

BACK BAY BOSTON

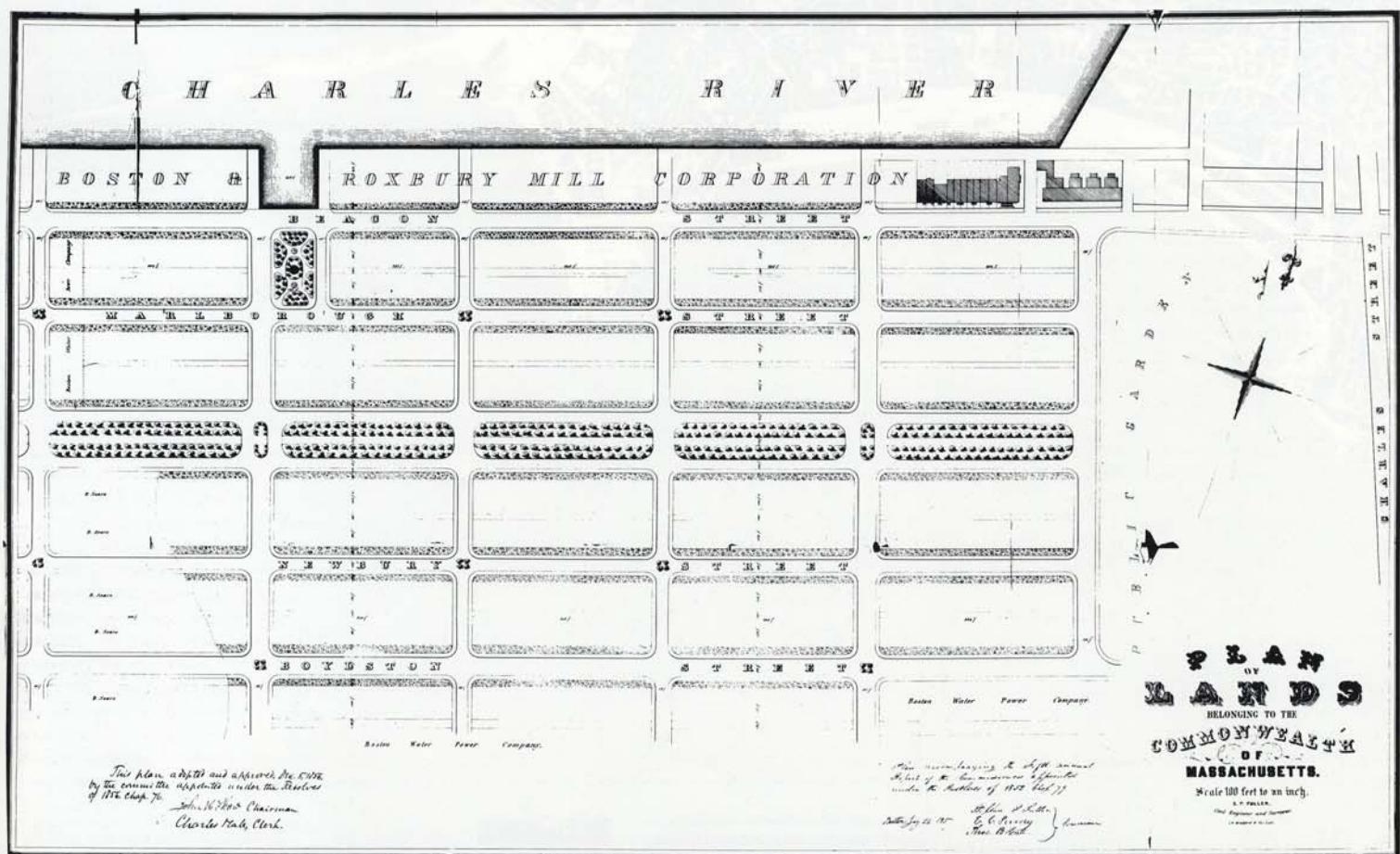
Alfonso Álvarez Mora, arquitecto

El siguiente texto es un resumen del trabajo de investigación "La construcción de la ciudad de Boston durante el siglo XIX. Del proyecto de Back Bay al sistema de parques propuesto por F.L. Olmsted" realizado por el autor en aquella ciudad durante el invierno de 1987.

Con independencia del enfoque con que el profesor Alvarez Mora orienta su escrito, la belleza e importancia de este proyecto residencial junto al "down town" de la ciudad justifican la atención que el autor dedica al trenzado de su construcción material y su presentación en UR, junto a una recopilación de planos y mapas que permiten comprender uno de los episodios ejemplares de la historia de los barrios residenciales en la ciudad moderna.

