

## LÍNEA DE TIERRA

**23**

- **EDITORIAL** • **ENCUENTROS FIGURADOS ENTRE LA TIERRA Y EL CIELO / FIGURED ENCOUNTERS BETWEEN EARTH AND SKY.** Juan José López de la Cruz • **ENTRE LÍNEAS • TIERRA PRIMITIVA. FLOTACIONES Y ABATIMIENTOS / PRIMITIVE EARTH. FLOATATION AND COLLAPSE.** María Teresa Muñoz Jiménez • **WHITNEY MUSEUM OF AMERICAN ART (MET BREUER)** Eduardo Miguel González Fraile • **ARTÍCULOS • LA CASA DE ÍCARO. REFLEXIONES SOBRE EL PLANO DE LA VIVIENDA / THE HOUSE OF ICARUS. REFLECTIONS ON THE HOUSE PLAN.** Valentín Trillo Martínez • **CÍRCULO, TOPOGRAFÍA Y TIEMPO: UNA REFLEXIÓN SOBRE UNA SECUENCIA FORMAL. DEL CENTRO DE RESTAURACIONES ARTÍSTICAS DE MADRID, 1961, A LA CIUDAD DEL FLAMENCO, 2004 / CIRCLE, TOPOGRAPHY AND TIME: SOME THOUGHTS ON A FORMAL SEQUENCE. FROM THE CENTER OF ARTISTIC RESTORATIONS, 1961, TO THE CITY OF FLAMENCO, 2004.** Julio Grijalba Bengoetxea; Alberto Grijalba Bengoetxea; Jairo Rodríguez Andrés • **LOS OJOS DE I'TOI. EL TELESCOPIO SOLAR DE KITT PEAK (ARIZONA) / THE EYES OF I'TOI. SOLAR TELESCOPE AT KITT PEAK (ARIZONA).** Eduardo Delgado Orusco; Ricardo Gómez Val • **MULTIPLICIDAD DE RECORRIDOS Y SEGREGACIÓN FUNCIONAL EN LA UNIVERSIDAD DE EAST ANGLIA / A MULTIPLICITY OF WALKWAYS AND FUNCTIONAL SEGREGATION AT THE UNIVERSITY OF EAST ANGLIA.** Laura Lizondo Sevilla; Débora Domingo Calabuig • **LA REFUNDACIÓN DE LA LÍNEA DEL HORIZONTE URBANO: PARQUE DE ESPAÑA, MBM ARQUITECTES (1979-1992) / REFOUNDING THE URBAN HORIZON LINE: PARQUE DE ESPAÑA, MBM ARQUITECTES (1979-1992).** Cecilia Inés Galimberti • **MAR, PUERTO, CIUDAD Y HORIZONTE. EL CENTRO BOTÍN DE LAS ARTES Y LA CULTURA EN SANTANDER / SEA, PORT, CITY AND HORIZON. THE BOTÍN CENTRE FOR THE ARTS AND CULTURE IN SANTANDER.** Amadeo Ramos-Carranza; Rosa María Añón-Abajas; Gloria Rivero-Lamela • **CUANDO LA LÍNEA DE TIERRA ES UNA LÍNEA DE AGUA. VENECIA / WHEN THE GROUND LINE IS A WATER LINE. VENICE.** Francisco Antonio García Pérez • **DEL FRESH POND AL MYSTIC RIVER: TOPOGRAFÍA Y HORIZONTE EN EL PAISAJISMO DE LOS OLmSTED / FROM FRESH POND TO MYSTIC RIVER: TOPOGRAPHY AND HORIZON IN THE OLmSTED'S LANDSCAPE ARCHITECTURE.** Nicolás Mariné. • **LA PLATAFORMA DE ANNA Y LAWRENCE HALPRIN, UN SUELO PARA EL NACIMIENTO DE LA DANZA CONTEMPORÁNEA / ANNA AND LAWRENCE HALPRIN'S DECK, A FLOOR FOR THE BIRTH OF CONTEMPORARY DANCE.** María Aguilar Alejandre • **RESEÑAS BIBLIOGRÁFICAS • MARIO ALGARÍN COMINO: ARQUITECTURAS EXCAVADAS. EL PROYECTO FREnte A LA CONSTRUCCIÓN DEL ESPACIO .** Luis Martínez Santa-María • **CHRISTIAN NORBERG-SCHULZ: GENIUS LOCI: PAESAGGIO, AMBIENTE, ARCHITETTURA.** Gloria Rivero-Lamela • **VITTORIO GREGOTTI: IL TERRITORIO DELL'ARCHITETTURA.** Carlos Plaza Morillo.

línea de tierra



**23**

**REVISTA PROYECTO PROGRESO ARQUITECTURA**

**N23**

**Línea de tierra**



# Línea de tierra

## DIRECCIÓN

**Dr. Amadeo Ramos Carranza.** Escuela Técnica Superior de Arquitectura. Universidad de Sevilla. España

## SECRETARÍA

**Dra. Rosa María Añón Abajas.** Escuela Técnica Superior de Arquitectura. Universidad de Sevilla. España

## EQUIPO EDITORIAL

### Edición:

**Dr. Amadeo Ramos Carranza.** Escuela Técnica Superior de Arquitectura. Universidad de Sevilla. España.

**Dra. Rosa María Añón Abajas.** Escuela Técnica Superior de Arquitectura. Universidad de Sevilla. España.

**Dr. Francisco Javier Montero Fernández.** Escuela Técnica Superior de Arquitectura. Universidad de Sevilla. España.

**Dr. Alfonso del Pozo Barajas.** Escuela Técnica Superior de Arquitectura. Universidad de Sevilla. España.

**Dra. Esther Mayoral Campa.** Escuela Técnica Superior de Arquitectura. Universidad de Sevilla. España.

**Dr. Germán López Mena.** Escuela Técnica Superior de Arquitectura. Universidad de Sevilla. España.

**Juan José López de la Cruz.** Escuela Técnica Superior de Arquitectura. Universidad de Sevilla. España.

**Guillermo Pavón Torrejón.** Escuela Técnica Superior de Arquitectura. Universidad de Sevilla. España.

### Asesores externos a la edición:

**Dr. Alberto Altés Arlandis.** Post-Doctoral Research Fellow. Architecture Theory Chair . Department of Architecture. TU Delft. Holanda.

**Dr. José Altés Bustelo.** Escuela Técnica Superior de Arquitectura. Universidad de Valladolid. España.

**Dr. José de Coca Leicher.** Escuela de Arquitectura y Geodesia. Universidad de Alcalá de Henares. España.

**Dr. Jaume J. Ferrer Fores.** Escola Tècnica Superior d'Arquitectura de Barcelona. Universitat Politècnica de Catalunya. España.

**Dra. Marta Sequeira.** CIAUD, Facultad de Arquitectura da Universidade de Lisboa, Portugal.

**Dr. Carlos Arturo Bell Lemus.** Facultad de Arquitectura. Universidad del Atlántico. Colombia.

**Carmen Peña de Urquía,** architect en RSH-P. Londres. Reino Unido.

## SECRETARÍA TÉCNICA

**Gloria Rivero Lamela,** arquitecto. Personal Investigador en Formación. Universidad de Sevilla. España.

## PORTADA:

Sección: dibujo de Valentín Trillo Martínez de la Casa Ponte de Lima de Eduardo Souto de Moura

Fotografía: © Ramón Masats, VEGAP, Sevilla, 2020

## COMPOSICIÓN DE LA PORTADA

Rosa María Añón Abajas – Amadeo Ramos Carranza

ISSN (ed. impresa): 2171-6897

ISSN-e (ed. electrónica): 2173-1616

DOI: <http://dx.doi.org/10.12795/ppa>

DEPÓSITO LEGAL: SE-2773-2010

PERIODICIDAD DE LA REVISTA: MAYO Y NOVIEMBRE

IMPRIME: PODIPRINT



INICIATIVA DEL GRUPO DE INVESTIGACION HUM-632  
"PROYECTO, PROGRESO, ARQUITECTURA"  
<http://www.proyectoprogresoarquitectura.com>

## COORDINACIÓN CONTENIDOS CIENTÍFICOS DEL NÚMERO

**Juan José López de la Cruz, arquitecto.** Escuela Técnica Superior de Arquitectura. Universidad de Sevilla. España.

## COMITÉ CIÉNTIFICO

**Dr. Gonzalo Díaz Recasén.** Catedrático Proyectos Arquitectónicos. Escuela Técnica Superior de Arquitectura. Universidad de Sevilla. España.

**Dr. José Manuel López Peláez.** Catedrático Proyectos Arquitectónicos. Escuela Técnica Superior de Arquitectura. Universidad Politécnica de Madrid. España.

**Dr. Víctor Pérez Escolano.** Catedrático Historia, Teoría y Composición Arquitectónicas. Escuela Técnica Superior de Arquitectura. Universidad de Sevilla. España.

**Dr. Jorge Torres Cueco.** Catedrático Proyectos Arquitectónicos. Escuela Técnica Superior de Arquitectura. Universitat Politècnica de València. España.

**Dr. Armando Dal'Fabbro.** Professore Associato. Dipartimento di progettazione architettonica, Facoltà di Architettura, Università Istituto Universitario di Architettura di Venezia. Italia.

**Dra. Anne-Marie Chatelat.** Professeur Titulaire. Histoire et Cultures Architecturales. École Nationale Supérieure d'Architecture de Strasbourg. Francia.

**Dr. ir. Frank van der Hoeven,** TU DELFT. Architecture and the Built Environment, Netherlands

## EDITA

Editorial Universidad de Sevilla. Sevilla

## DIRECCIÓN CORRESPONDENCIA CIENTÍFICA

E.T.S. de Arquitectura. Avda Reina Mercedes, nº 2 41012–Sevilla.

Amadeo Ramos Carranza, Dpto. Proyectos Arquitectónicos.

e-mail: [revistappa.direccion@gmail.com](mailto:revistappa.direccion@gmail.com)

## EDICIÓN ON-LINE

Portal informático <https://revistascientificas.us.es/index.php/ppa>

Portal informático G.I.HUM-632 <http://www.proyectoprogresoarquitectura.com>

Portal informático Editorial Universidad de Sevilla <http://www.editorial.us.es/>

© EDITORIAL UNIVERSIDAD DE SEVILLA, 2019.

Calle Porvenir, 27. 41013 SEVILLA. Tf. 954487447 / 954487451

Fax 954487443. [[eus4@us.es](mailto:eus4@us.es)] [<http://www.editorial.us.es>]

© TEXTOS: SUS AUTORES,

© IMÁGENES: SUS AUTORES Y/O INSTITUCIONES

## PLANTILLA PORTADA–CONTRAPORTADA

Miguel Ángel de la Cova Morillo–Velarde

## PLANTILLA MAQUETACIÓN

Maripi Rodríguez

## SUSCRIPCIONES, ADQUISICIONES Y CANJE

revista PROYECTO, PROGRESO, ARQUITECTURA

Editorial Universidad de Sevilla.

Calle Porvenir, 27. 41013 SEVILLA. Tf. 954487447 / 954487451

Fax 954487443

Reservados todos los derechos. Ni la totalidad ni parte de esta revista puede reproducirse o transmitirse por ningún procedimiento electrónico o mecánico, incluyendo fotocopia, grabación magnética o cualquier almacenamiento de información y sistema de recuperación, sin permiso escrito de la Editorial Universidad de Sevilla.

Las opiniones y los criterios vertidos por los autores en los artículos firmados son responsabilidad exclusiva de los mismos.



COLABORA: DEPARTAMENTO DE PROYECTOS ARQUITECTÓNICOS  
Escuela Técnica Superior de Arquitectura. Universidad de Sevilla.  
<http://www.departamento.us.es/dpaetsas>

## revista PROYECTO, PROGRESO, ARQUITECTURA

Nuestra revista, fundada en el año 2010, es una iniciativa del Grupo de Investigación de la Universidad de Sevilla HUM-632 "proyecto, progreso, arquitectura" y tiene por objetivo compartir y debatir sobre investigación en arquitectura. Es una publicación científica con periodicidad semestral, en formato papel y digital, que publica trabajos originales que no hayan sido publicados anteriormente en otras revistas. Queda establecido el sistema de arbitraje para la selección de artículos a publicar mediante dos revisores externos –sistema doble ciego– siguiendo los protocolos habituales para publicaciones científicas seriadas. Los títulos, resúmenes ,palabras clave y texto completo de los artículos se publican también en lengua inglesa.

"proyecto, progreso, arquitectura" presenta una estructura clara, sencilla y flexible. Trata todos los temas relacionados con la teoría y la práctica del proyecto arquitectónico. Las distintas "temáticas abiertas" que componen nuestra línea editorial, son las fuentes para la conjunción de investigaciones diversas.

La revista va dirigida a arquitectos, estudiantes, investigadores y profesionales relacionados con el proyecto y la realización de la obra de arquitectura.

*Our journal, "proyecto, progreso, arquitectura", founded in 2010, is an initiative of the Research Group HUM-632 of the University of Seville and its objective is the sharing and debating of research within architecture. This six-monthly scientific publication, in paper and digital format, publishes original works that have not been previously published in other journals. The article selection process consists of a double blind system involving two external reviewers, following the usual protocols for serial scientific publications. The titles, summaries, key words and full text of articles are also published in English.*

*"proyecto, progreso, arquitectura" presents a clear, easy and flexible structure. It deals with all the subjects relating to the theory and the practise of the architectural project. The different "open themes" that compose our editorial line are sources for the conjunction of diverse investigations.*

*The journal is directed toward architects, students, researchers and professionals related to the planning and the accomplishment of the architectural work.*

## SISTEMA DE ARBITRAJE

### EVALUACIÓN EXTERNA POR PARES Y ANÓNIMA

El Consejo Editorial de la revista, una vez comprobado que el artículo cumple con las normas relativas a estilo y contenido indicadas en las directrices para los autores, remitirá el artículo a dos expertos revisores anónimos dentro del campo específico de investigación y crítica de arquitectura, según el modelo doble ciego.

Basándose en las recomendaciones de los revisores, el director de la revista comunicará a los autores el resultado motivado de la evaluación por correo electrónico, en la dirección que éstos hayan utilizado para enviar el artículo. El director comunicará al autor principal el resultado de la revisión (publicación sin cambios; publicación con correcciones menores; publicación con correcciones importantes; no aconsejable para su publicación), así como las observaciones y comentarios de los revisores.

Si el manuscrito ha sido aceptado con modificaciones, los autores deberán reenviar una nueva versión del artículo, atendiendo a las demandas y sugerencias de los evaluadores externos. Si lo desean, los autores pueden aportar también una carta al Consejo Editorial en la que indicarán el contenido de las modificaciones del artículo. Los artículos con correcciones importantes podrán ser remitidos al Consejo Asesor y/o Científico para verificar la validez de las modificaciones efectuadas por el autor.

### EXTERNAL ANONYMOUS PEER REVIEW

*When the Editorial Board of the magazine has verified that the article fulfills the standards relating to style and content indicated in the instructions for authors, the article will be sent to two anonymous experts, within the specific field of architectural investigation and critique, for a double blind review.*

*The Director of the magazine will communicate the result of the reviewers' evaluations, and their recommendations, to the authors by electronic mail, to the address used to send the article. The Director will communicate the result of the review (publication without changes; publication with minor corrections; publication with significant corrections; its publication is not advisable), as well as the observations and comments of the reviewers, to the main author.*

*If the manuscript has been accepted with modifications, the authors will have to resubmit a new version of the article, addressing the requirements and suggestions of the external reviewers. If they wish, the authors can also send a letter to the Editorial Board, in which they will indicate the content of the modifications of the article. The articles with significant corrections can be sent to Advisory and/or Scientific Board for verification of the validity of the modifications made by the author.*

## INSTRUCCIONES A AUTORES PARA LA REMISIÓN DE ARTÍCULOS

### NORMAS DE PUBLICACIÓN

Instrucciones a autores: extensión máxima del artículo, condiciones de diseño –márgenes, encabezados, tipo de letra, cuerpo del texto y de las citas–, composición primera página, forma y dimensión del título y del autor/a, condiciones de la reseña biográfica, del resumen, de las palabras claves, de las citas, de las imágenes –numeración en texto, en pie de imágenes, calidad de la imagen y autoría o procedencia– y de la bibliografía en <http://www.proyectoprogresoarquitectura.com> (<> PARTICIPA > POLÍTICA DE SECCIONES Y NORMAS DE REDACCIÓN / NORMAS BIBLIOGRAFÍA Y CITAS)

### PUBLICATION STANDARDS

*Instructions to authors: maximum length of the article, design conditions (margins, headings, font, body of the text and quotations), composition of the front page, form and size of the title and the name of the author, conditions of the biographical review, the summary, key words, quotations, images (text numeration, image captions, image quality and authorship or origin) and of the bibliography in <http://www.proyectoprogresoarquitectura.com> (> PARTICIPA > POLÍTICA DE SECCIONES Y NORMAS DE REDACCIÓN / NORMAS BIBLIOGRAFÍA Y CITAS)*

## SERVICIOS DE INFORMACIÓN

### CALIDAD EDITORIAL

La Editorial Universidad de Sevilla cumple los criterios establecidos por la Comisión Nacional Evaluadora de la Actividad Investigadora para que lo publicado por el mismo sea reconocido como "de impacto" (Ministerio de Ciencia e Innovación, Resolución 18939 de 11 de noviembre de 2008 de la Presidencia de la CNEAI, Apéndice I, BOE nº 282, de 22.11.08). La Editorial Universidad de Sevilla forma parte de la U.N.E. (Unión de Editoriales Universitarias Españolas) ajustándose al sistema de control de calidad que garantiza el prestigio e internacionalidad de sus publicaciones.

### PUBLICATION QUALITY

The Editorial Universidad de Sevilla fulfills the criteria established by the National Commission for the Evaluation of Research Activity (CNEAI) so that its publications are recognised as "of impact" (Ministry of Science and Innovation, Resolution 18939 of 11 November 2008 on the Presidency of the CNEAI, Appendix I, BOE No 282, of 22.11.08).

The Editorial Universidad de Sevilla operates a quality control system which ensures the prestige and international nature of its publications, and is a member of the U.N.E. (Unión de Editoriales Universitarias-España-Union of Spanish University Publishers).

Los contenidos de la revista PROYECTO, PROGRESO, ARQUITECTURA aparecen en:

### bases de datos: indexación



SELLO DE CALIDAD EDITORIAL FECYT 2019. RENOVADO 2020. (Cuartil C3)

WoS. Arts & Humanities Citation Index

WoS. ESCI - Emerging Sources Citation Index

SCOPUS

AVERY. Avery Index to Architectural Periodicals

REBID. Red Iberoamericana de Innovación y Conocimiento Científico

REDALYC. Red de Revistas Científicas de América Latina y el Caribe, España y Portugal.

EBSCO. Fuente Académica Premier

EBSCO. Art Source

DOAJ. Directory of Open Access Journals

PROQUEST (Arts & Humanities, full text)

DIALNET

ISOC (Producida por el CCHS del CSIC)

DRIJ. Directory of Research Journals Indexing

SJR (2019): 0.100, H index: 2

### catalogaciones: criterios de calidad

RESH (Revistas Españolas de Ciencias Sociales y Humanidades).

Catálogos CNEAI (16 criterios de 19). ANECA (18 criterios de 21). LATINDEX (35 criterios sobre 36).

DICE (CCHS del CSIC, ANECA).

MIAR, Matriu d'Informació per a l'Avaluació de Revistes. IDCS 2018: 10,500. Campo ARQUITECTURA CLASIFICACIÓN INTEGRADA DE REVISTAS CIENTÍFICAS (CIRC-CSIC): A

ERIHPLUS

SCIRUS, for Scientific Information.

ULRICH'S WEB, Global Serials Directory.

ACTUALIDAD IBEROAMERICANA.

### catálogos on-line bibliotecas notables de arquitectura:

CLIO. Catálogo on-line. Columbia University. New York

HOLLIS. Catálogo on-line. Harvard University. Cambridge. MA

SBD. Sistema Bibliotecario e Documentale. Instituto Universitario di Architettura di Venezia

OPAC. Servizi Bibliotecari di Ateneo. Biblioteca Centrale. Politecnico di Milano

COPAC. Catálogo colectivo (Reino Unido)

SUDOC. Catálogo colectivo (Francia)

ZBD. Catálogo colectivo (Alemania)

REBUN. Catálogo colectivo (España)

OCLC. WorldCat (Mundial)

## DECLARACIÓN ÉTICA SOBRE PUBLICACIÓN Y MALAS PRÁCTICAS

La revista PROYECTO, PROGRESO, ARQUITECTURA (PPA) está comprometida con la comunidad académica en garantizar la ética y calidad de los artículos publicados. Nuestra revista tiene como referencia el Código de Conducta y Buenas Prácticas que, para editores de revistas científicas, define el COMITÉ DE ÉTICA DE PUBLICACIONES (COPE).

Así nuestra revista garantiza la adecuada respuesta a las necesidades de los lectores y autores, asegurando la calidad de lo publicado, protegiendo y respetando el contenido de los artículos y la integridad de los mismo. El Consejo Editorial se compromete a publicar las correcciones, aclaraciones, retracciones y disculpas cuando sea preciso.

