los canales Manayunk y Delaware & Raritan dejaron de funcionar a mediados de la década de 1930 y el canal Lehigh hizo lo propio en la década de 1940.

[12] Library of Congress- https://www.loc.gov/item/2011633391/

[13] Morley, Christopher; 1919.*Travels in Philadelphia*. David McKay Company, Publishers, 604 South Washington Square, Philadelphia:245. https://www.loc.gov/resource/gdcmassbookdig.travelsinphilade01morl/?sp=9&st=image&r=-0.111,0.537,0.768,0.588,0

[14] Morley, 1919:247

[15] Jiménez, Miguel; 2023. Biden destina 15.300 millones a mejorar la centenaria red de trenes del noreste de EE UU. *El País Washington, 7 noviembre de 2023: 41.*

Capítulo 5

[1] El libro más premiado dobre este tema es: **Gordon Reed, Annette; 2008. *The Hemingses of Monticello. An American Family*. Winner of the Pulitzer Prize. W. W. Norton & Company, New York.**

[2] **Jackson no aclara si se refiere al US Corp of Engineers, pero parece que solo se trataba de garantizarle unos ingresos.**

[3] **La oferta no está exenta de cierta displicencia, pues se produce tras la escasa voluntad de colaborar que muestra L'Enant. El resumen de ambas cartas sería algo así:**

El 4 de abril de 1791 L'Enfant escribe a Jefferson disculpándose por no haber tenido listo el trabajo para la llegada del presidente, al que solo le pudo presentar unos dibujos hechos a mano y solicitando el número y naturaleza de los edificios públicos con sus necesarios apéndices que le gustaría tener como encargo, tan pronto como fuera posible. Y solicita algún ejemplo de proyectos comparables en las ciudades europeas, incluyendo mapas de los puertos de mar o los bases navales y arsenales que crea que hay que completar. Sin embargo, le indica que está en contra de redibujar el plano inicial, pero ofrece pensar nuevas ideas y sugerencias para unir lo útil con lo cómodo y agradable, teniendo medios para comparar.

El 10 de abril de 1791, Jefferson contesta desde Philadelphia, enviándole planos de Frankfurt, Karlsruhe, Ámsterdam, Estrasburgo, París, Orleans, Bordeaux, Lyon, Montpellier, Marseille, Turín y Milán, pidiéndole que los trate con cuidado y los devuelva. Respecto a las nuevas ideas para la ciudad le comunica que, para no interferir, prefiere que se informe directamente con el presidente. En cuanto a los edificios le comunica que preferiría un modelo de la antigüedad para el Capitol, mientras que para la casa del presidente, sería mejor algo más propio de los edificios modernos, aunque cree que hay tiempo de sobra para considerarlo.

El 10 de mayo, L'Enfant dice que el pasado 17 cambió el tiempo y que ha podido hacer una parte del levantamiento en la rama este y que espera mejore y pueda seguir, con la ayuda del colaborador Mr. Ellicot que se le había ofrecido y acaba de presentarse [50:56].

[4] Plan of the city intended for the permanent seat of the government of t[he] United States : projected agreeable to the direction of the President of the United States, in pursuance of an act of Congress, passed on the sixteenth day of July, MDCCXC, "establishing the permanent seat on the bank of the Potowmac"

[5] El original inglés dice: the current in this city sets so strongly against the federal city, that I believe nothing that can be avoided will ever be accomplished in it. [50:103].

[6] El más explícito es el libro recién reeditado de David Ovason, *The Secret Architecture of our Nation's Capital. The Mason's and the Building of Washington DC*. [49].

[7] Se puede encontrar alguna base para esta creencia en el Diario de William MacClay, uno de los dos primeros senadores de Pensilvania. Con fecha del 14 de mayo de 1789, menciona una reunión del Comité de división de habitaciones, donde apunta que "L'Enfant" estaba con nosotros y, como la mayoría de los franceses, era tan hablador que apenas podía decir una palabra".

[8] Entre los que se cuentan:

Arcada y columnata.

Silla del Presidente, Cámara del Senado.

Ala Norte, Oficinas del Poder Judicial.

Sección transversal de la Cámara de Representantes. Ala sur: boceto de una sección en estilo dórico romano para la consideración del presidente, en cuanto a la propiedad de una columnata dórica.

Ala Sur, Radio de la Columnata de la Cámara de Representantes al centro de la columna.

Estudio para el frente occidental.

Planos para un ala norte para la Casa Blanca y otro para el Frente Este, con un plano adicional para el piso principal del Frente Sur.

[9] Anónimo, 1869. A public Building (Extract). Harper's New Monthly Magazine 32 (1869): 204-10: In: Building the Nation [20:17]].

[10] Idem, [20:20].