The following text is a summary of the research study "The development of the city of Boston during the 19th century. From the Back Bay project to the system of parks proposed by F.L. Olmsted", carried out by the author in that city, during the winter of 1987.

Independently from the way Professor Alvarez Mora approaches his work, the beauty and extension of this residential project next to the city's down town, would justify the attention paid by the author to the lay-out of its material development as well as its presentation in UR, next to a selection of plans and maps enabling one to understand one of the most exemplary episodes in the history of residential neighbourhoods in the modern city.



This plan adopted and approved Dec 1876
by the committee appointed under the Resolves
of 1876 Chap 76
John N. Hall Chairman
Charles Hale Clerk.

Plan submitted to the Legislature
of the Commonwealth of Massachusetts
under the Resolves of 1876 Chap 76
Boston Dec 1876
John N. Hall
E. C. Avery
Charles Hale

Scale 100 feet to an inch.

■ Plan propuesto por la Commonwealth of Massachusetts para el distrito de Back Bay. Se muestra el tipo de "block" (repetición seriada de un mismo "tipo") con los "set-backs" (retranqueo en la linea de edificación) y los "passage-ways" (calles de servicio internas al block), y la idea de paseo o avenida central, Commonwealth Av.

Plan put forward by the Commonwealth of Massachusetts for the Back-Bay district, showing the block-type (repetition in series of a same "type") with the set-backs and passage-ways, and the idea of a central promenade or avenue, Commonwealth Ave.

En la segunda mitad del siglo XIX hay que anotar dos hechos de un gran peso para comprender la transformación radical que protagonizó la ciudad de Boston. Por un lado, la relación entre la ocupación de las zonas centrales, por parte de la población inmigrante, y la demanda de nuevas zonas residenciales fuera del citado centro. Es así como cobran sentido los nuevos trazados urbanos, entre los que hay que considerar el de Back Bay. Por otro lado, la relación, a su vez, entre el desarrollo de las infraestructuras ferroviarias y la posibilidad de crear las primeras zonas residenciales adyacentes a la ciudad o con características de "suburbio jardín".

En estas condiciones, Back Bay junto con South End se constituyeron como las primeras zonas residenciales adyacentes a la vieja ciudad. La primera en crearse y proyectarse fue South End, concibiéndose como zona de prestigio que, por razones que sobrepasan la intención de este artículo, acabó transformándose en un lugar donde se desarrollaron los "tenements". Back Bay se constituye, en este sentido, como una segunda y definitiva experiencia para crear ese lugar urbano de prestigio que no fue posible en South End.

La diferencia entre South End y Back Bay es que la primera se convirtió, en un segundo momento, en una zona de "rooming-house", y Back Bay llegó a ser el distrito más elegante de Boston.

La primera forma de ocupación del territorio de Back Bay se llevó a cabo mediante la construcción de la llamada Mill Dam. Por medio de la misma fue posible aumentar la comunicación de la ciudad de Boston (de la península de Boston) con tierra firme. Esta construcción fue protagonizada por la Boston and Roxbury Mill Corporation. Esto sucedía hacia 1814, abriendose a la circulación la citada Mill Dam en 1821. La construcción de esta "presa" constituye la presencia física de una infraestructura en Back Bay sobre la que se apoyó, años más tarde, un primer proceso de ocupación-extensión.

Direktamente relacionado con la Boston and Roxbury Mill Corporation, nos encontramos con un segundo propietario en Back Bay que llegó a tener un título semejante al detentado por la primera corporación citada. Nos referimos a la Boston Water Power Company, a quien la Boston and Roxbury Mill Corporation transfirió, en 1832, las franquicias, privilegios y propiedades situadas al sur de la citada presa.¹ La citada corporación, en efecto, no solo era propietaria de la zona ocupada por la Mill Dam, y de su posterior ensanchamiento, sino, a su vez, de aquella otra parte situada al oeste de lo que por entonces eran "rope-walk" (futuro Public Garden). En 1827 tiene lugar un acuerdo entre la BRMC y la ciudad de Boston, en el sentido de que dicha corporación no podía construir al oeste de las tierras pertenecientes a la ciudad, en una distancia determinada al efecto. Y son precisamente estas tierras las que se transfieren a la BWPC por parte de la BRMC.²

Un tercer propietario es la propia ciudad de Boston. En 1824, en efecto, dicha ciudad compra todos los derechos de propiedad sobre los llamados "rope-walk", localizados en lo que hoy son las tierras del Public Garden. La ciudad reclamaría sus derechos a edificar sobre dicha zona al no considerarla como perteneciente al Common (parque de Boston lindando con los "rope-walk"), destacándose, por tanto, como un propietario más dentro del territorio de Back Bay.