En cumplimiento de estas buenas prácticas, la revista PPA tiene publicado el sistema de arbitraje que sigue para la selección de artículos así como los criterios de evaluación que deben aplicar los evaluadores externos –anónimos y por pares, ajenos al Consejo Editorial–. La revista PPA mantiene actualizados estos criterios, basados exclusivamente en la relevancia científica del artículo, originalidad, claridad y pertinencia del trabajo presentado.

Nuestra revista garantiza en todo momento la confidencialidad del proceso de evaluación: el anonimato de los evaluadores y de los autores; el contenido evaluado; los informes razonados emitidos por los evaluadores y cualquier otra comunicación emitida por los consejos Editorial, Asesor y Científico si así procediese.

Igualmente quedan afectados de la máxima confidencialidad las posibles aclaraciones, reclamaciones o quejas que un autor desee remitir a los comités de la revista o a los evaluadores del artículo.

La revista PROYECTO, PROGRESO, ARQUITECTURA (PPA) declara su compromiso por el respeto e integridad de los trabajos ya publicados. Por esta razón, el plagio está estrictamente prohibido y los textos que se identifiquen como plagio o su contenido sea fraudulento, serán eliminados o no publicados por la revista PPA. La revista actuará en estos casos con la mayor celeridad posible. Al aceptar los términos y acuerdos expresados por nuestra revista, los autores han de garantizar que el artículo y los materiales asociados a él son originales o no infringen derechos de autor. También los autores tienen que justificar que, en caso de una autoría compartida, hubo un consenso pleno de todos los autores afectados y que no ha sido presentado ni publicado con anterioridad en otro medio de difusión.

### ETHICS STATEMENT ON PUBLICATION AND BAD PRACTICES

PROYECTO, PROGRESO ARQUITECTURA (PPA) makes a commitment to the academic community by ensuring the ethics and quality of its published articles. As a benchmark, our journal uses the Code of Conduct and Good Practices which, for scientific journals, is defined for editors by the PUBLICATION ETHICS COMMITTEE (COPE).

Our journal thereby guarantees an appropriate response to the needs of readers and authors, ensuring the quality of the published work, protecting and respecting the content and integrity of the articles. The Editorial Board will publish corrections, clarifications, retractions and apologies when necessary.

In compliance with these best practices, PPA has published the arbitration system that is followed for the selection of articles as well as the evaluation criteria to be applied by the anonymous, external peer-reviewers. PPA keeps these criteria current, based solely on the scientific importance, the originality, clarity and relevance of the presented article.

Our journal guarantees the confidentiality of the evaluation process at all times: the anonymity of the reviewers and authors; the reviewed content; the reasoned report issued by the reviewers and any other communication issued by the editorial, advisory and scientific boards as required.

Equally, the strictest confidentiality applies to possible clarifications, claims or complaints that an author may wish to refer to the journal's committees or the article reviewers.

PROYECTO, PROGRESO ARQUITECTURA (PPA) declares its commitment to the respect and integrity of work already published. For this reason, plagiarism is strictly prohibited and texts that are identified as being plagiarized, or having fraudulent content, will be eliminated or not published in PPA. The journal will act as quickly as possible in such cases. In accepting the terms and conditions expressed by our journal, authors must guarantee that the article and the materials associated with it are original and do not infringe copyright. The authors will also have to warrant that, in the case of joint authorship, there has been full consensus of all authors concerned and that the article has not been submitted to, or previously published in, any other media.

*editorial*

- ENCUENTROS FIGURADOS ENTRE LA TIERRA Y EL CIELO / FIGURED ENCOUNTERS BETWEEN EARTH AND SKY**  
Juan José López de la Cruz - (DOI: <http://dx.doi.org/10.12795/ppa.2020.i23.15>)

12

*entre líneas*

- TIERRA PRIMITIVA. FLOTACIONES Y ABATIMIENTOS / PRIMITIVE EARTH. FLOATATION AND COLLAPSE**  
María Teresa Muñoz - (DOI: <http://dx.doi.org/10.12795/ppa.2020.i23.01>)

16

- WHITNEY MUSEUM OF AMERICAN ART (MET BREUER)**  
Eduardo Miguel González Fraile - (DOI: <http://dx.doi.org/10.12795/ppa.2020.i23.02>)

28

*artículos*

- LA CASA DE ÍCARO. REFLEXIONES SOBRE EL PLANO DE LA VIVIENDA / THE HOUSE OF ICARUS. REFLECTIONS ON THE HOUSE PLAN**  
Valentín Trillo Martínez - (DOI: <http://dx.doi.org/10.12795/ppa.2020.i23.03>)

46

- CÍRCULO, TOPOGRAFÍA Y TIEMPO: UNA REFLEXIÓN SOBRE UNA SECUENCIA FORMAL. DEL CENTRO DE RESTAURACIONES ARTÍSTICAS DE MADRID, 1961, A LA CIUDAD DEL FLAMENCO, 2004 / CIRCLE, TOPOGRAPHY AND TIME: SOME THOUGHTS ON A FORMAL SEQUENCE. FROM THE CENTER OF ARTISTIC RESTORATIONS, 1961, TO THE CITY OF FLAMENCO, 2004**  
Julio Grijalba Bengoetxea; Alberto Grijalba Bengoetxea; Jairo Rodríguez Andrés - (DOI: <http://dx.doi.org/10.12795/ppa.2020.i23.04>)

60

- LOS OJOS DE I'TOI. EL TELESCOPIO SOLAR DE KITT PEAK (ARIZONA) / THE EYES OF I'TOI. SOLAR TELESCOPE AT KITT PEAK (ARIZONA)**  
Eduardo Delgado Orusco; Ricardo Gómez Val - (DOI: <http://dx.doi.org/10.12795/ppa.2020.i23.05>)

74

- MULTIPLICIDAD DE RECORRIDOS Y SEGREGACIÓN FUNCIONAL EN LA UNIVERSIDAD DE EAST ANGLIA / A MULTIPLICITY OF WALKWAYS AND FUNCTIONAL SEGREGATION AT THE UNIVERSITY OF EAST ANGLIA**  
Laura Lizondo Sevilla; Débora Domingo Calabuig - (DOI: <http://dx.doi.org/10.12795/ppa.2020.i23.06>)

90

- LA REFUNDACIÓN DE LA LÍNEA DEL HORIZONTE URBANO: PARQUE DE ESPAÑA, MBM ARQUITECTES (1979–1992) / REFOUNDING THE URBAN HORIZON LINE: PARQUE DE ESPAÑA, MBM ARQUITECTES (1979–1992)**  
Cecilia Inés Galimberti - (DOI: <http://dx.doi.org/10.12795/ppa.2020.i23.07>)

106

- MAR, PUERTO, CIUDAD Y HORIZONTE. EL CENTRO BOTÍN DE LAS ARTES Y LA CULTURA EN SANTANDER / SEA, PORT, CITY AND HORIZON. THE BOTÍN CENTRE FOR THE ARTS AND CULTURE IN SANTANDER**  
Amadeo Ramos-Carranza; Rosa María Añón-Abajas; Gloria Rivero-Lamela - (DOI: <http://dx.doi.org/10.12795/ppa.2020.i23.08>)

122

- CUANDO LA LÍNEA DE TIERRA ES UNA LÍNEA DE AGUA. VENECIA / WHEN THE GROUND LINE IS A WATER LINE. VENICE**  
Francisco Antonio García Pérez - (DOI: <http://dx.doi.org/10.12795/ppa.2020.i23.09>)

142

- DEL FRESH POND AL MYSTIC RIVER: TOPOGRAFÍA Y HORIZONTE EN EL PAISAJISMO DE LOS OLMSTED / FROM FRESH POND TO MYSTIC RIVER: TOPOGRAPHY AND HORIZON IN THE OLMSTED'S LANDSCAPE ARCHITECTURE**  
Nicolás Mariné - (DOI: <http://dx.doi.org/10.12795/ppa.2020.i23.10>)

160

- LA PLATAFORMA DE ANNA Y LAWRENCE HALPRIN, UN SUELO PARA EL NACIMIENTO DE LA DANZA CONTEMPORÁNEA / ANNA AND LAWRENCE HALPRIN'S DECK, A FLOOR FOR THE BIRTH OF CONTEMPORARY DANCE**  
María Aguilar Alejandre - (DOI: <http://dx.doi.org/10.12795/ppa.2020.i23.11>)

179

*reseña bibliográfica TEXTOS VIVOS*

- MARIO ALGARÍN COMINO: ARQUITECTURAS EXCAVADAS. EL PROYECTO FRENTE A LA CONSTRUCCIÓN DEL ESPACIO**  
Luis Martínez Santa-María - (DOI: <http://dx.doi.org/10.12795/ppa.2020.i23.12>)

196

- CHRISTIAN NORBERG-SCHULZ: GENIUS LOCI: PAESAGGIO, AMBIENTE, ARCHITETTURA**  
Gloria Rivero-Lamela - (DOI: <http://dx.doi.org/10.12795/ppa.2020.i23.13>)

198

- VITTORIO GREGOTTI: IL TERRITORIO DELL'ARCHITETTURA**  
Carlos Plaza Morillo - (DOI: <http://dx.doi.org/10.12795/ppa.2020.i23.14>)

200

## DEL FRESH POND AL MYSTIC RIVER: TOPOGRAFÍA Y HORIZONTE EN EL PAISAJISMO DE LOS OLMSSTED

FROM FRESH POND TO MYSTIC RIVER: TOPOGRAPHY AND HORIZON IN THE LANDSCAPE ARCHITECTURE OF OLMSSTEDS

Nicolás Mariné (<http://orcid.org/0000-0002-9878-635X>)

**RESUMEN** El artículo analiza una obra relativamente desconocida de los Olmsted Brothers, la Alewife Brook Parkway, con la intención de esclarecer determinados recursos conceptuales en su manera de proyectar. Este prolífico estudio fue fundado por los hijos del paisajista Frederick Law Olmsted y, a través de sus obras, hicieron perdurar su legado. La propuesta estudia, precisamente, el proyecto de un parkway, un concepto que combinaba infraestructura y paisajismo y que Olmsted aplicó a lo largo de su carrera. Aquí, se elabora una interpretación personal de esta obra, sustentada en el análisis de materiales originales, que pone en valor las relaciones visuales vinculadas a la topografía. Lejos de ser algo singular, dichas relaciones se explican como uno de los fundamentos del proyecto y, en general, de la obra de los Olmsted.

**PALABRAS CLAVE** Frederick Law Olmsted; Olmsted Brothers; parkway; paisajismo; horizonte.

**SUMMARY** The article analyzes a relatively unknown work by the Olmsted Brothers, the Alewife Brook Parkway, with the intention of clarifying certain conceptual resources in their planning style. This prolific office was founded by the sons of the landscape architect Frederick Law Olmsted, and they perpetuated his legacy. The proposal involves an in-depth study of a parkway project, a concept that combined infrastructure and landscape architecture and one which Olmsted applied throughout his career. A personal interpretation of this work is offered here, based on the analysis of original materials and emphasizing the visual relationships linked to its topography. Far from being one-off or sporadic, these relationships are seen to be one of the cornerstones of the project in question and of the Olmsteds' work in general.

**KEYWORDS** Frederick Law Olmsted; Olmsted Brothers; parkway; landscape architecture; horizon.

Persona de contacto / Corresponding author: [nicolas.marine@upm.es](mailto:nicolas.marine@upm.es) Departamento de Composición Arquitectónica, Escuela Técnica Superior de Arquitectura. Universidad Politécnica de Madrid. España.

### UN SIGLO DE OLMSSTEDS

**E**l paisajista Frederick Law Olmsted (1822–1903), coautor del Central Park de Nueva York, es referido a menudo como padre del paisajismo moderno; o, al menos, de la profesión del *landscape architecture* tal como se concibe en el ámbito anglosajón, donde se formalizó a principios del siglo XX siguiendo de cerca su práctica<sup>1</sup>. Quizás menos conocidos internacionalmente son los Olmsted Brothers, el estudio formado por sus dos hijos, John C. (1852–1920) y Frederick Law Jr. (1870–1957), tras su retiro. Operativa hasta finales de la década de los 70, esta firma sumó una ingente cantidad de encargos<sup>2</sup>: se cuentan por miles sus proyectos

de jardines privados, parques, planes urbanos, obras de infraestructura y suburbios<sup>3</sup>. Por la envergadura de estos, así como por su cantidad y trascendencia, el estudio tuvo una mayor influencia en la definición profesional del paisajismo que la de Olmsted Sr. Fuera del estudio, participaron también de forma activa en las instituciones que legitimaron el paisajismo. John C., por ejemplo, fue el primer presidente de la ASLA, la American Society of Landscape Architects, entre 1899 y 1901. Posteriormente, la presidió en dos ocasiones Olmsted Jr. (1907–1909 y 1918–1922). Este, de hecho, dominó durante décadas el campo del planeamiento urbano, siendo también presidente de la National Conference on City Planning<sup>4</sup>.

1. Para una descripción del intento de profesionalización del paisajismo estadounidense después de Olmsted, consultar MARINE, Nicolas. Los herederos de Olmsted: la American Society of Landscape Architects y la difícil definición del paisajista moderno. En: *Cuaderno de notas*. Madrid: Departamento de Composición Arquitectónica ETSAM-UPM, 2019, n.º 20, pp. 53–70. ISSN: 1138-1590. DOI: 10.20868/cn.2019.4260.
2. De hecho, el archivo particular del estudio supera las 12 000 entradas; aunque incluye también los proyectos de Olmsted Sr., proyectos no realizados y otros asuntos, el número que queda descontándolos sigue siendo muy elevado para la época; ver LAWLSS, Lucy; LOUGHLIN, Caroline; MEIER, Lauren, eds. *The master list of design projects of the Olmsted firm, 1857–1979*. Washington, D.C.: National Association for Olmsted Parks, 2008.
3. En el artículo, *suburbio* se refiere siempre a su acepción anglosajona. Es decir, asentamientos residenciales planeados en la periferia que no cuentan con las connotaciones negativas que pueda tener el mismo vocablo en castellano (o, al menos, que cuentan con connotaciones negativas de distinta naturaleza).
4. Esta asociación y congreso anual, inaugurado en 1909, fue el germe del American City Planning Institute, fundado en 1917. El ACPI fue la primera organización dedicada al planeamiento urbano profesional en Estados Unidos y de la cual Olmsted Jr. también fue el primer presidente. Jon A. Peterson describe el paso

(elegido en 1910) y fue quien definió el primer curso de arquitectura del paisaje de la historia en 1900<sup>5</sup>. Todo ello, sumado a su obra, hizo que Olmsted Jr. alcanzara en vida una fama igual o superior a la de su padre. A partir de cierto momento, dejó de acompañar su nombre con la apócope Jr. y, para la profesión, durante casi un siglo, hubo siempre un Frederick Law Olmsted liderando el planeamiento y el paisajismo estadounidenses. Tal llegó a ser su influencia que, en cierto momento, se planteó la posibilidad de ubicar un monumento conjunto a padre e hijo a los pies del Capitolio de Washington D.C. en el extremo opuesto de la explanada del National Mall al que ocupa el monumento de Lincoln<sup>6</sup>.

Pero, al igual que le sucedió a Olmsted Sr., los Olmsted Brothers cayeron en el olvido y solo en tiempos recientes se ha comenzado a estudiar en profundidad su obra y pensamiento<sup>7</sup>. Fieles seguidores de los principios teóricos elaborados por su padre, hasta el punto de que sus trabajos pueden entenderse en continuidad, supieron, sin embargo, adaptar esas ideas a los requisitos del nuevo siglo. Sobre todo en lo referido a la normativización del espacio y la necesidad de un planeamiento profesional. También supieron combinarlas con otras corrientes de la época, como el movimiento City Beautiful o las teorías

urbanas europeas de Sitte, Howard, Unwin y Geddes. A este respecto, es interesante la interpretación de Jon A. Peterson, que define a Olmsted Sr. como “el Visionario” y a Olmsted Jr. como “el Profesional”. Es decir, mientras el trabajo del primero se habría motivado por una serie de ideales sociales, el trabajo del hijo fue más práctico y consistió en perfeccionar la implantación de tipos que ya habían sido testeados<sup>8</sup>. La continuidad en estilo entre los Olmsted Brothers y su padre llegó a ser tan evidente que Nancy Pollock-Ellwand se refiere al conjunto total de su obra como un “vocabulario paisajístico”<sup>9</sup>. Un repertorio que, finalmente, diluyó las aportaciones individuales a los proyectos y hacia que las teorías y composiciones espaciales del Olmsted Sr. siguieran muy presentes en las obras del estudio. De hecho, esto se alineaba con un deseo suyo de hacer común la autoría: “En cada uno de nuestros trabajos se funden los pensamientos, de tal modo que diferenciar creadores individuales está fuera de discusión”<sup>10</sup>.

Este artículo analiza algunas de las herencias conceptuales que los Olmsted Brothers llevaron a su proceso de proyecto. En concreto, se estudia la Alewife Brook Parkway, en Cambridge (Massachusetts), una obra de ingeniería y paisajismo actualmente catalogada como lugar de interés

histórico<sup>11</sup> y que permite traer a la luz la riqueza conceptual detrás de los paisajes de los Olmsted. Mediante los documentos de proyecto, informes y cartas originales se ha trazado la evolución de este trabajo cuyo resultado construido, visible en la actualidad, no refleja por entero el interés que sí se aprecia en su génesis. Contrastar dicha información con ciertas ideas expuestas por Olmsted Sr. en sus escritos permite ahondar en sus nociones sobre la infraestructura y el interés que mostraron, tanto él como sus hijos, por relacionar la topografía y el sentido del lugar. En especial, los significados particulares asociados a lo visual en un proyecto de transporte viario quedan reflejados aquí con tal claridad que se pueden apreciar ciertas ideas que resurgirían con fuerza medio siglo después.

#### DEL FRESH POND AL MYSTIC RIVER

El proyecto estudiado consistía, en rasgos generales, en el diseño de una vía de tráfico rodado vegetada que seguía el desarrollo de un arroyo: el Alewife Brook<sup>12</sup>. Este conectaba una balsa de cierto tamaño, el Fresh Pond, con el Mystic River, uno de los principales ríos de Cambridge y Boston. La zona se ubicaba en una mayor, conocida tradicionalmente como el Great Swamp o Great Marsh, nombre que recibió de los primeros colonos ingleses por la gran superficie pantanosa que había dejado la edad glacial<sup>13</sup>. Este Great Swamp fue una barrera efectiva para las crecidas de agua hasta principios del XIX, cuando se comenzaron

a construir vías de transporte rodado y ferroviario y “transformaron este paisaje pastoril en una sórdida periferia”<sup>14</sup>. Hacia 1880, el pantano estaba saturado de elementos industriales; los efectos de dicha transformación permanecieron hasta el siglo XX y afamados bostonianos, como Henry James, se lamentaron de la desaparición de un paisaje que consideraban de gran valor<sup>15</sup>. Así, la necesidad de gestionar la planificación del área metropolitana de Boston se hizo patente por la rápida industrialización y el crecimiento periférico. Para ello, se formó una comisión, la Metropolitan Park Commission (MPC), que encargó en 1892 al paisajista Charles Eliot un ambicioso plan que abarcara, entre muchas otras, la zona del Alewife<sup>16</sup>.

Eliot, quizás de los paisajistas más importantes en la transición profesional a la modernidad, elaboró uno de los primeros planes a escala metropolitana de la historia del planeamiento. En su afán por atender a las dinámicas ecológicas, ideó un sistema, soporte de futuras actuaciones, formado por parques y áreas protegidas cuya localización se basaba en la geología del lugar y en el sistema hidráulico preexistente<sup>17</sup>. Su propuesta incluía una extensa red de parkways, o parques-autovía, que cosían el territorio y hacían accesibles las áreas protegidas a los habitantes de la ciudad y sus suburbios. El parkway fue un tipo de solución infraestructural imaginado por Olmsted Sr. décadas atrás como parte del conjunto de propuestas urbanas que diseñó a lo largo de su carrera<sup>18</sup>. El esquema

de Olmsted Jr. por estas asociaciones como una auténtica competición por dominar el planeamiento urbano. Frente a las ideas de Benjamin C. Marsh, prevalecieron las suyas. Y estas dieron lugar a una manera sistemática, adaptable y no finalista de entender el diseño urbano. Ver PETERSON, Jon A. *The Birth of Organized City Planning in the United States, 1909–1910*. En: *Journal of the American Planning Association*. Chicago: American Planning Association, 2009, vol. 75, n.º 2. ISSN 0194–4363, ISSN: 1939–0130. DOI: 10.1080/01944360802608484.

5. El curso se inició en Harvard en 1900 e incluía entre sus asignaturas una dedicada al planeamiento urbano; ver SIMO, Melanie L. *The Coalescing of Different Forces and Ideas: A History of Landscape Architecture at Harvard, 1900–1999*. Cambridge: Harvard University GSD, 2000.

6. Un breve contexto y bocetos del proyecto se pueden ver en MARINE, Nicolás, *op. cit. supra*, nota 1, p. 56.

7. Durante varias décadas del siglo XX, Olmsted cayó en el olvido. Fue después de la Segunda Guerra Mundial, y sobre todo en los años 60 y 70, cuando se le volvió a dar importancia a su obra y pensamiento. Destaca como primero de estos trabajos la biografía WOOD, Laura N. *FLO: A Biography of Frederick Law Olmsted*. Baltimore: Johns Hopkins University Press, 1973. Actualmente, un proceso similar está sucediendo con los Olmsted Brothers. Cabe decir, aun así, que John C. no está siendo tan considerado como Olmsted Jr. Amén de la publicación de monográficos particulares, es destacable, por ejemplo, el simposio *Frederick Law Olmsted Jr.: Inspiration for the 21st Century* (2013–2014), celebrado por la National Association for Olmsted Parks.