[11] La construcción de la White House, en sus sucesivas versiones, no planteó grandes problemas, aunque el Monument los tuvo, pues se ubicó y cimentó mal y Tuvo dificultades posteriores. Se comenzó en 1848, pero se suspendió de 1854 a 1877 debido a problemas de financiación. La estructura de piedra se completó en 1884, y la herrería interna, la loma y la instalación de piedras conmemorativas se completaron en 1888. Una diferencia en el tono del mármol, visible a unos 46 m de altura, muestra dónde se detuvo la construcción y luego se reanudó con mármol de otra procedencia. El diseño original fue de Robert Mills de Carolina del Sur, pero la construcción omitió la columnata propuesta por falta de fondos y, en su lugar, se construyó un obelisco desnudo. La primera piedra fue colocada el 4 de julio de 1848; la piedra angular se colocó el 6 de diciembre de 1884, aunque hubo que esperar hasta el 9 de octubre de 1888 para su inauguración. https://en.wikipedia.org/wiki/Washington_Monument

[12] LeeDecker, Charles. *Flood Abatement and Landmass Creation: Part 1. Series: History and Archaeology of the District of Columbia Monument Core*. National Mall and Memorial Parks. National Park Service. https://www.nps.gov/articles/history-archeology-of-dc-flood-abatement-part 1.htm?utm source=article&utm medium=website&utm campaign=experience more&utm content=large

[13] Craighill, W. P., Weyss, J. E., Thompson, G. & United States Army. Corps Of Engineers; 1871. *Hydrographic map of the Potomac River from Aqueduct Bridge, Georgetown, to Long Bridge, Washington, D.C.* [Map] Retrieved from the Library of Congress, https://www.loc.gov/item/88693232/.

[14] Hains, Peter C. 1894. Reclamation of the Potomac Flats at Washington, D.C. Transactions of the American Society of Civil Engineers 31: 55-80. In: LeeDecker, Charles. *Flood Abatement and Landmass Creation: Part 2. Series: History and Archaeology of the District of Columbia Monument Core*. National Mall and Memorial Parks. National Park Service. https://www.nps.gov/articles/history-archeology-of-dc-flood-abatement-part-2.htm

[15] Chappell, Gordon. 1973. *Historic Resource Study, West Potomac Park: A History*. National Park Service, Denver Service Center, Denver, Colorado. http://npshistory.com/publications/ncr/hrs-w-potomac-park.pdf

[16] https://es.wikipedia.org/wiki/Biblioteca_del_Congreso_de_Estados_Unidos

[17] https://torpedofactory.org/about-us/history/

[18]Datos tomados de un panel explicativo de las obras de restauración colocado en el museo adjunto.

[19] 'Da facilem cursum, atque audacibus adnue coeptis', se dice en las Geórgicas. Con estas palabras, Ascanio, hijo de Eneas, ruega a los Olímpicos para que guíen la flecha disparada sobre Rémulo el jefe de los hostiles rútulos.

[20] Con el sahumerio de acacia al pie de la pirámide, los diseñadores del Gran Sello dotaron a la construcción de un significado secreto tomado de la tumba de Hiram. Según la leyenda de los francmasones, Hiram, el arquitecto del templo de Salomón, fue asesinado por compañeros codiciosos de dinero, que le arrebataron el pago de Salomón. El lugar donde había sido enterrado el cadáver fue señalado por el rey con un sahumerio de acacia [66:13].

[21] "That it is inseparably essential to the freedom of people, and the undoubted right of Englishman, that no tax be imposed on them, but with their own consent, given personally, or by their representatives". Stamp Act Congress Resolutions, Article 3. October,19, 1765 https://teachingamericanhistory.org/document/resolutions-of-the-stamp-act-congress-2/#:~:text=11th.,the%20manufactures%20of%20Great%20Britain.

[22] Maya Preusss, In-Depth Editor; 2021. No taxation without Representation. The Lyons Tale. The online student newspaper of CDSJDS, Rockville, Maryland. May 14, 2021. https://lionstale.org

© ACS, Actividades de Construcción y Servicios, S.A., 2023
© Miguel Aguiló, 2023

Equipo redactor y editor:
Patricia Hernández Lamas (Arquitecto)
Oscar Castro Cuartero (Ingeniero de Caminos)
Beatriz Cabau Anchuelo (Arquitecto)

Diseño y maquetación: Julián Ortega
Preimpresión: Museoteca
Producción: Ofur Soluciones Gráficas, S.L.

ISBN: 978-84-09-56415-6
Depósito legal: M-33703-2023
Nonprofit Book

Reservados todos los derechos.
Prohibida la reproducción total o parcial
por cualquier medio sin la debida autorización

Grupo ACS
Avenida Pío XII, 102
28036 Madrid
Tel. 91 343 92 00
www.grupoacs.com