Por su parte, la Commonwealth se consideraba propietaria de una gran parte del territorio de Back Bay por razones de estatus colonial, según expresa el historiador Busting.³

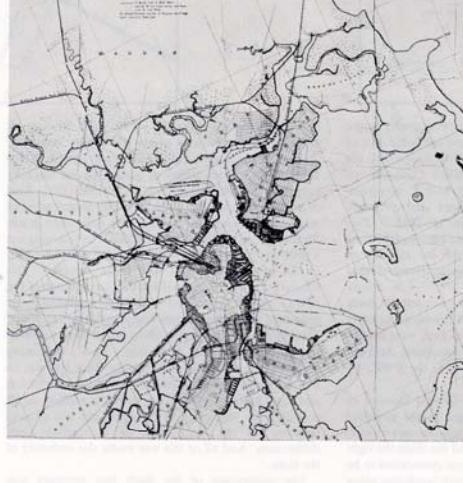
Aunque los propietarios hasta aquí citados son los más importantes, y los que más contribuyeron a la toma de toda una serie de acuerdos para delimitar sus posesiones, sus obligaciones y sus derechos, no fueron, sin embargo, los únicos. Aparte de ellos aparecen toda una serie de individuos, o instituciones, que reclamaban derechos en Back Bay, deseosos de participar en la operación que se gestaba. Tal es el caso de Sears, o de instituciones ligadas a las actividades ferroviarias.

La característica común a todos ellos es la indeterminación de los límites reales de sus respectivas posesiones. No es de extrañar que a lo largo de toda la primera mitad del siglo XIX se estén tomando sucesivos acuerdos, entre cada una de las partes, con el objetivo de delimitar sus derechos sobre el territorio de Back Bay. Acuerdos que alcanzan su punto más importante en los años en que se comienza a pensar en la posibilidad de ocupar el citado territorio (entre 1850 y 1857). Dicha ocupación supuso una nueva y definitiva delimitación de derechos sobre el territorio, hasta el punto de que sólo en la medida en que se decidió utilizarlo para hacer posible la construcción de una zona residencial, en función de un plan previamente establecido, pudieron resolverse las demandas que reclamaban cada una de las partes interesadas. Resolución que supuso, como primer paso, la acción de aunar voluntades interesadas en cambiar el uso industrial por el propiamente residencial. Uso, este último, capaz de procurar suficientes beneficios como para que las citadas partes se interesasen, sin lugar a dudas, por una operación semejante. Y es así como la comisión nombrada en 1852 llegó a la conclusión de que en Back Bay se daba un conflicto irreconciliable entre el "water power interest" y el más importante "land interest". Todas las partes, según la citada comisión, estaban interesadas en cambiar el uso del citado territorio como único camino para armonizar sus intereses. Y todo ello, bajo la autoridad del Estado.

La ocupación del territorio de Back Bay, en efecto, se planteó como una alternativa de uso frente al que, hasta entonces, lo había distinguido. Dicho cambio en el uso del suelo se argumentaba bajo dos puntos de vista. En primer lugar, permitir su reconversión en un barrio residencial suponía aunar los intereses a los que antes aludímos. Y, en segundo lugar, dicho cambio se extendía, al mismo tiempo, como una garantía para acabar con las bajas condiciones de salubridad e higiene que presentaba dicho territorio. Se trataba, en efecto, de una zona deteriorada físicamente. El primitivo uso industrial condicionó dicho deterioro. Y es así como las propias entidades industriales, una vez que los beneficios que reciben por tal actividad no satisfacen sus propios intereses, intentan, mediante la reconversión del suelo que poseen, desplazarlos hacia otras actividades más lucrativas. Y, ¿qué mejor solución para ello que convertirse en agentes inmobiliarios?