8. PETERSON, Jon A. Frederick Law Olmsted Sr. and Frederick Law Olmsted Jr.: The Visionary and the Professional. En: SIES, M. C.; SILVER, C. (Eds.). *Planning the Twentieth-Century American City*. Baltimore: Johns Hopkins University Press, 1996.

9. POLLOCK-ELLWAND, Nancy D. The Olmsted firm in Canada: a correction of the record. En: *Planning Perspectives*, Abingdon, UK: Routledge, julio 2006, vol. 21, n.º 3, pp. 278–285, p. 278. ISSN 0266–5433. DOI: 10.1080/02665430600731203

10. OLMSTED, Frederick Law. Carta a Mariana G. Van Rensselaer. 22 de mayo de 1893. Citada en KLAUS, Susan L. *All in the Family: The Olmsted Office and the Business of Landscape Architecture*. En: *Landscape Journal*. Madison: University of Wisconsin Press, primavera 1997, vol. 16, n.º 1, pp. 80–95, p. 89. ISSN: 0277–2426. DOI: 10.3368/lj.16.1.80.

11. La Alewife pertenece al *National Register of Historic Places*, la lista oficial de sitios y elementos de valor histórico elaborada por el Gobierno federal estadounidense. Aunque cuenta con ficha propia en el registro, también está catalogada por su pertenencia al sistema metropolitano de parques de Boston. Información disponible on-line: <https://npgallery.nps.gov/AssetDetail/NRIS/04000249#>

12. Literalmente, “arroyo” o “riachuelo de los arenques”.

13. El sitio también fue de notable importancia para las tribus nativas americanas que habitaban allí. Ver HIESTAND, Emily. *Watershed. An Excursion in Four Parts*. En *The Georgia Review*. Athens: University of Georgia, 1998, vol. 52, n.º 1, pp. 7–28. Disponible en: [https://www.jstor.org/stable/41401146?seq=1#metadata\\_info\\_tab\\_contents](https://www.jstor.org/stable/41401146?seq=1#metadata_info_tab_contents)

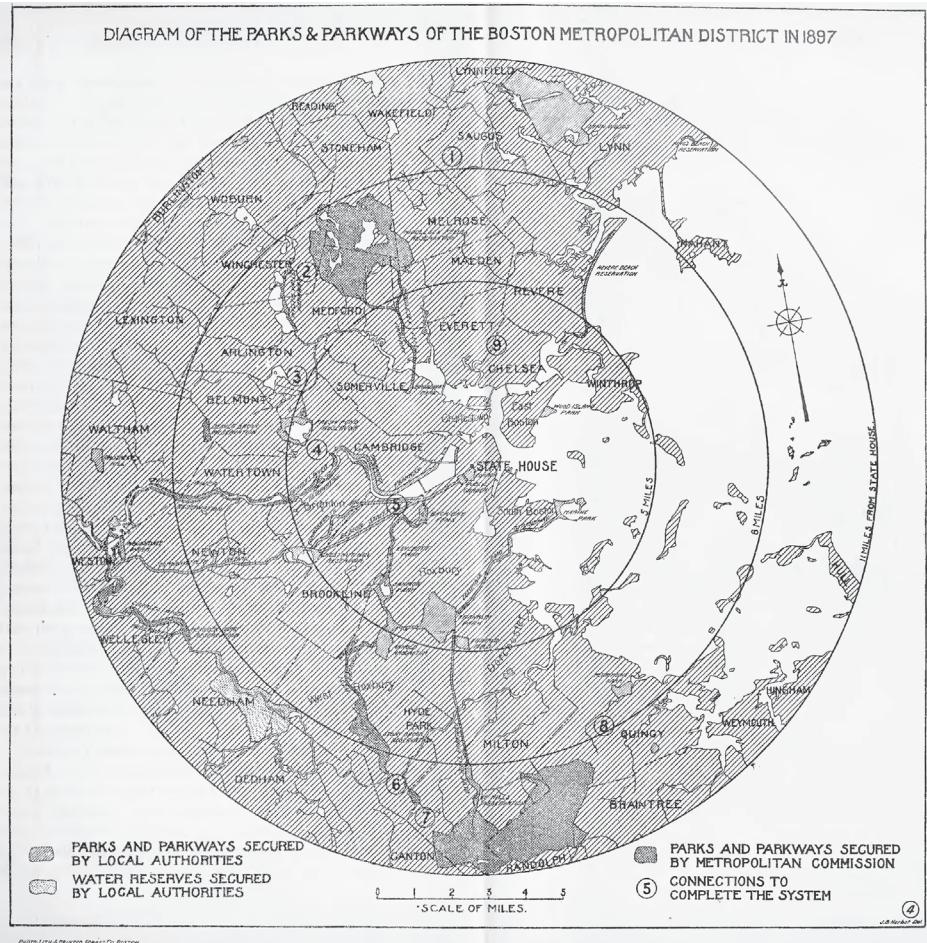
14. HOWARD, Jerry. *Alchemy at Alewife*. En: *North Cambridge News*, junio 1995, p. 2. El documento cuenta con una historia pormenorizada de la zona.

15. SINCLAIR, Jill. *Fresh Pond. The History of a Cambridge Landscape*. Cambridge: The MIT Press, 2009.

16. Metropolitan Park Commissioners. *History and description of the Boston metropolitan parks*. Boston: Wright & Potter, 1900. Para el informe a la MPC, ver ELIOT, Charles. *A report upon the opportunities for public open spaces in the metropolitan district of Boston, Massachusetts, made to the Metropolitan Park Commission*. 1892. Boston: Wright & Potter Printing Co., 1893.

17. BERRIZBEITIA, Anita. *Between Deep and Ephemeral Time: Representations of Geology and Temporality in Charles Eliot's Metropolitan Park System*. Boston (1892–1893). En: *Studies in the History of Gardens and Designed Landscapes*. Milton Park y Abingdon: Taylor and Francis, 2014, vol. 34, n.º 1. ISSN: 1460–1176. DOI: 10.1080/14601176.2013.850295.

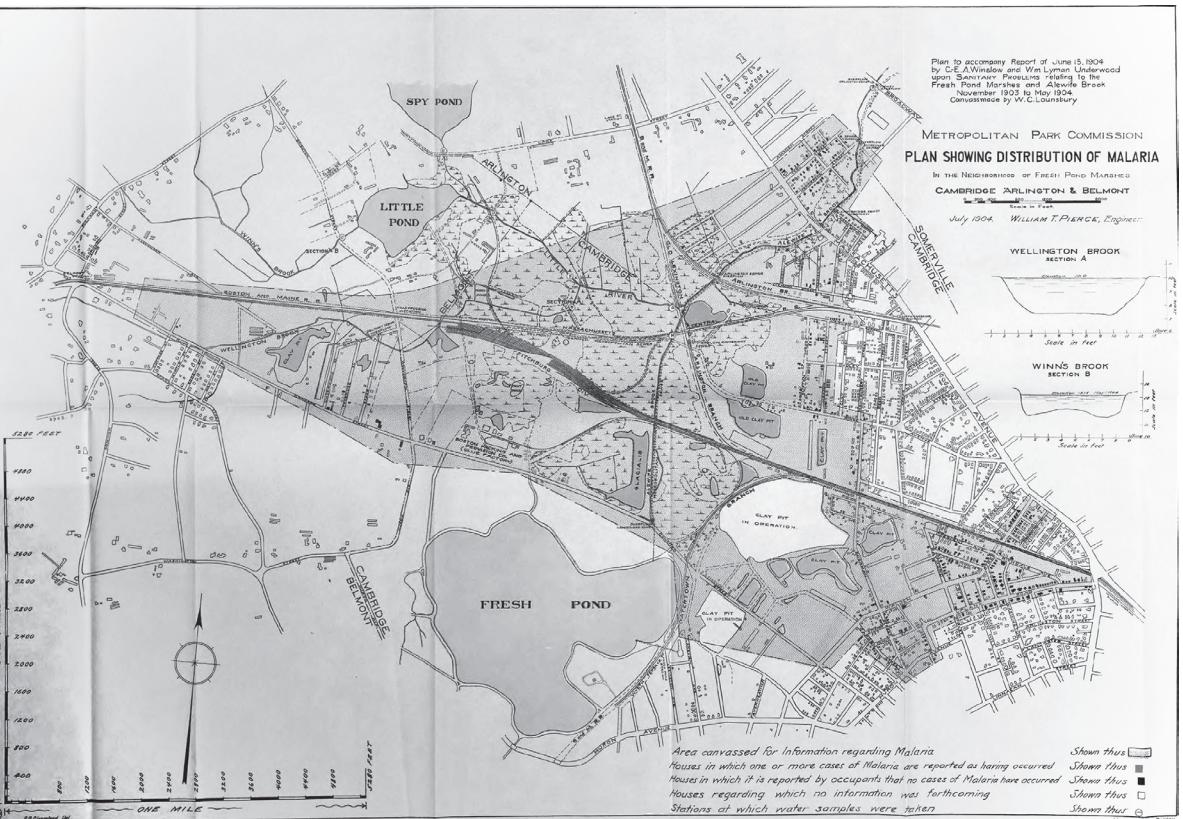
18. Olmsted Sr. reconoció en varias ocasiones que el modelo se inspiraba en los bulevares arbolados que había conocido en Europa, y en alguna ocasión llegó a citar como referencia las alamedas españolas. Ver, por ejemplo, OLMSTED, Frederick L. *Public parks and the enlargement of towns*. Nueva York: Arno Press



1

1. Diagrama del Distrito Metropolitano de Boston que muestra los parques y parkways planteados en un radio de 11 millas. Olmsted, Olmsted and Eliot (firma J. B. Herbst), 1897.

2. Área del proyecto: al sur se puede ver el Fresh Pond y, en gris, la zona de humedales afectada por la malaria. William T. Pierce, 1904.



2

de principio combinaba arbolado y ajardinamiento con la obra pública necesaria para el transporte rodado. Como describe suavemente la sociedad dedicada a su patrimonialización: “Un parkway no es una carretera, es un parque con una carretera en él”<sup>19</sup>.

El mismo año en que Eliot presentó su plan, se asoció con Olmsted Sr. y John C. para formar Olmsted, Olmsted and Eliot<sup>20</sup>, el estudio que firmó los subsiguientes trabajos paisajísticos de la MPC. Como tal, presentaron en 1896 varios proyectos de parkways en Blue Hills o en el Mystic

Valley, así como proyectos de reservas naturales en el Charles River y en distintas zonas de costa<sup>21</sup>. El mapa de la figura 1 formaba parte de una de estos informes y muestra la amplitud de la intervención. En el número 4 se muestra el Fresh Pond, que también intervino el estudio, y entre el 2 y el 3 serpentea el Mystic River, los dos ámbitos que había de conectar el Alewife Brook Parkway. A pesar de que Eliot había mostrado interés en el arroyo, no fue hasta 1898, después de su temprana muerte, que se mencionó la posibilidad de construir un parkway

junto a él: “Para la conexión entre el Mystic Valley Parkway y el Fresh Pond, aparecen varias rutas alternativas, una si-guiendo el Alewife Brook y una siguiendo el Spy Pond”<sup>22</sup>. El informe lo firmaban los hermanos Olmsted. Y fue su estudio el encargado de realizar el proyecto<sup>23</sup>.

El Alewife atravesaba un área compleja, con varias características problemáticas: aparte de las numerosas líneas de tren, la propiedad se repartía entre empresas ferroviarias, propietarios de viviendas particulares y un cementerio, dificultando la expropiación. Además, las

aguas pantanosas habían sido contaminadas y se había producido un fuerte brote de malaria (figura 2). De hecho, en una de las primeras cartas del archivo del estudio, Olmsted Jr. reforzaba la idea de que el parkway pudiera estar algo más al norte, bordeando la balsa Spy Pond; pero la adquisición de tierras se probó aquí imposible. Se abandonó este trazado en favor de otro paralelo al Alewife Brook, aprovechando también que el arroyo se iba a canalizar para garantizar el saneamiento general de la zona de humedales. Dado que las condiciones

y The New York Times, 1970 [1870].

19. Historic Parkways Initiative. *A parkway is not a road, it's a park with a road in it*. Boston: Executive Office of Environmental Affairs, 2002.

20. Tras retirarse Olmsted Sr., Olmsted Jr. lo sustituyó y el estudio siguió llamándose igual hasta la muerte de Eliot. Tras esto, y por un breve periodo, los hermanos trabajaron como F. L. & J. C. Olmsted, y en 1898 el estudio pasó a llamarse definitivamente Olmsted Brothers.

21. Olmsted, Olmsted & Eliot. Landscape Architects Report. En: *Report of the Board of Metropolitan Park Commission*. Boston: Wright & Potter Printing Co., 1896, pp. 36-54.

22. F. L. and J. C. Olmsted. Landscape Architects Report. En: *Report of the Board of Metropolitan Park Commission*. Boston: Wright & Potter Printing Co., 1898, pp. 55-70, p. 68. Para una mención de Eliot al arroyo, ver ELIOT, Charles William. *Charles Eliot, landscape architect*. Boston y Nueva York: Houghton Mifflin Co., 1902. En uno de los textos recopilados aquí, “Chapter XXXI. Policy and Methods of the Metropolitan Park Commission”, sí parece mencionar, muy brevemente, una posible ruta que incluya el Alewife (p. 598). Ver también nota siguiente.

23. De hecho, aunque en el *National Register of Historic Places* (ver nota 10) se señala tanto a Charles Eliot como a los Olmsted Brothers como autores, también se indican una serie de hitos y períodos significantes que comienzan en 1900. Dado que Eliot falleció en 1897, se asume que su papel en la obra, más allá de su concepción general, fue escaso.



3

topográficas de esta zona se conocían menos, Olmsted Jr. opinaba que, tras el cambio, era “muy deseable un nuevo estudio del problema del cruce de vías, en conexión con la investigación de Mr. Freeman sobre la situación del drenaje y con las futuras elevaciones de calles y vías de tren en la zona”<sup>24</sup>.

Olmsted Jr. hacía referencia a John R. Freeman, un ingeniero civil con el que colaboró durante su carrera<sup>25</sup>. En septiembre de 1904, este publicó un extenso estudio sobre cómo represar parte del Mystic River y crear una canalización del arroyo para evitar “las orillas cenagosas, antiestéticas y malolientes que aparecen con las mareas bajas”<sup>26</sup>. El

mapa de la figura 2, que formaba parte de su estudio, da una clara lectura de la situación del lugar. Vías ferroviarias de importante tamaño cruzaban la zona de este a oeste, con lo que el nuevo parkway se debía levantar sobre el nivel del suelo. Además, en el terreno había balsas que, periódicamente, se inundaban de forma descontrolada. El mapa se acompaña de la figura 3, “uno de los peores lugares de la ciénaga”<sup>27</sup>. En la fotografía se aprecia la condición original del sitio, bordeado de fábricas y vías de tren.

Las dificultades, por tanto, eran muchas. Olmsted Jr. mostró en varias notas y cartas sus esfuerzos por asegurar las tierras necesarias para el proyecto, incluyendo

24. Carta de Frederick L. Olmsted Jr. a W. B. De las Casas, 3 de septiembre, 1903. En: OLMSTED ASSOCIATES. Olmsted Associates Records. Job Files 1863-1971. Carpeta 1501 (caja B94): Alewife Brook Parkway, 1903-1909. Recuperado de Library of Congress, <https://www.loc.gov/item/mss5257101206/>. Todos los textos de este archivo que se citan aquí han sido traducidos por el autor. A pesar de que la autoría solía ser compartida, el autor de las cartas en el caso de este proyecto era Olmsted Jr. Por ello, dentro del artículo muchas de las referencias se hacen a él en particular cuando se tratan cuestiones de gestión del desarrollo del trabajo.

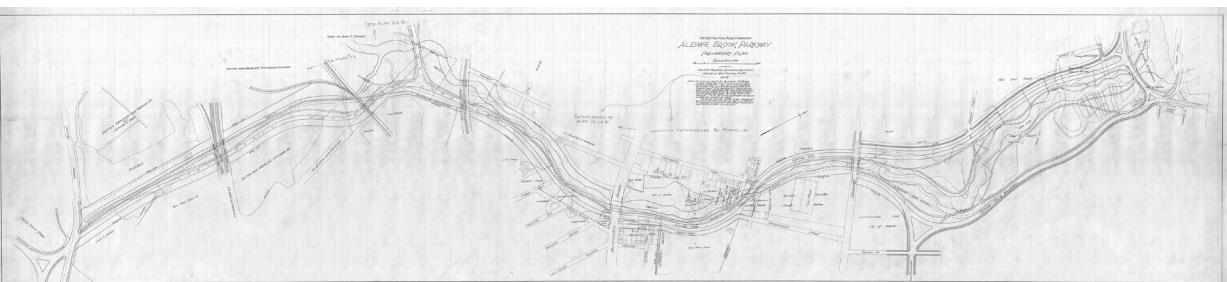
25. Por ejemplo, Freeman y Olmsted Jr. aparecen como coautores en uno de los informes más conocidos de este último: *City planning for Pittsburgh: outline and procedure. A report* (diciembre, 1909). Disponible en: [https://babel.hathitrust.org/cgi/pt?id=uc1.\\$b33330&view=1up&seq=5](https://babel.hathitrust.org/cgi/pt?id=uc1.$b33330&view=1up&seq=5)

26. FREEMAN, John R. *Report on improvement of the Upper Mystic River and Alewife Brook by means of tide gates and large drainage channels*. Boston: Wright & Potter Print. Co., 1904, p. 1. Disponible en: <https://catalog.hathitrust.org/Record/100559326>

27. Ibíd., p. v, nota a pie de foto.

3. La ciénaga que originalmente ocupaba el lugar por donde pasa la Alewife Brook Parkway. William Lyman Underwood, sin fecha. Aunque la fotografía aparece en el informe de Freeman (1904), en el artículo de Jerry HOWARD (véase nota 14), aparece también fechada en torno a 1890.

4. Plano general de la primera propuesta de proyecto. Olmsted Brothers, 1904.



4

los cálculos que él mismo realizaba para trazar el nuevo canal y disponer los terraplenes para elevar la cota del parkway. El cuidado que pusieron los paisajistas en estos aspectos técnicos les llevó a conferenciar varias veces con las empresas ferroviarias para saber si determinadas vías se podían mover, e incluso llegaron a entrevistar a los trabajadores del alcantarillado para conocer de primera mano la frecuencia de lavado de los filtros depuradores. Con todo, el mismo año en que se publicó el informe de Freeman, Olmsted Jr. tenía listo el proyecto: una sinuosa carretera elevada, con un camino paralelo para peatones y varios puentes que sorteaban las vías de tren (figura 4).

La propuesta era arriesgada y debía de “ser considerada como un estudio preliminar”<sup>28</sup>. Por ejemplo, planteaban la expropiación de tierras del cementerio de Saint Paul y de la compañía ferroviaria Boston & Maine (B&M), y también proponían duplicar el parkway en un tramo, dividiendo así el tráfico rápido del lento. Este habría transcurrido en lo que ellos denominaban una *pleasure drive*. Por último, planteaban la posibilidad de comprar los terrenos que rodeaban varias canteras de arcilla, que se habían llenado de agua, para poder tratar sus alrededores e incorporarlas al proyecto. Dentro de la documentación que presentó el estudio aparecían versiones alternativas a estas ideas, por si se daba el caso de que no se pudieran llevar a cabo. El proyecto se quedó estancado por cuestiones burocráticas y de salubridad: la expropiación

era difícil y, además, se había exigido una investigación exhaustiva sobre el saneamiento del arroyo, sin la cual no se podía avanzar<sup>29</sup>. Tres años después, a mediados de 1907, una nota informaba a Olmsted Jr. de su fracaso: “El director general de la B&M se ha opuesto violentamente a la propuesta”, se le requería, por tanto, “un diseño alternativo”<sup>30</sup>.

A partir de aquí, el proyecto tuvo un desarrollo muy lento. El archivo consultado cuenta, entre 1908 y 1918, con un elevado número de planos de expropiación y de estudio topográfico que muestran el grado de refinamiento en la medición que precisaba una zona tan compleja (figuras 5 y 6). En el mismo 1907 se planteó un nuevo proyecto; una solución alternativa en la zona sobre la que había discordia. Las cartas del estudio muestran la atención detallada a los cruces entre calles, los desmontes para alcanzar la cota deseada, el recorrido del canal, la disposición de los distintos puentes y el diseño de un trazado que evitase expropiaciones conflictivas. Un examen del plano del proyecto (figura 7) permite apreciar que el problema de diseño iba mucho más allá del trazo de una carretera. La confusión gráfica que resulta de la superposición de elementos (preexistencias, propiedades, humedales, viales, cañales, carreteras y puentes) representa la complejidad tanto topográfica como política que llegó a adquirir el diseño del parkway.

28. Carta de Frederick L. Olmsted Jr. a John Woodbury, 1 de noviembre, 1904. En: OLMSTED ASSOCIATES, *op. cit. supra*, nota 24.

29. Metropolitan Park Commission. *Report of the Board of Metropolitan Park Commission*. Boston: Wright & Potter Printing Co., 1906. Los asuntos mencionados se comentan en pp. 10-11.

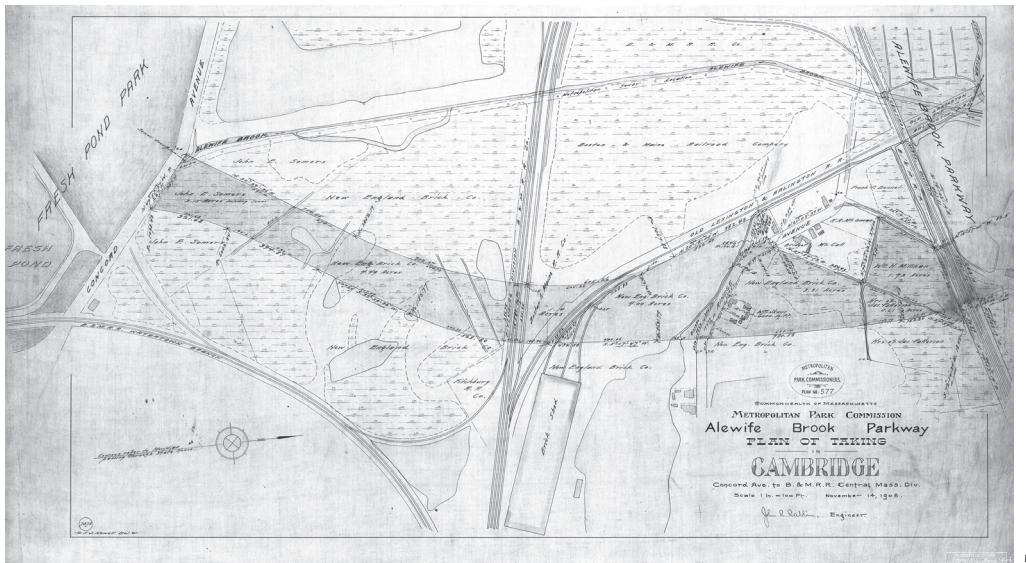
30. Nota de Frederick L. Olmsted Jr., 23 de julio, 1907. En: OLMSTED ASSOCIATES, *op. cit. supra*, nota 24.

5 y 6. Plano de expropiación (John R. Rablin, 1908) y plano de detalle constructivo (John R. Rablin, 1916).

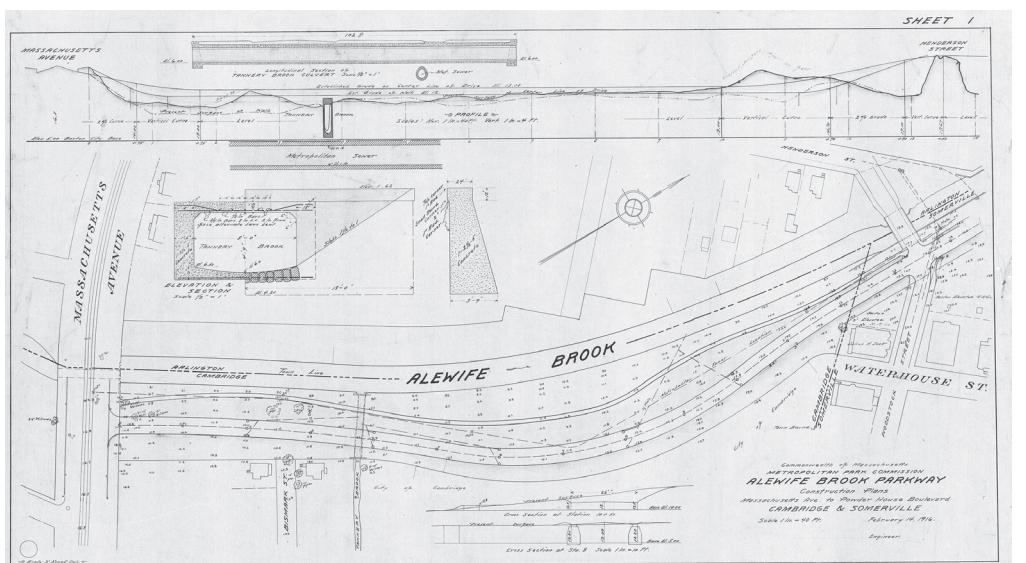
7. Revisión del tramo entre el Fresh Pond y el Little River. Olmsted Brothers, 1907.

8. Cruce entre el parkway y la Avenida Concord (detalle de figura 7). Nótense las varias flechas que apuntan hacia arriba de la imagen.

9. Croquis de proyecto. Olmsted Brothers. Este es el único croquis con referencia numérica (1501-54), que, por su coincidencia con otros planos, debió de haberse realizado alrededor de 1918.



5



6

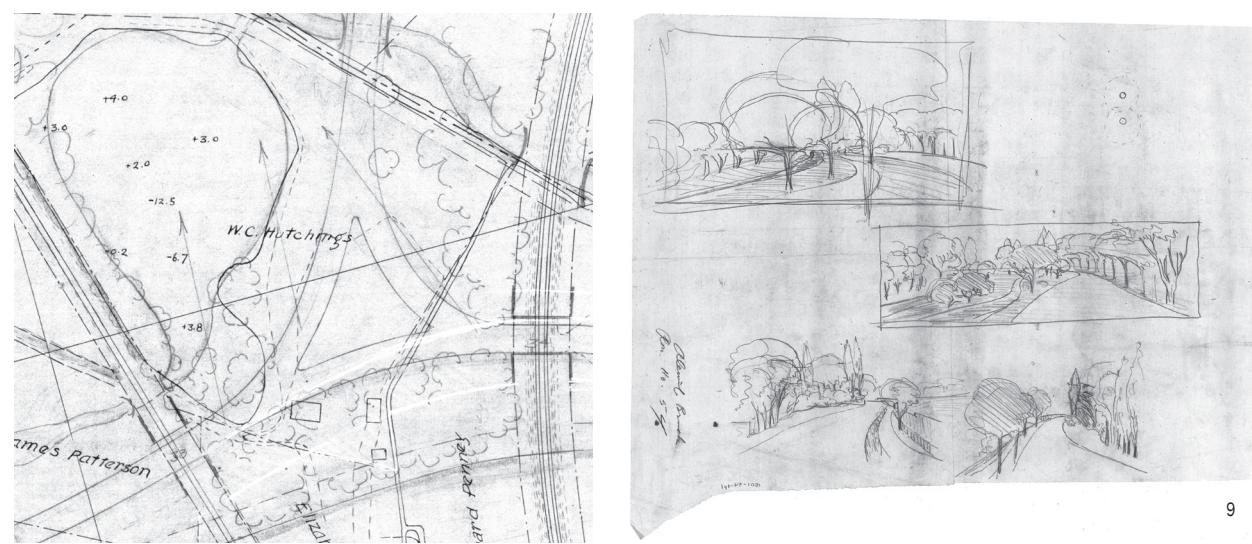
#### LA VISIBILIDAD CONSTRUIDA

Un análisis pormenorizado de este último plano revela una capa más de información; un grado añadido de complejidad al proyecto y su representación. En diversos puntos del parkway aparecen flechas de distinta

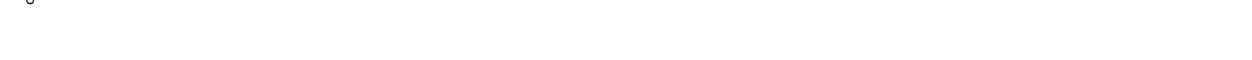
longitud, despedidas hacia fuera de la carretera, sin indicar algo concreto en el plano. Además, estas flechas están dibujadas a mano, a veces corregidas, como si hubieran sido el resultado de estudiar algo relacionado con el trazado. El punto que acumula un mayor número



7



8



9

de flechas, tres, es el cruce entre el parkway y la actual avenida Concord, donde se situaba una pequeña balsa en la que desembocaba el arroyo Little River (figura 8). A este lugar se le presta especial atención en el desarrollo del proyecto: "El área triangular que forman las vías de tren será necesaria en mayor medida para puentes, y debería, si se puede obtener a un precio razonable, adquirirse por entero. La parte más abierta del cruce de vías permite colocar una masa arbolada compacta que acabe la vista desde el Little River Parkway [actual Con-

cord] y acrecentar el interés visual de los acercamientos por el norte y sur"<sup>31</sup>.

Estas flechas, por tanto, podrían indicar áreas de especial interés visual, como la descrita. Así parecen confirmarlo otros documentos: junto a los planos referidos únicamente a aspectos técnicos, una serie de bocetos a mano, casi viñetas, estudian la posible percepción del usuario (figura 9). En los dibujos no se identifican coches ni personas, solo las vías sinuosas de la carretera, distintas superficies a varias alturas y arbolado formando un

31. Carta de Frederick L. Olmsted Jr. a De las Casas. 20 de agosto, 1907. En: OLMSTED ASSOCIATES, op. cit. supra, nota 24.

10. Croquis del proyecto. Olmsted Brothers, sin fecha.

conjunto frondoso. El espacio así representado se evidencia completamente transformado si se compara con la fotografía de Freeman que documentaba el sitio en su estado original (figura 3).

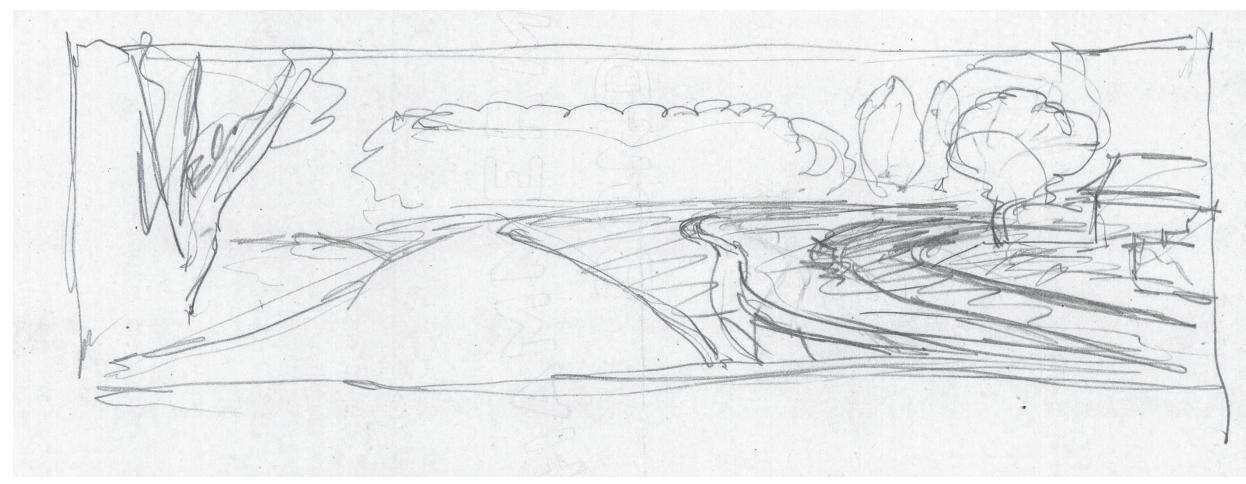
De estos croquis se puede deducir un cierto interés por los aspectos visuales del proyecto, algo en lo que también incidían los informes del estudio. Incluso, las zonas del parkway se comenzaban a categorizar según lo que se observaba desde ellas. El cruce con la avenida era, por ejemplo, “el espacio en el triángulo entre dos puentes que miran hacia el valle”. Otros textos describían una operación simultánea de muestra y ocultación visual: “Desde esta altura se puede conseguir una buena vista por encima de una pantalla que permita esconder un tren de vagones”. El proyecto no se veía condicionado únicamente por las vistas atractivas, sino también por aquellos puntos a los que, aparentemente, no se había de mirar. Visto así, el estudio topográfico del Alewife Brook Parkway, además de ser el soporte de una notable obra pública, servía para controlar relaciones visuales de cierta complejidad.

Examinar de nuevo las distintas problemáticas y documentos que han sido referidos muestra, de hecho, que las decisiones de diseño no eran ni estrictamente técnicas ni únicamente visuales; ambos aspectos se combinaban. La disputa sobre las expropiaciones en el primer plan estaba relacionada con el deseo de mostrar (“asegurar una vista hacia el terreno del cementerio”)<sup>32</sup> y de ocultar: “El terraplén actual se puede plantar y así formar un montículo fronterizo muy útil [que no dejase ver] las zonas de carga al sur de la vía”. Por otro lado, la decisión de duplicar la carretera, además de dividir el tráfico lento del rápido, estaba pensada para aislar en lo posible el *pleasure drive*. Olmsted Jr. no veía con buenos ojos “las propiedades colindantes con el parkway” que “con-

toda certeza se iban a ocupar de una manera en absoluto atractiva”. Y es que esta zona, conocida como la City Poor-farm, la ocupaban viviendas de bajo poder adquisitivo. De ahí que “el principal recorrido se debería aislar de las propiedades adyacentes en ambos lados mediante una plantación continua”.

Sobre las mismas ideas se insistía en 1907 al revisar el proyecto. Si no se adquirían las propiedades ferroviarias, corrían el riesgo de verlas “convertidas en cocheras de trenes y de traer las vías cerca de la carretera”<sup>33</sup> y, en cuanto a la zona pobre, “hemos propuesto el límite lo suficientemente lejos simplemente para protegernos de una ocupación desagradable”. Esto, sin embargo, no pasaba más al norte, donde “sería posible tomar únicamente una franja que bordee lo que podría llegar a ser una zona de viviendas bastante decentes”. La compra de tierras para el proyecto tenía como fin formar, a lo largo de la carretera, un espacio que protegiese la vista de sus usuarios, que no la dejase entrar en contacto con elementos discordantes. Esto lleva a leer el parkway como lo que John Rajchman denomina un espacio de visibilidades construidas<sup>34</sup>: un lugar definido por la muestra y ocultación deliberada de elementos con el fin de que sea visto (y asumido) de una cierta manera.

Los Olmsted traían así a este proyecto una paradoja que había acompañado al trabajo de su padre. Su obra paisajística estaba, fuera de toda duda, fundamentada en una infraestructura puntera y plenamente funcional. Algunos autores, incluso, han llegado a describir los parques de Olmsted Sr. como “fully engineered landscapes”<sup>35</sup>. Sin embargo, esto no se hacía visible; la infraestructura se había de ocultar y ser soporte de otro tipo de espacio: arbolado, frondoso, pastoril, con extensas praderas y arquitectura poco discordante. La solución ante el avance de la industria y el crecimiento de las ciudades era, pues,



10

ocultar la presencia física de lo estéticamente indeseable cuando fuera posible; es decir, crear espacios idealizados en los que únicamente se viera aquello que los Olmsted querían mostrar. Para esto, era imprescindible un refinamiento topográfico que fuera más allá de una mera solución técnica. Sus proyectos se diseñaron frecuentemente como complejas máquinas de control infraestructural que facilitaban la superposición de visibilidades construidas. O, dicho de otro modo, se sirvieron de la tecnología para replicar, a lo largo de toda Norteamérica, una y otra vez, ambientes bucólicos heredados del paisajismo inglés. De hecho, Olmsted siempre lamentó no haber podido trasladar sus paisajes a las zonas más áridas de Norteamérica; sus hijos, que sí contaban con los avances técnicos necesarios, pudieron, sin embargo, conseguirlo<sup>36</sup>.

La necesidad de multiplicar el mismo espacio ideal seguía una idea moralizadora según la cual la contemplación de estos paisajes pastoriles producía un efecto psicológico en el observador. La visión continuada de un ambiente de estas características lo transfiguraba; en resumidas cuentas, le hacía ser mejor persona, más *civilizado*<sup>37</sup>. El contacto con una naturaleza apacible era la manera en que Olmsted, como tantos intelectuales de su época, pensaron que podían imbuir *bondad* en la población americana<sup>38</sup>. En otro de los croquis del Alewife Brook

Parkway (figura 10), se observan árboles que enmarcan la vista, y a la derecha, algunas casas de las que se debían de considerar apropiadas para ser vistas. Entre los laterales de la carretera, las vías del parkway y el arroyo llegan hasta a un horizonte presidido por una gran nube. No aparece en la escena nada discordante y el paisaje ofrece al observador pura sencillez. Aquí, el formato de la viñeta no hace sino enfatizar la idea de que solo existe aquello que se ve, sin que interfiera para nada lo que queda más allá. El croquis reitera algo que ya se había establecido en los primeros informes del proyecto, al hablar de ciertas vistas: “*El valor paisajístico de una panorámica relativamente amplia en esta dirección desde los carriles principales [...] sería algo excelente*”<sup>39</sup>.

El croquis y el texto inciden en la amplitud visual buscada por el proyecto, un concepto incorporado al parkway desde la obra Olmsted Sr. Este, décadas atrás, había dicho que sus parques tenían que ser “una amplia extensión de pastos ideal” y explicaba por qué esto era tan importante: “*La calidad esencial de un parque es el range, y para enfatizar esta idea del range en un parque, los edificios y toda construcción artificial deberían estar subordinados a ella*”<sup>40</sup>. La palabra *range* tiene una inexacta traducción en las voces castellanas *rango* o *extensión*, en tanto no alcanzan la esencia del concepto tal como

32. Carta de Frederick L. Olmsted Jr. a John Woodbury. En: OLMSTED ASSOCIATES, op. cit. supra, nota 24.

33. Carta de Frederick L. Olmsted Jr. a De las Casas (1907). En: OLMSTED ASSOCIATES, op. cit. supra, nota 24.

34. En inglés: *constructed visibilities*. RAJCHMAN, John. *Foucault's Art of Seeing*. En: October. Cambridge: The MIT Press, primavera 1988, vol. 44, pp. 88–117. ISSN: 0162-2870. DOI: 10.2307/778976.

35. MENARD, Andrew. The Enlarged Freedom of Frederick Law Olmsted. En: The New England Quarterly. Cambridge: MIT Press for The New England Quarterly Inc., septiembre 2010, vol. 83, n.º 3, p. 509. La cita se mantiene aquí en su inglés original por la complejidad del concepto *engineered*, que se refiere simultáneamente a diseño ingenieril y a un funcionamiento ingenieril. Se ha considerado que incluir tantas palabras para traducir la frase afectaría a la rotundidad con que expresa la idea Menard.

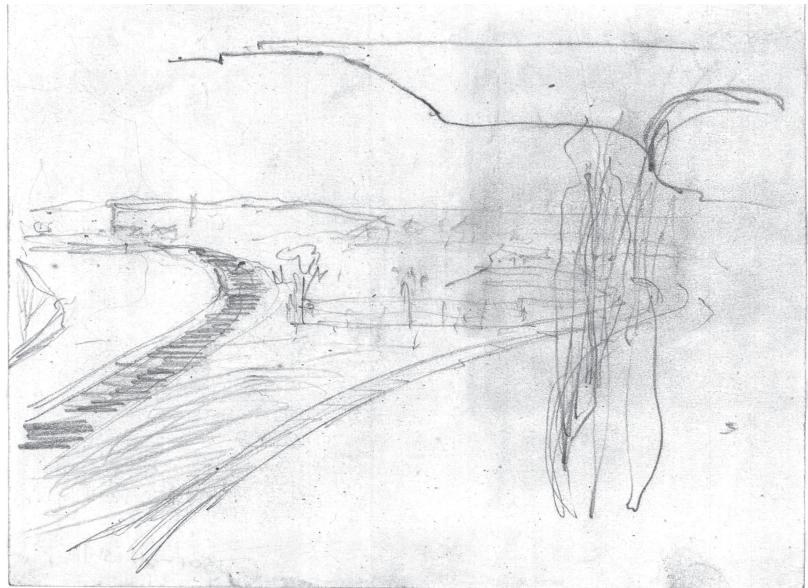
36. La obra de Frederick Jr. en Los Ángeles y otros lugares de California es muy amplia. Sobre los intentos (y fracasos) de su padre por conseguir una estética pastoral en el oeste norteamericano, ver BEVERIDGE, Charles. *Regionalism in Frederick Law Olmsted's Social Thought and Landscape Design Practice*. En: Theresa O'MALLEY; Marc TREIB, eds. *Regional Garden Design in the United States*. Washington D.C.: Dumbarton Oaks, 1995.

37. OLMSTED, Frederick Law. *Landscape gardening*. En: Charles BEVERIDGE, ed. *Olmsted. Writings on Landscape, Culture and Society*. Nueva York: Library of America, 2015 [1877].

38. Un estudio en profundidad del pensamiento de Olmsted y su contexto se encuentra en SCHUYLER, David. *The New Urban Landscape: The Redefinition of City Form in Nineteenth-century*. Baltimore: Johns Hopkins University Press, 1986.

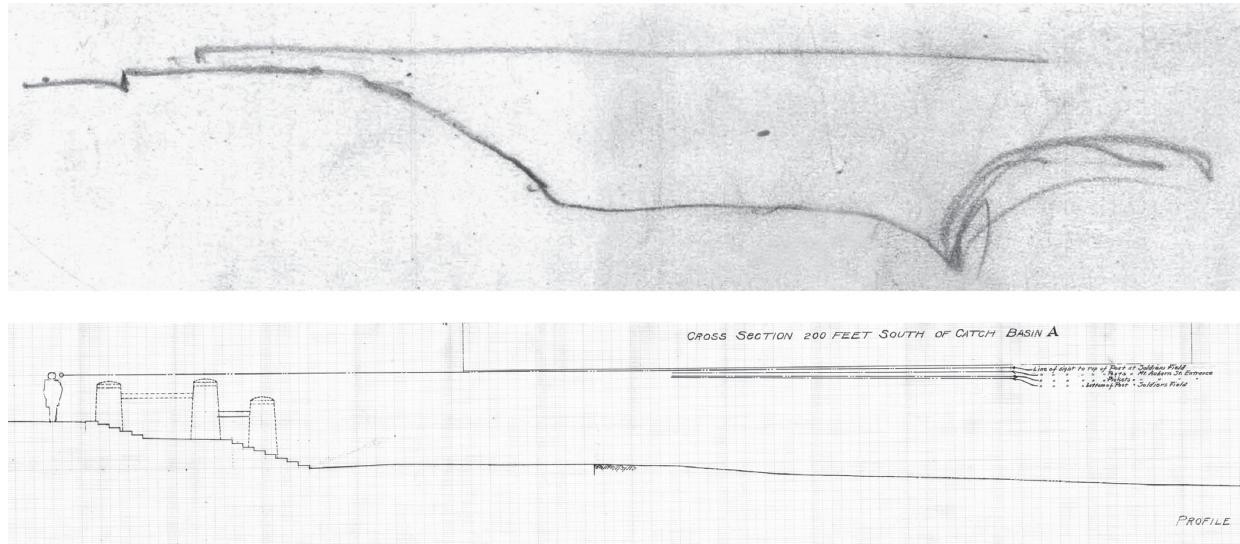
39. Carta de Frederick L. Olmsted Jr. a John Woodbury. En: OLMSTED ASSOCIATES, op. cit. supra, nota 24.

40. OLMSTED, Frederick Law; VAUX, Calvert. *Preliminary report upon the proposed suburban village at Riverside, near Chicago*. Nueva York: Sutton, Bowe & Co., 1868, p. 26.



11

11. Croquis del proyecto. Olmsted Brothers, sin fecha.  
12. La sección del parkway (detalle figura 11, aislada por el autor) comparada con la del memorial a Henry Wadsworth Longfellow (Olmsted Brothers, 1912).



12

era usado por Olmsted Sr. La definición completa de la palabra inglesa tiene dos acepciones que, combinadas, no aparecen en castellano: la primera es visual, y se refiere al alcance de la mirada; la segunda es geográfica y significa la región definida hasta el punto que alcanza esa mirada (*a place that may be ranged over*)<sup>41</sup>. Por tanto, la amplitud que buscaba Olmsted Sr. en sus parques (y sus hijos en su parkway) era, simultáneamente, óptica y significante.

Esta preeminencia de lo visual en el pensamiento de Olmsted Sr. se aprecia también en la importancia que le dio al límite de la mirada: el horizonte. En Central Park, “las líneas del horizonte son llamativas y de gran amplitud y las pendientes son espaciosas casi en cualquier aspecto en que se las pueda contemplar. Y este carácter es el más alto ideal al que puede aspirar un parque bajo cualquier circunstancia”<sup>42</sup>. El horizonte de sus parques se construía como reflejo y soporte del *range*, tanto en su condición visual como geográfica. Aplicar esta idea al croquis anterior permite entender ahora el horizonte como el verdadero protagonista de la composición, enmarcado por la gran nube que es casi una viñeta dentro de otra. El dibujo deja ver que los paisajes de los Olmsted Brothers, al igual que los de su padre, quedaban definidos entre dos polos: el observador y el horizonte.

#### UNA HERMOSA VISTA

Un último croquis del proyecto sintetiza las conclusiones (figura 11). Por la forma curva divergente de los caminos y la lejanía que alcanza, parece ejemplificar bien esa idea del *range*. Es difícil ubicar con exactitud esta vista, aunque representa espacios similares a los mencionados en los informes: “Una hermosa vista sobre el valle que pueda ser observada desde el puente propuesto”<sup>43</sup>. ¿En qué consistían estas hermosas vistas? En el croquis, se aprecian en primer plano unos árboles y algo de césped que dejan ver una pequeña lámina de agua parecida a las muchas de la zona, como la de Little River o el ya mencionado Spy Pond. Completan la imagen una serie de casas, aisladas o en hilera y, al fondo, varios montículos trazan el horizonte para luego pasar a formarse este- por una línea continua y tenue.

Flotando sobre el dibujo aparece una sección curva donde se identifican, de izquierda a derecha, la carretera y un terraplén que desciende. Sobre la sección flota a su vez una línea continua. No es arriesgado aventurar que esta línea indica la dirección de la vista que se dibuja abajo. Dibujar la dirección visual así, como una horizontal asociada a la línea de la sección, fue una práctica usual del estudio. Aparece, por ejemplo, en otro proyecto importante de la época: el memorial de Longfellow<sup>44</sup>

(figura 12). En ambos dibujos, la sección del suelo, la persona y su línea de visión son una misma unidad. Lo que se ve se incorpora así a la topografía del proyecto. En el caso del memorial, además, la mirada se cualificaba indicando los distintos planos de la vista, desde lo más próximo a lo que cerraba la composición. La sección se convertía de esta manera en una poderosa herramienta conceptual, capaz de englobar la totalidad del proyecto al reunir sus dos extremos: observador y horizonte. Una vez visto esto, parece difícil no relacionar la horizontalidad de la línea visual que se ve en estos dibujos con la de la propia línea del horizonte.

Como se ha visto al inicio del artículo, en su origen, el parkway iba a estar ubicado en otra zona. Para Olmsted Jr., esta otra ruta, “que incluía el Spy Pond [...] contaba con grandes ventajas naturales” y era “un mejor acercamiento al Mystic River”<sup>45</sup> que el trazado que finalmente se llevó a cabo. No es casualidad, pues, que espacios como el Spy Pond, o similares, se acabaran incluyendo en el proyecto, aunque fuera, al menos, como parte de su horizonte. Y esto permite una última reflexión. El lugar que finalmente se escogió para la implantación del parkway tenía numerosos inconvenientes que exigían el drenaje de humedales, una higienización general para combatir la malaria, un importante trabajo de medición y la reconfiguración de infraestructuras y topografía. A estos

inconvenientes, de solución ingenieril, se unió otro estético: el sitio no contaba con las ventajas naturales del Spy Pond, sino más bien lo contrario. El lugar estaba afectado por todo lo nocivo de la industrialización, aquello derivado de “actividades necesarias pero desagradables”<sup>46</sup>: desguaces de vehículos, contaminación y pobreza, y terrenos, en general, desprovistos de significado.

Por tanto, el trabajo de la topografía aportaba un factor importante: debía componer un horizonte apropiado para la experiencia visual del observador. Como muestran los documentos de proyecto, gran parte de los esfuerzos se emplearon en seleccionar los fragmentos adecuados para constituir el *range*. Mediante pantallas de tierra o de árboles se tapó lo que no se creía adecuado y se enfatizó lo que sí. Esta idea de traer espacios atractivos a la vista parece aportar al proyecto una dimensión superior a su cometido funcional: generaba un campo de relaciones a través de la mirada. Proporcionaba al observador un horizonte adecuado. De esta manera, le proveía su existencia en un mundo bucólico, sin pobreza, ni residuos industriales, ni polución.

La sección del proyecto se puede entender, así, como algo esencial. Más allá de resolver problemas técnicos, su cometido era definir esa unidad inseparable de la persona y su horizonte. Todo lo contenido entre estos dos polos adquiría sentido gracias ellos. Lejos de ser algo

41. Se toma la definición del diccionario Merriam-Webster: <https://www.merriam-webster.com/dictionary/range>

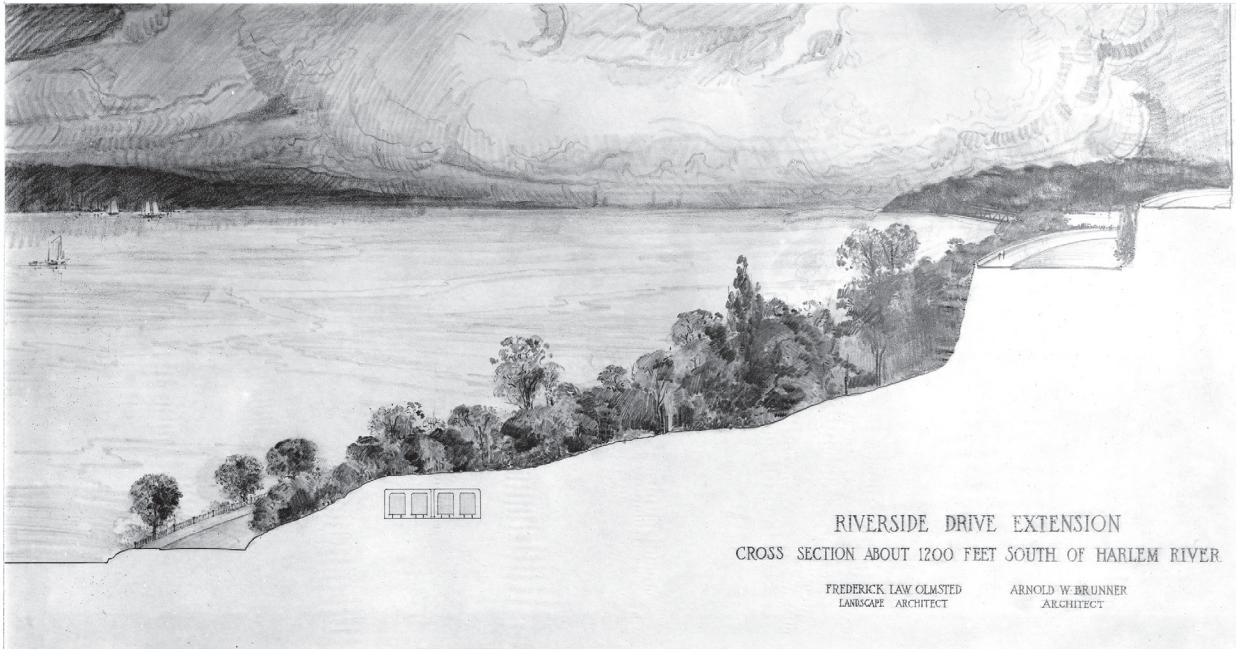
42. OLMSTED, Frederick Law; VAUX, Calvert. *Description of a plan for the improvement of the Central Park, "Greensward"*. Nueva York: Sutton, Bowne & Co., 1868 [1858], p. 5.

43. Carta de Frederick L. Olmsted Jr. a De las Casas (1907). En: OLMSTED ASSOCIATES, op. cit. supra, nota 24.

44. Aquí, los Olmsted Brothers también se encargaron de completar un proyecto que había iniciado Charles Eliot en 1887.

45. Carta de Frederick L. Olmsted Jr. a De las Casas. En: OLMSTED ASSOCIATES, op. cit. supra, nota 24.

46. HOWARD, Jerry, op. cit. supra, nota 14, p. 2.

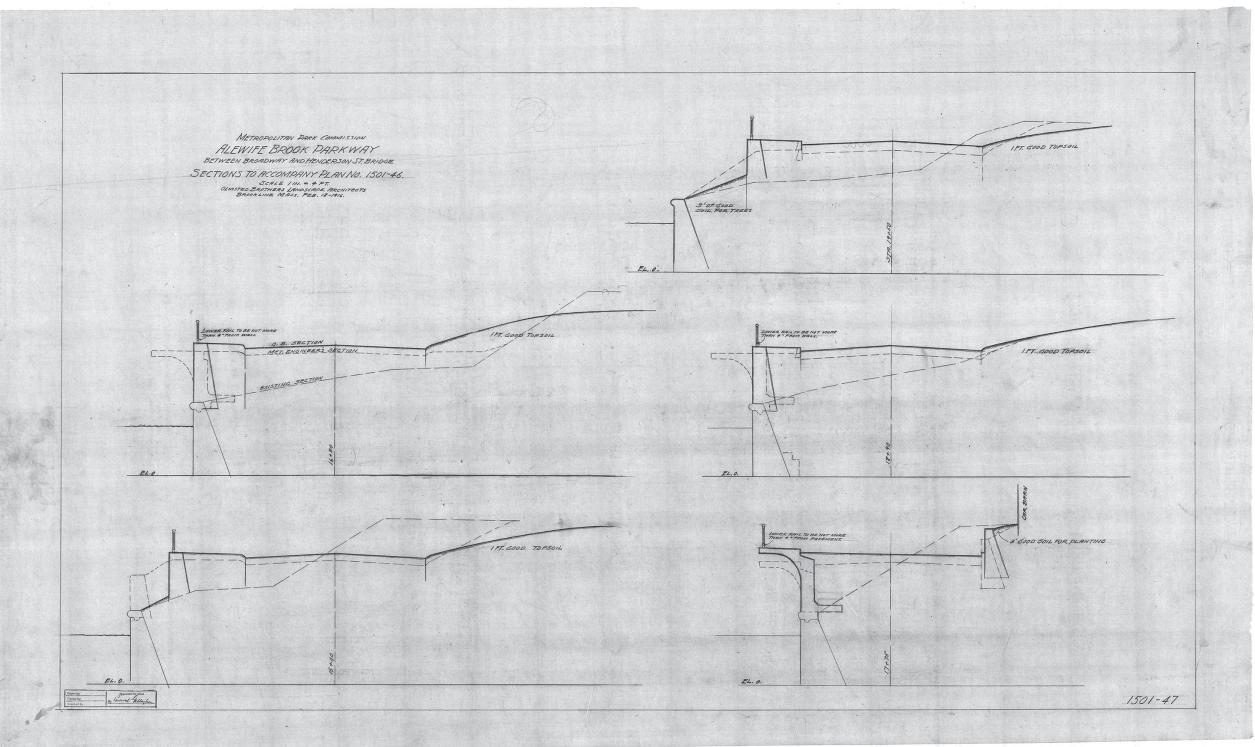


13

13. Sección de la extensión del Riverside Drive en Nueva York. Frederick Law Olmsted Jr. y Arnold W. Brunner, 1913.

14. Secciones del mirador hacia el cementerio de Saint Paul. Olmsted Brothers, 1916.

15. Vista actual hacia el cementerio de Saint Paul.



14

particular de los documentos consultados, la idea pudo haberse transmitido a otros proyectos de infraestructura que el estudio realizó después, como la extensión del Riverside Drive, otra vía-parque que recorría el lado noroeste de Manhattan. Lo visto con anterioridad permite leer las secciones incluidas en los informes de este proyecto como una versión muy refinada de las anteriores. En la figura 13 se muestra el corte de un terreno que desciende abrupto, abundante en vegetación, y, en lo alto, a dos figuras que observan el río Hudson. El horizonte que limita su visión se incorpora igualmente a una sección que, de nuevo, define al observador y lo observado: la otra orilla del río se asume, por cómo está dibujada, casi como un eco de la que aparece seccionada, y así se unifica el conjunto. El aspecto técnico no se olvida: las carreteras que aparecen se curvan para evacuar las aguas y, en la parte baja, se muestra la localización de las vías de tren con cuatro vagones (subterráneos, bien ocultados); pero es el horizonte el auténtico protagonista, el punto de fuga señalado, otra vez, por la presencia de una gran nube.

#### EN LA LEJANA LÍNEA DEL HORIZONTE

Cuando la Alewife se construyó, no reflejó del todo las aspiraciones de los Olmsted (ni las de su padre). Dado que formaba parte de un conjunto mucho mayor, los problemas técnicos y administrativos pesaron más que los valores del paisaje. La última nota del proyecto muestra las reticencias de la comisión designada para ejecutar el proyecto; Olmsted Jr. se lamentaba de que parecían “*dudar de si la compra de tierras se podría enfocar a otra cosa que no fuera el trabajo necesario para el saneamiento*”<sup>47</sup>. Entre los últimos planos que aparecen en el archivo, ya en 1916, se pueden ver varias secciones de ese borde-mirador en donde se compara la sección original, la sección propuesta por los ingenieros metropolitanos (ambas en línea discontinua) y la sección de los paisajistas (figura 14). Lo que se estudiaba aquí no era cómo mirar a un valle, ni a alguna de las balsas, sino al cementerio de Saint Paul, única apertura visual con la que cuenta hoy en día la obra (figura 15). Este final no quita que en la génesis del proyecto, sin embargo, se



15

47. Nota de Frederick L. Olmsted Jr. 25 de agosto, 1909. En: OLMSTED ASSOCIATES, op. cit. supra, nota 24.

ahondase en fundamentos de diseño espacial de los que se harían eco, décadas más tarde, Kevin Lynch con su *The view from the road* (1964) y los Smithson con AS IN DS: *An Eye on the Road* (1983).

Ralph Waldo Emerson (1803–1882), famoso escritor estadounidense que influyó enormemente en Olmsted Sr., imbuyó en él y en otros paisajistas de su época la aspiración a horizontes que fueran reflejo del propio

observador<sup>48</sup>. “En el paisaje tranquilo y, especialmente, en la lejana línea del horizonte, el hombre contempla algo tan hermoso como su propia naturaleza”, escribió en 1836<sup>49</sup>. Leer esta frase como posible fundamento intelectual de la topografía de la Alewife Brook Parkway, y saber ahora que el único horizonte que se acabó observando desde allí fue el de un cementerio, no hace sino añadirle una nota irónica al porvenir del proyecto.■

#### Bibliografía citada

- BERRIZBEITIA, Anita. Between Deep and Ephemeral Time: Representations of Geology and Temporality in Charles Eliot's Metropolitan Park System, Boston (1892-1893). En: *Studies in the History of Gardens and Designed Landscapes*. Milton Park y Abingdon: Taylor and Francis, 2014, vol. 34, n.º 1. ISSN 1460-1176. DOI: 10.1080/14601176.2013.850295.
- BEVERIDGE, Charles. Regionalism in Frederick Law Olmsted's Social Thought and Landscape Design Practice. En: Theresa O'MALLEY; Marc TREIB, eds. *Regional Garden Design in the United States*. Washington D.C.: Dumbarton Oaks, 1995.
- ELIOT, Charles. *A report upon the opportunities for public open spaces in the metropolitan district of Boston, Massachusetts, made to the Metropolitan Park Commission*. 1892. Boston: Wright & Potter Printing Co., 1893.
- FREEMAN, John R. *Report on improvement of the Upper Mystic River and Alewife Brook by means of tide gates and large drainage channels*. Boston: Wright & Potter Print. Co., 1904.

48. WOOD, Laura N., op. cit. supra, nota 7.

49. La traducción es de la versión en castellano EMERSON, Ralph Waldo. *El espíritu de la naturaleza*. Buenos Aires: Errepar, 1999, p. 4. A pesar de ser bastante acertada, no captura del todo el sentido de la expresión “man beholds somewhat as beautiful as his own nature”, que desdibuja intencionadamente la frontera entre el observador y lo observado.

- HIESTAND, Emily. Watershed. An Excursion in Four Parts. En: *The Georgia Review*. Athens: University of Georgia, 1998, vol. 52, nº 1, pp. 7-28. Disponible en: [https://www.jstor.org/stable/41401146?seq=1#metadata\\_info\\_tab\\_contents](https://www.jstor.org/stable/41401146?seq=1#metadata_info_tab_contents)
- HOWARD, Jerry. Alchemy at Alewife. En: *North Cambridge News*, junio 1995.
- KLAUS, Susan L. All in the Family: The Olmsted Office and the Business of Landscape Architecture. En: *Landscape Journal*. Madison: University of Wisconsin Press, primavera 1997, vol. 16, n.º 1, pp. 80-95. ISSN 0277-2426. DOI: 10.3368/lj.16.1.80.
- LAWLISS, Lucy; LOUGHLIN, Caroline; MEIER, Lauren, eds. *The master list of design projects of the Olmsted firm, 1857-1979*. Washington, D.C.: National Association for Olmsted Parks, 2008.
- MARINE, Nicolas. Los herederos de Olmsted: la American Society of Landscape Architects y la difícil definición del paisajista moderno. En: *Cuaderno de Notas*. Madrid: Departamento de Composición Arquitectónica ETSAM-UPM, 2019, n.º 20, pp. 53-70. ISSN 1138-1590. DOI: 10.20868/cn.2019.4260.
- MENARD, Andrew. The Enlarged Freedom of Frederick Law Olmsted. En: *The New England Quarterly*. Cambridge: MIT Press for The New England Quarterly Inc., septiembre 2010, vol. 83, n.º 3, pp. 508-538.
- METROPOLITAN PARK COMMISSIONERS. *History and description of the Boston metropolitan parks*. Boston: Wright & Potter, 1900.
- OLMSTED ASSOCIATES. *Olmsted Associates Records. Job Files 1863-1971. Carpeta 1501 (caja B94): Alewife Brook Parkway, 1903-1909*. Recuperado de Library of Congress, <https://www.loc.gov/item/mss5257101206/>
- OLMSTED, Frederick Law. *Public parks and the enlargement of towns*. Nueva York: Arno Press y The New York Times, 1970 [1870].
- OLMSTED, Frederick Law; VAUX, Calvert. *Description of a plan for the improvement of the Central Park, “Greensward”*. Nueva York: Sutton, Bowe & Co., 1868 [1858], p. 5.
- OLMSTED, Frederick Law; VAUX, Calvert. *Preliminary report upon the proposed suburban village at Riverside, near Chicago*. Nueva York: Sutton, Bowe & Co., 1868.
- OLMSTED, Frederick Law. *Landscape gardening*. En: Charles BEVERIDGE, ed. *Olmsted. Writings on Landscape, Culture and Society*. New York: Library of America, 2015 [1877].
- OLMSTED, OLIMSTED & ELIOT. *Landscape Architects Report*. En: *Report of the Board of Metropolitan Park Commission*. Boston: Wright & Potter Printing Co., 1896, pp. 36-54.
- PETERSON, Jon A. Frederick Law Olmsted Sr. and Frederick Law Olmsted Jr.: The Visionary and the Professional. En: M. C. SIES; C. SILVER, eds. *Planning the Twentieth-Century American City*. Baltimore: Johns Hopkins University Press, 1996.
- PETERSON, Jon A. The Birth of Organized City Planning in the United States, 1909-1910. En: *Journal of the American Planning Association*. Chicago: American Planning Association, 2009, vol. 75, n.º 2. ISSN 0194-4363 ISSN 1939-0130. DOI: 10.1080/01944360802608484.
- POLLOCK-ELLWAND, Nancy D. The Olmsted firm in Canada: a correction of the record. En: *Planning Perspectives*, Abingdon, UK: Routledge, julio 2006, vol. 21, n.º 3, pp. 277-310. ISSN 0266-5433. DOI: 10.1080/02665430600731203
- RAJCHMAN, John. Foucault's Art of Seeing. En: *October*. Cambridge: The MIT Press, primavera 1988, vol. 44, pp. 88-117. ISSN 0162-2870. DOI: 10.2307/778976.
- SCHUYLER, David. *The New Urban Landscape: The Redefinition of City Form in Nineteenth-century*. Baltimore: Johns Hopkins University Press, 1986.
- SIMO, Melanie L. *The Coalescing of Different Forces and Ideas: A History of Landscape Architecture at Harvard, 1900-1999*. Cambridge: Harvard University GSD, 2000.
- SINCLAIR, Jill. *Fresh Pond. The History of a Cambridge Landscape*. Cambridge: The MIT Press, 2009.
- WOOD, Laura N. *FLO: A Biography of Frederick Law Olmsted*. Baltimore: Johns Hopkins University Press, 1973.

**Nicolás Maríné** (Cartagena, 1988) Arquitecto por la ETSA de Madrid en 2015. Actualmente, contratado predoctoral en la misma institución. Realiza su tesis en el programa de Doctorado en Patrimonio Arquitectónico e imparte docencia en el Departamento de Composición Arquitectónica. Ha publicado artículos en las revistas *European Planning Studies*, *Cuaderno de Notas*, *Patrimonio Cultural y Ábaco*, así como capítulos en varios libros de la colección *Los Ojos de la memoria*.

## DEL FRESH POND AL MYSTIC RIVER: TOPOGRAFÍA Y HORIZONTE EN EL PAISAJISMO DE LOS OLMSTED FROM FRESH POND TO MYSTIC RIVER: TOPOGRAPHY AND HORIZON IN THE LANDSCAPE ARCHITECTURE OF THE OLMSTEDS

Nicolás Maríné (<http://orcid.org/0000-0002-9878-635X>)

### p.161 A CENTURY OF OLMSTEDS

The landscape architect Frederick Law Olmsted (1822-1903), co-designer of New York's Central Park, is often referred to as the father of modern landscaping or at least of the *landscape architecture* profession as it is conceived in the English-speaking world, where it was formalized at the beginning of the 20th century, closely following its practice<sup>1</sup>. Perhaps less internationally known are the Olmsted Brothers, the office founded by his two sons, John C. (1852-1920) and Frederick Law Jr. (1870-1957) after he retired. This firm operated until the end of the 1970s and received a huge number of commissions<sup>2</sup>: its projects, which straddled private gardens, parks, urban plans, infrastructure works and suburbs, run into the thousands. Due to the scale of these projects, as well as their number and importance, the office brought a greater influence to bear upon the professional definition of landscape architecture than Olmsted Sr. Outside the confines of the office they also participated actively in institutions that helped to consolidate landscape design. John C., for example, was the first president of ASLA, the American Society of Landscape Architects, between 1899 and 1901. Subsequently, it was chaired twice by Olmsted Jr. (1907-1909 and 1918-1922). In fact, Olmsted Jr. held great sway in the field of city planning for decades, since he was also president of the National Conference on City Planning<sup>3</sup> (elected in 1910) and also defined the first-ever landscape architecture course in 1900<sup>4</sup>. All these activities, complemented by his work, led Olmsted Jr. to become equally or even more famous than his father. He eventually dropped Jr. from his name and there was always a Frederick Law Olmsted leading the American planning and landscape architecture profession for almost a century. Their influence reached such a degree that at one point the possibility of erecting a joint monument to father and son at the foot of the Capitol in Washington, D.C. at the opposite end of the esplanade of the National Mall to the Lincoln Memorial<sup>5</sup> was mooted.

However, just like Olmsted Sr., the Olmsted Brothers faded into oblivion and only in recent times has their work and thinking begun to be studied in depth<sup>6</sup>. They followed their father's theoretical principles faithfully to enable their work to be understood as a continuum but still managed to adapt these ideas to the requirements of the new century. Particularly with regard to the standardization of space and the need for professional planning. They also combined them skilfully with other trends in the era, such as the City Beautiful movement and the European urban theories of Sitte, Howard, Unwin and Geddes. In this regard, Jon A. Peterson proffers an interesting interpretation, defining Olmsted Sr. as "the Visionary" and Olmsted Jr. as "the Professional". In other words, while the work of the former was driven by a series of social ideals, his son's work was more practical and consisted of perfecting the execution of tried and tested models<sup>7</sup>. The stylistic continuity between the Olmsted Brothers and their father became so evident that Nancy Pollock-Ellwand refers to their overall work as a "landscape vocabulary"<sup>8</sup>. A repertoire that ultimately diluted individual contributions to projects and led Olmsted Sr.'s theories and spatial compositions to continue to enjoy a considerable presence in the office's projects. In fact, this is consistent with a desire to share authorship: "*In every one of our works there had been a merging of thought into thought, so that to differentiate individual originator is quite out of the question*"<sup>9</sup>.

This article examines some of the conceptual legacies that the Olmsted Brothers embraced in their planning process. More specifically, it studies the Alewife Brook Parkway in Cambridge (Massachusetts), a work of engineering and landscape architecture now classified as a historic place<sup>10</sup> and which reveals the wealth of conceptual complexity behind the Olmsted landscapes. The evolution of this work has been traced through the original project documents, reports and letters, although the final outcome as it exists today does not fully reflect the interest involved in the way that it was conceived. Comparing this information to certain ideas expounded by Olmsted Sr. in his writings allows us to explore his notions about the infrastructure and the interest that he and his children showed in relating topography and sense of place. Notably, the particular significance attached to things visual in a road transport project are mirrored here with such clarity that certain ideas that would enjoy a major resurgence half a century later can be glimpsed.

### FROM FRESH POND TO MYSTIC RIVER

Basically, the project consisted of designing a road for traffic surrounded by vegetation that followed the course of a stream: the Alewife Brook. This brook connected a sizable pond, Fresh Pond, with the Mystic River, one of the main rivers coursing through Cambridge and Boston. The area was part of a larger one, known traditionally as the Great Swamp or Great Marsh, thus named by the first English settlers due to the large swampy area spawned by the ice age<sup>11</sup>. This Great Swamp provided an effective flood water barrier until the early 19th century, when the advent of road and rail transport infrastructure "transformed this pastoral landscape into a seamy urban fringe"<sup>12</sup>. By 1880, the swamp was saturated with industrial elements; the effects of this transformation lingered until the 20th century, and famous Bostonians like Henry James decried the disappearance of a landscape they regarded as highly valuable<sup>13</sup>. Thus, rapid industrialization and peripheral growth rendered the need to manage the planning of the Boston metropolitan area evident. For this purpose, the Metropolitan Park Commission (MPC) was formed, and in 1892 it commissioned an ambitious plan spanning the Alewife area, among many others<sup>14</sup>, to the landscape architect Charles Eliot.

Eliot, perhaps one of the foremost landscape architect in the professional transition to modernity, produced one of the first metropolitan-scale plans in the history of the planning profession. In his eagerness to address ecological dynamics, he devised a system, one that would underpin future actions, comprised of parks and protected areas whose location was based on the site's geology and the existing water system<sup>15</sup>. His proposal included an extensive network of parkways that knitted the territory together and made protected areas accessible to the dwellers of the city and of its suburbs. The parkway was a kind of infrastructural solution thought up by Olmsted Sr. decades earlier as part of an ensemble of urban proposals he designed in the course of his career<sup>16</sup>. The scheme envisaged combining trees and landscaping with the public works infrastructure necessary for road transport. As the company that engaged in developing it as a heritage asset succinctly put it: "A parkway is not a road, it's a park with a road in it"<sup>17</sup>.

In the same year that Eliot submitted his plan, he partnered up with Olmsted Sr. and John C. to form Olmsted, Olmsted and Eliot<sup>18</sup>, the office that created the subsequent landscape architecture commissions for the MPC. In 1896 the office submitted several parkway projects in Blue Hills or in Mystic Valley, as well as reservoirs projects on the Charles River and different areas on the coast<sup>19</sup>. The map shown in Figure 1 was part of one of these reports and illustrates the extent of the intervention. Number 4 depicts the Fresh Pond, on which the office also worked, and the Mystic River meanders between 2 and 3, the two zones that were to connect the Alewife Brook Parkway. Although Eliot had evinced an interest in the stream, it was not until 1898, after his untimely death, that the possibility of building a parkway next to it was mooted: "For the connection between the Mystic Valley Parkway and Fresh Pond, alternative routes suggest themselves, one by way of Alewife Brook and one by way of Spy Pond"<sup>20</sup>. The report was signed by the Olmsted brothers. Their office was commissioned with executing the project<sup>21</sup>.

The Alewife traversed a complex area with several problematic features: apart from the numerous train lines, ownership was distributed between railway companies, private home owners and a cemetery, rendering expropriation difficult. In addition, the swampy waters were polluted and there had been a major outbreak of malaria (Figure 2). In fact, in one of the first letters in the office's archive, Olmsted Jr. emphasized the possibility of the parkway being sited somewhat further north, skirting the Spy Pond, although acquisition of the lands proved to be impossible. This layout was dropped in favor of another one parallel to Alewife Brook, also leveraging the fact that the stream was to be turned into a canal to ensure the proper drainage of the wetland. Since this area's topographical conditions were unknown, Olmsted Jr. was of the opinion that after the change "a new study of the railroad crossing problem in connection with Mr. Freeman's investigation of the drainage situation and the future grades of streets and railroads throughout this section is much to be desired"<sup>22</sup>.

Olmsted Jr. referred to John R. Freeman, a civil engineer with whom he collaborated in the course of his career<sup>23</sup>. In September 1904, he published an extensive study on how to dam up part of the Mystic River and create a canal on the stream to avoid "the muddy, unsightly and bad smelling banks which are now uncovered at low tide"<sup>24</sup>. The map in Figure 2, which was part of his study, conveys a clear idea of the site's condition. Large railway tracks also crossed the area from east to west, so the new parkway had to be raised above ground level. In addition, there were ponds on the land that were uncontrollably flooded on a regular basis. The map was accompanied by Figure 3, "one of the worst spots on the marshes"<sup>25</sup>. The photograph shows the site's original condition, surrounded by factories and rail tracks.

The difficulties were therefore myriad. Olmsted Jr. recounted his efforts to secure the land needed for the project in several notes and letters, including his own calculations for the layout of the new canal and the placement of the embankments to elevate the parkway. The painstaking care taken by the landscape artists in these technical aspects prompted them to hold several talks with the railway companies to ascertain if certain tracks could be moved and they even interviewed the sewage workers to glean first-hand information about purification filter washing frequency. Nevertheless, Olmsted Jr. had readied the project by the year that Freeman's report was published: a winding parkway, with a parallel pedestrian walkway and several bridges over the railway (Figure 4).

The proposal was risky and had to "be regarded as preliminary studies"<sup>26</sup>. For example, they proposed the expropriation of land of Saint Paul's cemetery and the Boston & Maine (B & M) railway company, and they also suggested splitting one stretch of the parkway to separate fast and slow traffic. This stretch would have been what they called a pleasure drive. Finally, they proposed the possibility of buying the land that around several clay quarries that had been inundated with water in order to be able to work on the surrounding areas and include them in the project. The documentation submitted by the office envisaged alternative versions of these ideas in case any of them were not feasible. The project got bogged down in red tape and public health issues: the expropriation proved difficult and in addition an exhaustive investigation into the cleaning of the stream had been called for, thus precluding any further progress<sup>27</sup>. Three years later, in mid-1907, a note informed Olmsted Jr. of his failure: "The B.& M. general manager has violently opposed the proposal"; he was therefore called upon to provide "an alternative land plan"<sup>28</sup>.

From that point on progress in the project was sluggish. The archive consulted contains, between 1908 and 1918, a large number of expropriation and topographic study plans that evince the degree of refinement required in

taking measurements in such a complex area (Figures 5 and 6). In 1907, a new project was addressed; an alternative solution for the area of discord. The office's letters denote the meticulous attention paid to street junctions, the clearing away work required to reach the target elevation, the canal route, the positioning of the different bridges and the design of a route that would avert contentious expropriations. A closer examination of the project drawings (Figure 7) shows that the design issues extended well beyond the mere layout of a road. The graphic confusion resulting from the superposition of elements (existing conditions, properties, wetlands, roads, canals, highways and bridges) attests to the topographical and political complexities ultimately involved in the parkway.

#### **p.168 THE CONSTRUCTED VISIBILITY**

A detailed analysis of these drawings reveals another layer of information; an added degree of complexity for the project and its representation. Arrows of different lengths appear at several points on the parkway, pointing off the road without indicating any specific point on the map. Furthermore, these arrows are hand-drawn, sometimes with corrections, as if the result of some issue related to the layout studied afterwards. The point with the greatest number

**p.169** of arrows (three) is the intersection between the parkway and what is now Concord Avenue, the site of a small pond into which the Little River flowed (Figure 8). This site merited particular attention in the project's development: "The triangle between railways will be in large part needed for bridges, and should, if it can be obtained at reasonable prices, be all taken. The long point would make possible a strong mass of trees sufficient to terminate the view from Little River Parkway and to increase much the interest as seen from the north and south bridge approaches"<sup>29</sup>.

These arrows could therefore denote areas of special visual interest, such as the one described. This seems to be confirmed by other documents: the plans that deal solely with technical aspects are accompanied by a set of handmade sketches, virtually vignettes, studying the user's potential perception (Figure 9). There are no cars or people in these drawings, merely the winding roads, different surfaces at different heights and trees forming a leafy ensemble. The space thus represented is utterly transformed when compared to Freeman's photograph that documented the site and its original condition.

These sketches infer a certain interest in the project's visual aspects, as did the study reports. Even the parkway areas were beginning to be classified according to what one saw from them. For example, the intersection with the avenue was "the space in the triangle between the two bridges overlooking the valley". Other texts described a simultaneous operation of visual display and concealment: "from this high area a fine view can be had over the top of a screen sufficient to hide a train of cars". The project was not only conditioned by the attractive views, but also by the points which apparently one was not supposed to look at. Hence, the topographic study of the Alewife Brook Parkway, besides providing supporting documentation for an outstanding public works project, also helped to monitor visual relationships of a certain complexity.

Indeed, revisiting the different issues and documents referred to proves that the design decisions were neither strictly technical nor purely visual; both aspects were combined. The dispute over the expropriations in the first plan was related to the desire to show ("secure an outlook into the open land of the cemetery")<sup>30</sup> and also to conceal: "the present embankment could then be planted and would form a useful border mound" in order to hide "the freight yards south of the track". On the other hand, the decision to split the road, in addition to dividing slow traffic and fast traffic, was intended to isolate the pleasure drive to the extent possible. Olmsted Jr. was not enamored with "the private land abutting upon the parkway" that "was certain to be occupied in a manner not in any way attractive". The fact is that this area, known as the City Poor-farm, was occupied by houses with low purchasing power. Hence "the main drive should therefore be closed off from the adjacent property on both sides by a continuous plantation".

The same ideas were tabled once again in 1907 when the project was revised. If the railway properties were not acquired, there was a risk of them being "turned into railway yards and bring the tracks to near the driveways"<sup>31</sup> and, as for the poor area, "we have proposed a line far enough removed to afford protection merely from disagreeable occupancy". However, this was not the case further north, where "it would be possible to take only a narrow strip bordering on what may eventually be a fairly good dwelling section". The purpose of purchasing land for the project was to configure a space along the road that would protect the view for its users, whose gaze would not be drawn to unsightly elements. This leads to an interpretation of the parkway as what John Rajchman terms a space of constructed visibilities<sup>32</sup>: a place defined by the deliberate showing and concealment of elements so that it will be seen (and accepted) in a certain way.

The Olmsteds thus brought a paradox that had accompanied their father's work to this project. His landscape architecture work was, without a shadow of a doubt, based on a forward-looking and fully functional infrastructure. Some authors have even described Olmsted Sr.'s parks as "fully engineered landscapes"<sup>33</sup>. However, this was not rendered visible; the infrastructure had to be concealed and supported by another type of space: wooded, lush, pastoral, with extensive meadows and architecture that did not jar. The solution to the onward march of industry and city growth was therefore to conceal the physical presence of aesthetically unsightly elements whenever possible; in other words, to create idealized spaces in which only what the Olmsteds wanted to show would be seen. This called for a topographical refinement surpassing a mere technical solution. Their projects were frequently designed as complex infrastructural control machines that facilitated the superimposition of existing visible constructions. In other words, they used technology to replicate, time and time again and all over North America, pastoral settings bequeathed by English garden design. In fact, Olmsted always regretted having been unable to transfer his landscapes to the

most arid areas of North America; not so his children, who ultimately availed themselves of the necessary technical **p.171** breakthroughs to accomplish such goals<sup>34</sup>.

The need to multiply the same ideal space subscribed to a moralistic idea which held that contemplating these pastoral landscapes produced a psychological effect on the observer. The continuous vision of an environment of these characteristics transfigured them; in short, it made one a *better, more civilized person*<sup>35</sup>. Contact with tranquil nature was the way that Olmsted, like so many intellectuals of his era, believed they could imbue the American population with *kindness*<sup>36</sup>. Another sketch of the Alewife Brook Parkway (Figure 10) shows trees that frame the view, and on the right some houses that must have been regarded as fit to be seen. Between the road sides, the parkway drives and the stream stretch towards a horizon on which a great cloud looms. Nothing unsightly detracts from the scene and the landscape offers the observer pure simplicity. Here, the format of the vignette merely emphasizes the idea that what you see is all that there is and that nothing beyond that interferes. The sketch reasserts an idea already established in the project's initial reports, referring to certain views: "*the landscape value of a comparatively broad outlook in this direction from the main drives [...] would be very great*"<sup>37</sup>.

The sketch and the text emphasize the visual range sought by the project, a concept included in the parkway from Olmsted Sr.'s work. Decades previously, he had stated that his parks had to be "an idealized, broad stretch of pasture" and he explained why this was so important: "*The essential qualification of a park is range, and to the emphasizing of the idea of range in a park, buildings and all artificial constructions should be subordinated*"<sup>38</sup>. Olmsted Sr. thus combined two meanings of the word *range*: the first was visual, and referred to range of sight; the second **p.172** was geographical and meant the region defined as far as the point the eye could reach (*a place that may be ranged over*)<sup>39</sup>. Therefore, the range sought by Olmsted Sr. in his parks (and his sons in their parkway) was simultaneously optical and significant.

This preeminence of the visual in Olmsted Sr.'s thinking is also evident in the importance that he attached to the limit of the eye, or sight: the horizon. In Central Park, "*The horizon lines are bold and sweeping and the slopes have great breadth in almost every aspect in which they may be contemplated. As this character is the highest ideal that can be aimed at for a park under any circumstances*"<sup>40</sup>. The horizon of his parks was constructed as a reflection and as a support for the *range*, both visually and geographically. Applying this idea to the previous sketch allows us to understand now the horizon as the true protagonist of the composition, framed by the great cloud that is like one vignette inside another. The drawing shows how the Olmsted Brothers' landscapes, like their father's, were delimited between two poles: the observer and the horizon.

#### THE FINE VIEW UP THE VALLEY

A final sketch of the project summarizes the conclusions (Figure 11). Due to the divergent curved shape of the roads and the distance reached, it seems to exemplify this idea of range very well. It is difficult to locate this view exactly, although it represents spaces similar to the ones mentioned in the reports: "*the fine view up the valley which may be seen from the proposed railway bridge*"<sup>41</sup>. What were these fine views? In the sketch, a few trees and some grass can be seen in the foreground that reveal a small sheet of water similar to many in the area, such as Little River or the aforementioned Spy Pond. The image is completed by a cluster of houses, detached or terraced, and in the background several mounds form the horizon and ultimately merge into a continuous and hazy line.

Floating over the drawing is a curved section where, from left to right, the road and a descending embankment can be made out. In turn, a continuous line floats above the section. It would not be going too far to hazard that this line indicates the direction of the view drawn below. Drawing the visual direction like this, as a horizontal line associated with the section line, was a common practice in the office. For instance, it surfaces in another important project of that time: the Longfellow memorial<sup>42</sup> (Figure 12). In both drawings, the section of the ground, the person and their line of sight are one and the same unit. What it's seen is thus incorporated into the project's topography. In the memorial, moreover, sight or vision was qualified by indicating the different planes of the view, from the closest one to the one at the end of the composition. The section thus became a powerful conceptual tool, capable of straddling the entire project by uniting its two ends: the observer and the horizon. In view of this, it would seem difficult not to relate the horizontality of the visual line in these drawings to the line of the actual horizon.

As was seen at the beginning of the article, the parkway was originally supposed to be sited in another area. In Olmsted Jr.'s opinion, this other route, "*the route including Spy Pond [...] had great natural advantages*" and it was "*a better approach to the Mystic River*"<sup>43</sup> than the route ultimately executed. It is therefore no coincidence that spaces such as Spy Pond or similar ones were eventually included in the project, although it was at least as part of its horizon. And this brings us to one final thought. The site that was ultimately chosen for the parkway had numerous drawbacks that required the drainage of wetlands, general sanitation to combat malaria, major measuring work and the reconfiguration of infrastructures and topography. These disadvantages, which could be solved by engineering, were compounded by another, aesthetic, issue: the site did not have the *natural advantages* of Spy Pond, quite the opposite actually. The site was plagued by all the harmful impacts of industrialization, the outcome of "*necessary but unpleasant activities*"<sup>44</sup>: vehicle scrapping, pollution and poverty, and land which generally speaking served no meaningful purpose.

Therefore, topography-related work played an important role: it had to compose an appropriate horizon for the observer's visual experience. As the project documents show, a great effort was made in selecting the appropriate

fragments to compose the *range*. Earthwork screens or trees were used to cover up anything deemed inappropriate and to emphasize the positive aspects. This idea of coaxing the eye to focus on attractive spaces seems to afford the project a dimension that transcends its purely functional purview. It generated a field of relationships through the eye; it gifted the observer with a suitable horizon. In this way, it conveyed the existence of a bucolic world, one in which poverty, industrial waste or pollution did not exist.

The project section can thus be regarded as essential. Besides technical problems, its task was to define that inseparable unity of the person and the horizon. Everything between these two poles made sense thanks to them. Far from being limited to the documents consulted, the idea may also have been applied to subsequent infrastructure projects executed by the office, such as the extension of Riverside Drive, another scenic thoroughfare (parkway) running along the northwest side of Manhattan. Everything we have seen before allows us to understand the sections included in this project's reports as a highly refined version of the previous ones. Figure 13 shows a section of a steeply descending terrain with abundant vegetation and two figures looking out onto the Hudson River at the top. The horizon that limits their vision is also incorporated into a section which once again defines observer and observed: the other riverbank is conveyed, in the way it is drawn, like an echo of the one that is sectioned, thus unifying the whole ensemble. Neither are technical aspects overlooked: the roads are curved to drain off the water and the location of the railway tracks is shown with four wagons at the bottom (underground, well hidden); however, the horizon is the veritable protagonist, the vanishing point indicated yet again by the presence of a huge cloud.

#### IN THE DISTANT LINE OF THE HORIZON

When the Alewife was built, it did not fully reflect all of the Olmsteds' aspirations (or their father's). Since it was part of a much larger whole, technical and administrative issues trumped landscape values. The final project note reveals the misgivings of the commission appointed to execute the project; Olmsted Jr. expressed his regrets as to how they seemed "to doubt whether the appropriation could be used for other than the work necessary for the sanitary improvement"<sup>45</sup>. The last drawings in the archive, from 1916, show several sections of that edge-vantage point comparing the original section, the section proposed by the metropolitan engineers (both of them in dashed lines) and the landscape architect section (Figure 14). The focal point of study here was not how to look upon the valley or any of the ponds, but rather Saint Paul's cemetery, the only visual aperture the work has today (Figure 15). However, this outcome does not mean that the original project as it was conceived did not explore the fundamentals of spatial design that would be echoed decades later by Kevin Lynch with his *The view from the road* (1964) and the Smithsons with AS IN DS: *An Eye on the Road* (1983).

Ralph Waldo Emerson (1803-1882), the famous American writer who greatly influenced Olmsted Sr., instilled in him and in other landscape artists of his time the aspiration to horizons that reflected the actual observer<sup>46</sup>. "In the tranquil landscape, and especially in the distant line of the horizon, man beholds somewhat as beautiful as his own nature", he wrote in 1836<sup>47</sup>. Reading this utterance as a possible intellectual cornerstone for the topography of the Alewife Brook Parkway, and knowing now that the only horizon thence observed was that of a cemetery, merely adds a touch of irony to the project's destiny--

1. For a description of the attempt to professionalize American landscape architecture after Olmsted, see MARINE, Nicolas. Los herederos de Olmsted: la American Society of Landscape Architects y la difícil definición del paisajista moderno. In: Cuaderno de notas. Madrid: Departamento de Composición Arquitectónica ETSAM-UPM, 2019, n.º 20, pp. 53-70. ISSN: 1138-1590. DOI: 10.20868/cn.2019.4260.

2. In fact, the office's private archive contains more than 12,000 entries, and while it also includes projects by Olmsted Sr. that were never actually executed and other items, the number remaining after they are subtracted is still truly high for the era; see LAWLSS, Lucy; LOUGHLIN, Caroline; MEIER, Lauren, eds. *The master list of design projects of the Olmsted firm, 1857-1979*. Washington, D.C.: National Association for Olmsted Parks, 2008.

3. This association and annual congress, inaugurated in 1909, was the seed of the American City Planning Institute, founded in 1917. The ACPI was the first professional city planning organization in the United States, and Olmsted Jr. was also its first president. Jon A. Peterson describes Olmsted Jr.'s spells in these associations as a veritable competition to dominate urban planning. His ideas ultimately prevailed over those of Benjamin C. Marsh. These ideas gave rise to a systematic, adaptable and non-purpose-driven way of understanding urban design. See PETERSON, Jon A. The Birth of Organized City Planning in the United States, 1909-1910. In: *Journal of the American Planning Association*. Chicago: American Planning Association, 2009, vol. 75, n.º 2. ISSN 0194-4363, ISSN: 1939-0130. DOI: 10.1080/01944360802608484.

4. The course was initiated at Harvard in 1900, and one of the subjects was about city planning; see SIMO, Melanie L. *The Coalescing of Different Forces and Ideas: A History of Landscape Architecture at Harvard, 1900-1999*. Cambridge: Harvard University GSD, 2000.

5. A brief context and some sketches of the project can be seen in MARINE, Nicolás, op. cit. supra, nota 1, p. 56.

6. Olmsted fell into oblivion over several decades in the 20th century. It was not until after the Second World War, and especially in the 1960s and the 1970s, that his work and thinking began to enjoy major relevance again. Once such case was the biography by WOOD, Laura N. *FLO: A Biography of Frederick Law Olmsted*. Baltimore: Johns Hopkins University Press, 1973. A similar process is currently ongoing with the Olmsted Brothers. Nevertheless, some might say that John C. is not held in such high regard as Olmsted Jr. In addition to the publication of specific monographs, and by way of example, the Frederick Law Olmsted Jr. symposium, entitled Inspiration for the 21st Century (2013-2014), organized by the National Association for Olmsted Parks, merits particular mention.

7. PETERSON, Jon A. Frederick Law Olmsted Sr. and Frederick Law Olmsted Jr.: The Visionary and the Professional. In: SIES, M. C.; SILVER, C. (Eds.). *Planning the Twentieth-Century American City*. Baltimore: Johns Hopkins University Press, 1996.

8. POLLOCK-ELLWAND, Nancy D. The Olmsted firm in Canada: a correction of the record. In: *Planning Perspectives*, Abingdon, UK: Routledge, July 2006, vol. 21, n.º 3, pp. 278-285, p. 278. ISSN 0266-5433. DOI: 10.1080/02665430600731203

9. OLMSTED, Frederick Law. Letter to Mariana G. Van Rensselaer. May 22, 1893. Cited in KLAUS, Susan L. All in the Family: The Olmsted Office and the Business of Landscape Architecture. In: *Landscape Journal*. Madison: University of Wisconsin Press, primavera 1997, vol. 16, n.º 1, pp. 80-95, p. 89. ISSN: 0277-2426. DOI: 10.3368/lj.16.1.80.

10. The Alewife belongs to the *National Register of Historic Places*, the official list of historic places worthy of preservation created by the US federal government. Although it has its own entry in the registry, it is also catalogued as belonging to the Boston metropolitan park system. Available on-line: <https://npgallery.nps.gov/AssetDetail/NRIS/04000249#>

11. The site was also of great importance to the Native American tribes that inhabited it. See HIESTAND, Emily. Watershed. An Excursion in Four Parts. In: *The Georgia Review*. Athens: University of Georgia, 1998, vol. 52, n.º 1, pp. 7-28. Available on-line: [https://www.jstor.org/stable/41401146?seq=1#metadata\\_info\\_tab\\_contents](https://www.jstor.org/stable/41401146?seq=1#metadata_info_tab_contents)

12. HOWARD, Jerry. Alchemy at Alewife. In: *North Cambridge News*, junio 1995, p. 2. The document includes a detailed history of the area.

13. SINCLAIR, Jill. *Fresh Pond. The History of a Cambridge Landscape*. Cambridge: The MIT Press, 2009.

14. Metropolitan Park Commissioners. *History and description of the Boston metropolitan parks*. Boston: Wright & Potter, 1900. Fort he report to the MPC, see ELIOT, Charles. *A report upon the opportunities for public open spaces in the metropolitan district of Boston, Massachusetts, made to the Metropolitan Park Commission*. 1892. Boston: Wright & Potter Printing Co., 1893.

15. BERRIZBEITIA, Anita. Between Deep and Ephemeral Time: Representations of Geology and Temporality in Charles Eliot's Metropolitan Park System. Boston (1892-1893). In: *Studies in the History of Gardens and Designed Landscapes*. Milton Park y Abingdon: Taylor and Francis, 2014, vol. 34, n.º 1. ISSN: 1460-1176. DOI: 10.1080/14601176.2013.850295.

16. Olmsted Sr. admitted on several occasions that the model tapped into the tree-lined boulevards he had seen in Europe and also reportedly cited the Spanish avenues as a reference more than once. See, for example, OLMSTED, Frederick L. *Public parks and the enlargement of towns*. Nueva York: Arno Press y The New York Times, 1970 [1870].

17. Historic Parkways Initiative. *A parkway is not a road, it's a park with a road in it*. Boston: Executive Office of Environmental Affairs, 2002.

18. When Olmsted Sr. retired, Olmsted Jr. took over and the office continued to bear the same name until Eliot's death. Subsequently, for a brief period, the brothers worked as F. L. & J. C. Olmsted, and in 1898 the office took the definitive name of Olmsted Brothers.

19. Olmsted, Olmsted & Eliot. *Landscape Architects Report*. In: *Report of the Board of Metropolitan Park Commission*. Boston: Wright & Potter Printing Co., 1896, pp. 36-54.

20. F. L. and J. C. Olmsted. *Landscape Architects Report*. In: *Report of the Board of Metropolitan Park Commission*. Boston: Wright & Potter Printing Co., 1898, pp. 55-70, p. 68. For a mention of the stream by Eliot, see ELIOT, Charles William. *Charles Eliot, landscape architect*. Boston y Nueva York: Houghton Mifflin Co., 1902. One of the texts included here, "Chapter XXXI. Policy and Methods of the Metropolitan Park Commission", does seem to mention, albeit very briefly, a possible route that includes the Alewife (p. 598). See also the following note.

21. In fact, although the *National Register of Historic Places* (see note 10) lists both Charles Eliot and the Olmsted Brothers as authors, a number of milestones and significant periods beginning in 1900 are also listed. Since Eliot passed away in 1897, his role in the work, beyond its general conception, is assumed to be minimal.

22. Frederick L. Olmsted Jr. to W. B. De las Casas. September 3, 1903. In: OLMSTED ASSOCIATES. *Olmsted Associates Records. Job Files 1863-1971. Folder 1501 (Box B94): Alewife Brook Parkway, 1903-1909*. Library of Congress of the U.S.A., <https://www.loc.gov/item/mss5257101206/>. Although the office tended to work on a shared-authorship basis, the author of the letters in this project was Olmsted Jr. For this reason, in the article, many references are made to him in particular with regard to work development management matters.

23. For example, Freeman and Olmsted Jr. are credited as co-authors in one of the latter's best-known reports: *City planning for Pittsburgh: outline and procedure*. A report (diciembre, 1909). Available on-line: <https://babel.hathitrust.org/cgi/pt?id=uc1.b33330&view=1up&seq=5>

24. FREEMAN, John R. *Report on improvement of the Upper Mystic River and Alewife Brook by means of tide gates and large drainage channels*. Boston: Wright & Potter Print. Co., 1904, p. 1. Available on-line: <https://catalog.hathitrust.org/Record/100559326>

25. Ibid., p. v, image caption.

26. Frederick L. Olmsted Jr. to John Woodbury. November 1, 1904. In: OLMSTED ASSOCIATES, op. cit. supra, note 22.

27. Metropolitan Park Commission. *Report of the Board of Metropolitan Park Commission*. Boston: Wright & Potter Printing Co., 1906. The aforementioned matters are described in pp. 10-11.

28. Note from Frederick L. Olmsted Jr., July 23, 1907. In: OLMSTED ASSOCIATES, op. cit. supra, note 22.

29. Frederick L. Olmsted Jr. to De las Casas. 20 de agosto, 1907. In: OLMSTED ASSOCIATES, op. cit. supra, note 22.

30. Frederick L. Olmsted Jr. to John Woodbury. In: OLMSTED ASSOCIATES, op. cit. supra, note 22.

31. Frederick L. Olmsted Jr. to De las Casas (1907). In: OLMSTED ASSOCIATES, op. cit. supra, note 22.

32. RAUCHMAN, John. *Foucault's Art of Seeing*. In: *October*. Cambridge: The MIT Press, primavera 1988, vol. 44, pp. 88-117. ISSN: 0162-2870. DOI: 10.2307/778976.

33. MENARD, Andrew. The Enlarged Freedom of Frederick Law Olmsted. In: *The New England Quarterly*. Cambridge: MIT Press for The New England Quarterly Inc., septiembre 2010, vol. 83, n.º 3, p. 509.

34. Frederick Jr.'s work in Los Angeles and elsewhere in California is vast. On his father's attempts (and failures) to achieve a pastoral aesthetic in the North American West, see BEVERIDGE, Charles. *Regionalism in Frederick Law Olmsted's Social Thought and Landscape Design Practice*. In: Theresa O'MALLEY; Marc TREIB, eds. *Regional Garden Design in the United States*. Washington D.C.: Dunbarton Oaks, 1995.

35. OLMSTED, Frederick Law. *Landscape gardening*. In: Charles BEVERIDGE, ed. *Olmsted. Writings on Landscape, Culture and Society*. Nueva York: Library of America, 2015 [1877].

36. An in-depth study of Olmsted's thinking and its context can be found in SCHUYLER, David. *The New Urban Landscape: The Redefinition of City Form in Nineteenth-century*. Baltimore: Johns Hopkins University Press, 1986.

37. Frederick L. Olmsted Jr. to John Woodbury. In: OLMSTED ASSOCIATES, op. cit. supra, note 22.

38. OLMSTED, Frederick Law; VAUX, Calvert. *Preliminary report upon the proposed suburban village at Riverside, near Chicago*. Nueva York: Sutton, Bowne & Co., 1868, p. 26.

39. See definition in Merriam-Webster: <https://www.merriam-webster.com/dictionary/range>

40. OLMSTED, Frederick Law; VAUX, Calvert. *Description of a plan for the improvement of the Central Park, "Greensward"*. Nueva York: Sutton, Bowne & Co., 1868 [1858], p. 5.

41. Frederick L. Olmsted Jr. to De las Casas (1907). In: OLMSTED ASSOCIATES, op. cit. supra, note 22.

42. Here, the Olmsted Brothers were also commissioned to complete a project that Charles Eliot had undertaken in 1887.

43. Frederick L. Olmsted Jr. to De las Casas (1903). In: OLMSTED ASSOCIATES, op. cit. supra, note 22.

44. HOWARD, Jerry, op. cit. supra, note 13, p. 2.

45. Note from Frederick L. Olmsted Jr. 25 August 25, 1909. In: OLMSTED ASSOCIATES, op. cit. supra, note 22.

46. WOOD, Laura N., op. cit. supra, note 7.

47. EMERSON, Ralph Waldo. "Nature 1836". In: *Nature and Selected Essays*. New York: Penguin Books, 1982 [1836], pp. 35-82.

#### Autor imagen y fuente bibliográfica de procedencia

Información facilitada por los autores de los artículos:

página 17, 1. RUIZA, M; FERNÁNDEZ, T; TAMARO, E. Biografía de Jorge Oteiza. En: Biografías y vidas. La enciclopedia biográfica en línea [en línea]. Barcelona, España, 2004 [consulta: 24 julio 2020]. Disponible en: <https://www.biografiasyvidas.com/biografia/o/oteiza.htm>; página 18, 2. Die Gesichter des Deutschen Kunstarchivs. En: Germanisches Nationalmuseum [en línea]. Núrnberg, Alemania, 2014 [consulta: 24 julio 2020]. Disponible en: [http://gesichter-des-dka.gnm.de/content/mdc\\_artefacts92d](http://gesichter-des-dka.gnm.de/content/mdc_artefacts92d); página 19, 3. Der Traum vom PARADIES – Max und Lotte Pechsteins Reise in die SÜDSEE. En: Kunst Presse Schau [en línea]. Hamburgo, Alemania, 31 octubre 2016 [consulta: 24 julio 2020]. Disponible en: <http://kunstschau.netsamurai.de/der-traum-vom-paradies-max-und-lotte-pechsteins-reise-in-die-suedsee/>; página 19, 4. Claude Lévi-Strauss. En: SÁNCHEZ, Edith. Claude Lévi-Strauss, biografía de un antropólogo extraordinario [en línea]. 23 enero 2020 [consulta: 24 julio 2020]. Disponible en: <https://lamenteesmaravillosa.com/claudie-levi-schrauss-biografia-de-un-antropologo-extraordinario/>; página 20, 5. Aldo van Eyck. En: Wikipedia: The Free Encyclopedia [en línea]. [consulta: 24 julio 2020]. Disponible en: [https://es.wikipedia.org/wiki/Aldo\\_van\\_Eyck](https://es.wikipedia.org/wiki/Aldo_van_Eyck); página 20, 6. Habitantes del pueblo dogón con máscaras. En: CARAVACA, José Antonio. Así eran los dioses alienígenas de los dogones [en línea], 4 mayo 2017. [consulta: 24 julio 2020]. Disponible en: [https://www.espaciomisterio.com/civilizaciones-perdidas/asi-eran-los-dioses-alienigenas-de-los-dogones\\_37215](https://www.espaciomisterio.com/civilizaciones-perdidas/asi-eran-los-dioses-alienigenas-de-los-dogones_37215); página 21, 7. El enigma de los dogones. En: Duda de todo.com. El portal web para mentes inquietas [en línea]. 3 mayo 2013 [consulta: 24 julio 2020]. Disponible en: <http://www.dudadetodo.com/2013/05/el-enigma-de-los-dogones.html?q=enigma+dog%C3%B3n>; página 22, 8. BANHAM, Reyner; DALLEGRET, François. A Home is not a House. En: Art in America, 1965, vol. 2, pp. 70-79. Nueva York: F. F. Sherman. ISSN 0004-3214; página 22, 9. HOBSON, Benedict. Archigram's Instant City concept enables "a village to become a kind of city for a week" says Peter Cook. En: Dezeen [en línea]. 13 mayo 2020 [consulta: 24 julio 2020]. Disponible en: <https://www.dezeen.com/2020/05/13/archigram-instant-city-peter-cook-video-interview-vdf/>; página 22, 10. LAMAS, Álvaro. 50 años de Arquitectura. Superstudio 50. En: Metalocus [en línea]. Madrid, España, 23 julio 2016 [consulta: 24 julio 2020]. Disponible en: <https://www.metalocus.es/es/noticias/50-anos-de-arquitectura-superstudio-50>; página 23, 11. UTZON, Jørn. Platforms and Plateaus: Ideas of a Danish Architect. En: Zodiac. Milán: Edizioni di Comunità, 1962, n.º 10, pp. 113-140. ISSN 0394-9230; página 24, 12. ÁLVAREZ SANTANA, Jaime. Proteger la infancia a través de Aldo van Eyck. En: Arquitectura Viva [en línea]. 22 mayo 2017 [consulta: 24 julio 2020]. Disponible en: <http://www.arquitecturaviva.com/es/Info/News/Details/10249>; página 24, 13. BARBA, José Juan. 'Spiral Jetty' is named an Official State Work of Art by Utah State. En: Metalocus [en línea]. Madrid, España, 16 marzo 2017 [consulta: 24 julio 2020]. Disponible en: <https://www.metalocus.es/en/news/spiral-jetty-named-official-state-work-art-utah-state>; página 25, 14. <https://es.wikipedia.org/wiki/Dadaab>; página 25, 15. Za'atari, el segundo campo de refugiados más grande del mundo, cumple 3 años. En: UNHCR-ACNUR [en línea]. 5 agosto 2015 [consulta: 24 julio 2020]. Disponible en: <https://eacnur.org/es/actualidad/noticias/emergencias/zaatari-el-segundo-campo-de-refugiados-mas-grande-del-mundo-cumple-3-anos>; página 31, 1. Dibujo de Eduardo M. González Fraile y Raquel Hurtado García; página 33/35, 2, 3. Fotografías de Eduardo M. González Fraile; página 36, 4. Dibujo de Eduardo M. González Fraile y Raquel Hurtado García; página 38-39, 5, 6, 7 y 8. Fotografías de Eduardo M. González Fraile; página 40-44, 9, 10, 11, 12, 13, 14 y 15. Dibujos de Eduardo M. González Fraile y Raquel Hurtado García; página 47, 1. © Ramón Masats, VEGAP, Sevilla, 2020; página 48, 2. Kers, Martin. En Kers Marije y Kers Martin. Hollandbook. Photographic Impressions of Holland. Tesink, Zutphen. Terra Lannoo. 1988. p. 64; página 48, 3. Luna, Roberto; página 49, 4. Van Rijn, Rembrandt. ([https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Rembrandt\\_van\\_Rijn\\_-\\_Christ\\_Presented\\_to\\_the\\_People.jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Rembrandt_van_Rijn_-_Christ_Presented_to_the_People.jpg)); página 50, 5. Boucher, Jack E. Library of Congress Prints and Photographs Division Washington, D.C. 20540 USA <http://hdl.loc.gov/loc.pnp/pp.print>. Call Number: HABS ILL,47-PLAN.V.1-1. 1971; página 50, 6. Korab, Balthazar. Library of Congress Prints and Photographs Division Washington, D.C. 20540 USA <http://hdl.loc.gov/loc.pnp/pp.print>. Call Number: Korab F1506, no. 19 [P&P]. 1968; página 51, 7. Sasha Stone. Fundación Mies van der Rohe; página 52, 8. Algarín, Mario; página 52, 9. Boucher, Jack E. Library of Congress Prints and Photographs Division Washington, D.C. 20540 USA <http://hdl.loc.gov/loc.pnp/pp.print>. Call Number: HABS PA26-OHY.V.1-19. 1985; página 53, 10. De Sandalo Rudolf. Archivo del Museo Nacional de Tecnología de Praga ([www.ntm.cz](http://www.ntm.cz)); página 53, 11. Sverre Fehn. Block de notas 1981-84. The National Museum of Art, Architecture and Design. Oslo; página 55, 12. Elaboración del autor; página 56, 13. Miguel Ángel de la Cova; página 58, 14. © 2020. Digital image Whitney Museum of American Art / Licensed by Scala; página 62, 1. SEJIMA, Kazuyo; NISHIZAWA, Ryue. Ciudad del Flamenco en Jerez. En: *El Croquis*. Océano de Aire: Sanaa Kazuyo Sejima Ryue Nishizawa 1998-2004. El Escorial (Madrid): El Croquis Editorial, 2004, n.º 121-122, pp. 218-219. ISSN 0212-5633; página 63, 2. Fondo del Archivo Legado Histórico de la Fundación de Arquitectura COAM, extraído de GARCÍA OVIES, Ascensión. *El pensamiento creativo de Fernando Higueras*. Directores: Carmen García Reig y Ismael García Ríos. Tesis doctoral. ETS Arquitectura de Madrid (UPM). Departamento de Ideación Gráfica Arquitectónica. [consulta: 29-03-2020]. Disponible en: <http://oa.upm.es/view/institution/Arquitectura/>; página 63, 3. SIMONSON, Hannah Lise. Never Built Diamond Heights | Walking Tour. *Hannah Lise Simonson: Historic Preservation* [en línea]. [consulta: 28 julio 2020]. Disponible en: <https://hannahlisimonson.com/events/neverbuiltdiamondheights-bn3lx>; página 64, 4. HIGUERAS, Fernando. Notas sobre una isla. En: Arquitectura: Revista del Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid. Madrid: Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid, septiembre 1972, n.º 165, p. 13. ISSN 0004-2706; página 65, 5. HIGUERAS, Fernando; MIRÓ, Antonio. Trabajos en la isla de Lanzarote. F. Higueras y A. Miró, Arquitectos. En: Arquitectura: Revista del Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid. Madrid: Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid, octubre 1964, n.º 70, p. 4. ISSN 0004-2706; página 66, 6. RUDOFSKY, Bernard. *Architecture without Architects: A short introduction to non-pedigreed Architecture*. Londres: Academy Editions, 1964; página 66, 7. FULLANDO, Juan Daniel; MANTEROLA, Javier. Concurso de Palacio de Exposiciones en Madrid: Segundo Accésit. En: Arquitectura: Revista del Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid. Madrid: Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid, noviembre 1964, n.º 71, p. 14. ISSN 0004-2706; página 67, 8. HEWITT, Mark A. The Imaginary Mountain: The Significance of Contour in Alvar Aalto's Sketches. En: Perspecta. United States: The MIT Press, 1989, vol. 25, p. 169; página 68-69, 9-10. Fundación Fernando Higueras. Disponible en: <http://fernandofigueras.org/arquitectura> [consulta: 26 marzo 2020]; página 69, 11. SÁNCHEZ LAMPREAVE, Ricardo. Del jardín al paisaje: Elvira "Ciudad Nueva". En: Arquitectura: Revista del Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid. Madrid: Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid, 2005, n.º 339, p. 33. ISSN 0004-2706; página 70, 12. Desenterrando Sad Hill [película documental]. Dirigida por Guillermo de OLIVEIRA. España: Zapruder Pictures y Cameo, 2017; página 70, 13. Encuadre de una de las escenas finales de *El bueno, el feo y el malo. El bueno, el feo y el malo*. Dirigida por Sergio LEONE. Italia: Constantin Film, 1966; página 71, 14. FERNÁNDEZ DE OLIVEIRA, Guillermo. En el salvaje oeste burgalés. AISGE. 12 de abril de 2019. [consulta: 29 marzo 2020]. Disponible en: <https://www.aisge.es/el-localizador-santo-domingo-de-silos>; página 71, 15. Autor: Santiago López-Pastor. Imagen bajo licencia (CC BY-SA 2.0), recortada de la original. [consulta: 29 marzo 2020]. Disponible en: <https://www.flickr.com/photos/100759833@N05/40092561203> Imagen recortada del original; página 76, 1 y 2. KOEPPEL, James E. *Realm of the Long Eyes*. San Diego: Univelt Inc., 1983; página 77, 3. Don Keller Photography / NOAO / AURA / NSF; página 77, 4. Tomada de PLYMATE, Claude. *A History of the McMath-Pierce Solar Telescope* [en línea]. 1 de junio de 2001, <http://bzhang.lamost.org/upload/astron/cphistory.html.2001>; página 78, 5. Keith Pierce/NOAO/AURA/NSF; página 79, 6. BLASSER, Werner, ed. *Myron Goldsmith. Buildings and Concepts*. Nueva York: Rizzoli International Publications, 1987 y dibujo del autor; página 79, 7. Keith Pierce/NOAO/AURA/NSF; página 80, 8. KOEPPEL, James E. *Realm of the Long Eyes*. San Diego: Univelt Inc, 1983; página 80, 9. NOAO/AURA/NSF; página 81, 10. NOAO/AURA/NSF; página 83-84, 11 y 12. BLASSER, Werner, ed. *Myron Goldsmith. Buildings and Concepts*. Nueva York: Rizzoli International Publications, 1987; página 86, 13. P. Marenfeld & NOAO/AURA/NSF; página 87, 14. NOAO/AURA/NSF; página 88, 15. NOAO/AURA/NSF; página 93-94, 1 y 2: dibujo de elaboración propia; página 95, 3: RIBA51532. Lasdun Archive / RIBA Collections; página 95, 4: University of Essex; página 95-96/98, 5, 6, 7, 8 y 9: Lasdun Archive / RIBA Collections. RIBA88244, RIBA92715, RIBA92712, RIBA92714, RIBA81970, respectivamente; página 100, 10: dibujo de elaboración propia; página 101, 11: RIBA88074. Lasdun Archive / RIBA Collections; página 102, 12: dibujo de elaboración propia; página 109, 1. Elaboración propia; página 110, 2. Izquierda: Colección Roberto Ferrari, disponible en: [https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Puerto\\_Rosario\\_1868.jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Puerto_Rosario_1868.jpg) Derecha: FERRER, Ángel; FERNÁNDEZ PRIOTI, Carlos Alberto. *Ferrocarriles en Rosario*. Rosario: Asociación Rosarina Amigos del Riel, 2001, p. 10; página 110, 3. GALIMBERTI, Cecilia. *La reinvencción del río: Procesos de transformación en la ribera de la Región Metropolitana de Rosario*. Rosario: UNR Editora -A&P Ediciones, 2015, p. 258; página 111, 4. Elaboración propia; página 112, 5. Centro de Documentación Visual de la Facultad de Arquitectura. <https://www.cdv.fapyd.unr.edu.ar/>; página 113, 6. Elaboración propia; página 114, 7. Centro de Documentación Visual de la Facultad de Arquitectura. <https://www.cdv.fapyd.unr.edu.ar/>; página 115-116, 8 y 9. Elaboración propia; página 117, 10 y 11. www.mbmarchitectes.cat; página 118, 12. Google Earth 2020. <https://earth.google.com/web/@32.93842807,-60.63659995,17.80235279a,254.67047858d,35y,82.46304281h,66.35516226t,0r>; página 119-120, 13 y 14. Fotografías de la autora; página 124, 1. Montaje autores. Plano 1752: 7.3- Santander. Un poco de Historia (II). En: Viajando por el mundo. Manual para escaparse cada año [en línea]. 1 octubre 2019 [consulta: 24 mayo 2020]. Disponible en: <http://adondenosecapamos.blogspot.com/2019/10/73-santander-un-poco-de-historia-ii.html>; página 125, 2. Montaje autores. Planos de Francisco Llovet en MEER LECHA-MARZO, Ángela de; ORTEGA VALCÁRCEL, José: Santander, el puerto y la ciudad moderna. En Julio POZUETA ECHÁVARRI, dir. Santander. *El puerto y su historia*. Santander: Junta del Puerto de Santander. MOPU, 1985, pp. 58 y 61. Plano de Escofet y Ulloa en MARTÍN LATORRE, Elena, dir. La memoria del territorio. Atlas histórico de Santander y su puerto. Santander: Autoridad Portuaria de Santander, 1998, pp. 76-77; página 126, 3. MARTÍN LATORRE, Elena, dir. *La memoria del territorio. Atlas histórico de Santander y su puerto*. Santander: Autoridad Portuaria de Santander, 1998, p. 103; página 127, 4. Archivo: Puerto de Santander en 1867 (J. Laurent). En: Wikipedia: The Free Encyclopedia [en línea]. 6 febrero 2011 [consulta: 24 mayo 2020]. Disponible en: [https://es.wikipedia.org/wiki/Archivo:Puerto\\_de\\_Santander\\_en\\_1867\\_\(J.\\_Laurent\).jpg](https://es.wikipedia.org/wiki/Archivo:Puerto_de_Santander_en_1867_(J._Laurent).jpg); página 127, 5. MARTÍN LATORRE, Elena, dir. *La memoria del territorio. Atlas histórico de Santander y su puerto*. Santander: Autoridad Portuaria de Santander, 1998, p. 135.; página 129, 6. Dibujo autores; página 129, 7 (superior). Pablo Hojas Llama. *Rodaje de una película en Santander*, 5 de octubre de 1964, Fondo Pablo Hojas, Centro de Documentación de la Imagen de Santander, CDIS, Ayuntamiento de Santander [consulta: 24 mayo 2020]. Disponible en: <http://portal.ayto-santander.es/portalcdis/Public/FotoView.do?id=4724> (inferior). Gasolinera Campsa - Jardines de Pereda. En: *Santatipto* [en línea]. 26 marzo 2018 [consulta: 24 mayo 2020]. Disponible en: [http://www.berger-berger.com/projects/537f371fdb3e54ffcc1c7d63?orderby=project](https://www.centrobotin.org/galeria/dibujos-y-bocetos/_Fotografias/autor(2014).Fotografias:autor(2014);pagina135,12y13.Fotografias:archivoRamos+Añon(2017y2020);pagina135,14.Fotografias:archivoRamos+Añon(2017);pagina137,15.Dibujoautores.Fotografia:archivoRamos+Añon(2020);pagina139,16.Fotografias:archivoRamos+Añon(2017);pagina145,1.Dibujo del autor, 2020; pagina146,2.Foto y dibujo del autor, 2020; pagina148,3.Fotos del autor, 2019; pagina149,4.Autor desconocido. Wikimedia.org; pagina150,5.Dibujos del autor, 2020; pagina151,6y7.RUIZ, Gabriel. <i>La Biennale de Venecia. Arquitectura. Revista del Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid</i>. Madrid: COAM, 1992, n.º 290, p. 35; pagina152,8.Dibujo del autor, 2020; pagina153,9.Maqueta del Hospital de Venecia de Le Corbusier. Fondo Documental Guillermo Julian de la Fuente. Archivo de Originales. Facultad de Arquitectura, Diseño y Estudios Urbanos. Pontificia Universidad Católica de Chile; página 154, 10. Dibujo del autor, 2020; página 155, 11. Dibujo del autor, 2020; página 156, 12 y 13. Peter Eisenman, Cannaregio Town Square, 1978, Venice, Italy / Courtesy Eisenman Architects; página 156-157, 14 y 15 BERGER&BERGER. <i>Drip Feed</i> [en línea] [consulta: 18 marzo 2020]. Disponible en <a href=); página 164, 1. *Report of the Board of Metropolitan Park Commissioners*. Boston: Wright & Potter Print. Co., 1898. Disponible en: <https://archive.org/details/reportofboardofm1898mass/page/66/mode/2up>; página 165-166, 2-3. FREEMAN, John R. *Report on improvement of the Upper Mystic River and Alewife Brook by means of tide gates and large drainage channels*. Boston: Wright & Potter Print. Co., 1904; página 167, 4. Olmsted Plans and Drawings Collection (OPDC). Olmsted Job (OJ) #1501 Alewife Brook Parkway Boston, MA (ABP). Olmsted Plan (OP) #1501-15 Preliminary Plan. OBLA / Olmsted Brothers, October 15, 1904. Courtesy of the United States of the Department of Interior (US DI), National Park Service (NPS), Frederick Law Olmsted National Historic Site (FLO NHS). Disponible en: [https://www.flickr.com/photos/olmsted\\_archives/33224410510/in/album-72157663176047300/](https://www.flickr.com/photos/olmsted_archives/33224410510/in/album-72157663176047300/); página 168, 5. OPDC. OJ #1501 ABP. OP #1501-37 Plan of Taking in Cambridge Concord Ave. to B + M RR Central Mass Division. John R. Rablin, Engineer, November 14, 1908. Courtesy of the USDI, NPS, FLO NHS. Colores invertidos. Disponible en: [https://www.flickr.com/photos/olmsted\\_archives/39632348581/in/album-72157663176047300/](https://www.flickr.com/photos/olmsted_archives/39632348581/in/album-72157663176047300/); página 168, 6. OPDC. OJ #1501 ABP. OP #1501-51-sh1 Alewife Brook Parkway Construction Plans Massachusetts Ave to Powder House Boulevard Cambridge and Somerville. John R. Rablin, Engineer, February 29, 1916. Courtesy of the USDI, NPS, FLO NHS. Colores invertidos. Disponible en: [https://www.flickr.com/photos/olmsted\\_archives/39632381601/in/album-72157663176047300/](https://www.flickr.com/photos/olmsted_archives/39632381601/in/album-72157663176047300/); página 169, 7-8. OPDC. OJ #1501 ABP. OP #1501-26-pt1. Revised Preliminary Plan for Alewife Brook Parkway. OBLA / Olmsted Brothers, January 6, 1908. Courtesy of the USDI, NPS, FLO NHS. Colores invertidos. Disponible en: [https://www.flickr.com/photos/olmsted\\_archives/32760991194/in/album-72157663176047300/](https://www.flickr.com/photos/olmsted_archives/32760991194/in/album-72157663176047300/); página 169, 9. OPDC. OJ #1501 AB

No Date. Courtesy of the USDI, NPS, FLO NHS. Disponible en: [https://www.flickr.com/photos/olmsted\\_archives/48049839857/in/album-72157663176047300/](https://www.flickr.com/photos/olmsted_archives/48049839857/in/album-72157663176047300/); página 172, 11 (sección) - 12 (detalle). OPDC. OJ #1501 ABP. OP Olmsted Plan #1501-54-sh1 No title, No Date. Courtesy of the USDI, NPS, FLO NHS. Disponible en: [https://www.flickr.com/photos/olmsted\\_archives/48049799238/in/album-72157663176047300/](https://www.flickr.com/photos/olmsted_archives/48049799238/in/album-72157663176047300/); página 173, 12. Detalle de OPDC. OJ #1479 Longfellow Park Cambridge, MA. OP #1479-2 Cross Sections and Profiles. April 8, 1912. Courtesy of the USDI, NPS, FLO NHS. Sin fondo. Disponible en: [https://www.flickr.com/photos/olmsted\\_archives/32339908991/in/album-72157679469083315/](https://www.flickr.com/photos/olmsted_archives/32339908991/in/album-72157679469083315/); página 174, 13 (sección). Olmsted Photograph Album Collection. OJ #504 Riverside Drive Extension New York City, NY. Olmsted Photo #504-01-p07 Cross Section about 1200 feet South of Harlem River. Frederick Law Olmsted LA, Arnold W. Brunner, Architect. June 14, 1913. Courtesy of the USDI, NPS, FLO NHS. Disponible en: [https://www.flickr.com/photos/olmsted\\_archives/14949087176/in/album-72157646224587309/](https://www.flickr.com/photos/olmsted_archives/14949087176/in/album-72157646224587309/); página 175, 14. OPDC. OJ #1501 ABP. OP #1501-47 Metropolitan Park Commission Alewife Brook Parkway Between Broadway and Henderson St. Bridge Sections to Accompany Plan No. 1501-46. OBLA / Olmsted Brothers, February 18, 1916. Courtesy of the USDI, NPS, FLO NHS. Disponible en: [https://www.flickr.com/photos/olmsted\\_archives/27854700869/in/album-72157663176047300/](https://www.flickr.com/photos/olmsted_archives/27854700869/in/album-72157663176047300/); página 175, 15. Google Street View; página 180, 1. Autor desconocido. Archivo personal de Anna Halprin. Cortesía de Daria Halprin; página 181, 2. Autor desconocido. Archivo personal de Anna Halprin. Cortesía de Daria Halprin; página 182, 3. Autor desconocido. Aparece en: HALPRIN, Anna. *Collected Writings and Others. San Francisco Dancer's Workshop.* 1974. Autoedición. Consultada en la biblioteca del Laban Centre, Londres. Extraída de: HIRSCH, Alison B. Scoring the participatory city: Lawrence (& Anna) Halprin's take part process. En: *Journal of Architectural Education.* 2011, pp. 127-140, p. 131. DOI: <http://dx.doi.org/10.1111/j.1531-314X.2010.01136>; página 183, 4. Recorte de portada del libro HALPRIN, Lawrence. *The RSVP Cycle: Creative Processes in the human environments.* [s. l.]: Ed. George Braziller, 1970; página 184, 5. Plano autoría de Lawrence Halprin. *Lawrence Halprin Collection.* The Architectural Archives, University of Pennsylvania; página 185-186, 6-7. Esquemas de elaboración propia sobre perspectiva y plano de Lawrence Halprin Architects. *Lawrence Halprin Collection.* The Architectural Archives, University of Pennsylvania; página 186, 8. Elaboración propia; página 187, 9-10. Dibujo y plano, respectivamente, autoría de Lawrence Halprin. *Lawrence Halprin Collection.* The Architectural Archives, University of Pennsylvania; página 188, 11. Autor desconocido. "Anna Halprin on dance deck". *Anna Halprin Digital Archive.* Museum of Performance + Design [consulta 06-08-2020]. Disponible en: <https://annahalprindigitalarchive.omeka.net/items/show/600>; página 189, 12. Esquema de elaboración propia a partir de una fotografía de Ernest Braun. "Underneath the Halprin Deck". *Anna Halprin Digital Archive.* Museum of Performance + Design [consulta 06-08-2020]. Disponible en: <https://annahalprindigitalarchive.omeka.net/items/show/278>; página 190, 13. Autor desconocido. Archivo personal de Anna Halprin. Cortesía de Daria Halprin; página 191, 14. Izq.: autor desconocido. "A. A. Leath in Halprin's 'Visage'". *Anna Halprin Digital Archive* [consulta 06-08-2020]. Disponible en: <https://annahalprindigitalarchive.omeka.net/items/show/384>. Dcha.: autor desconocido. "A. A. Leath and Anna Halprin in Halprin's 'Visage'[?]". *Anna Halprin Digital Archive* [consulta 06-08-2020]. Disponible en: <https://annahalprindigitalarchive.omeka.net/items/show/381>; página 191, 15. Fotografía de Lawrence Halprin. Archivo personal de Anna Halprin. Cortesía de Daria Halprin.