Por otro lado, nunca encontrarán mejor apoyo ideológico que justifique tal reconversión que el argumentar las consecuencias fatales que se derivan del mantenimiento del uso industrial en Back Bay. Es así como entendemos las argumentaciones que se formularon, hacia 1850, por parte de algunos propietarios de Back Bay (entre los que destaca D. Sears), en relación con las condiciones que presentaban las instalaciones situadas al oeste de la ciudad. Se remarcaba, en este sentido, la exposición a que está sometida la ciudad de Boston, a través de las pestilencias que los vientos introducen en la ciudad una vez que han atravesado la zona de Back Bay.⁴

Como consecuencia de todo ello, se solicita la puesta en marcha de una serie de trabajos que procuren un correcto drenaje de la zona, y todo ello con el objetivo de que las futuras construcciones dispongan de las suficientes infraestructuras para que gocen de inmejorables condiciones higiénicas. La primera medida a que se somete el territorio de Back Bay es la construcción de un buen sistema de drenaje, estableciéndose una relación entre dicho sistema y la definición de las futuras calles, nivel de las edificaciones, etc.⁵



LAS PRIMERAS PROPUESTAS: EL PROYECTO PRESENTADO POR D. SEARS Y LA ALTERNATIVA OFRECIDA POR LA CIUDAD DE BOSTON

Dejando a un lado el llamado "Plans for beautifying New York and for enlarging and improving the City of Boston", presentado por R.F. Gourley en 1844 (plan en el que se contempla una reforma que afecta a la totalidad de la ciudad de Boston, incluida una sistematización del territorio de Back Bay), la primera propuesta global centrada en la transformación de Back Bay fue la presentada por D. Sears hacia el año 1850. Se trata de un proyecto de lotificación del citado territorio apoyado en una trama de calles paralelas y perpendiculares a la Mill Dam. En la parte central de la composición, aproximadamente, se diseña un gran lago ("The Silver Lake") de una superficie de 37 acres y medio. También se proponen una serie de "squares" (cuatro) cuya localización y forma de integrarse en el proyecto nos hacen recordar cedulas formas urbanas de tipo colonial (los "espacios libres" que se "desenaban" no eran más que el resultado de eliminar el carácter edificable del "block").

D. Sears planteaba la necesidad de llevar a cabo su plan si la propiedad sobre dicho territorio fuese claramente establecida entre los que se disputan sus derechos.⁶ Dicha área de suelo, siguiendo el plan de D. Sears, se diseñaría en función de un gran estanque que permanecería abierto, para siempre, al uso público y ornamental.

La preocupación por el porvenir del Public Garden, por su implicación o por su permanencia como zona no edificable, va a ser una constante en las diferentes propuestas presentadas para transformar el territorio de Back Bay. En la propuesta presentada por D. Sears no faltarán, tampoco, esta preocupación. Y es así como plantea la "extensión del Public Garden" a través de una gran avenida arbolada que partiendo del citado jardín rodea, por completo, el Silver Lake. Ello significaría convertir los lugares que rodean y bordean este lago en zonas privilegiadas.⁷

Unos años más tarde, después de que D. Sears planteara su propuesta y una vez que la Commonwealth hiciera público el plan definitivo de Back Bay (1857), Snelling dió a conocer su desacuerdo con el plan propuesto por el Estado. Si planteamos ahora la propuesta de Snelling es porque resulta muy semejante a los presupuestos esbozados por D. Sears y, sobre todo, porque está presente en ella la idea de valorizar un territorio tanto bajo el punto de vista social como económico. Snelling planteaba, en efecto, la relación entre la presencia de una "gran avenida" y el incremento de las rentas que experimentarían los "lotes" definidos a ambos lados.⁸

La ciudad de Boston planteó su proyecto en 1850. Aunque años antes ya se produjeron tentativas semejantes, fue en el año citado cuando no sólo se planteó de nuevo sino que, incluso, se diseñó la propuesta de forma gráfica. La primera preocupación del municipio era justificar que tales tierras no pertenecían al Common (al "común" de la ciudad) y que, por tanto, podían ser objeto de venta. Y es así como la casi totalidad del documento donde aparece la propuesta de lotificación de las tierras del "Public Garden" está dedicado a justificar una acción semejante. Se hace referencia, entre otras cosas, a un acuerdo llevado a cabo entre la ciudad de Boston y la Boston and Roxbury Mill Corporation, a propósito de la delimitación entre sus propiedades, estableciéndose que el municipio podía llevar a cabo la venta de las citadas tierras, y que en una distancia determinada a partir de la línea exterior del Common no podían llevar a cabo la venta de las citadas tierras, y que en una distancia determinada a partir de la linea exterior del Common no podían llevar a cabo operaciones inmobiliarias.⁹ Más adelante plantean cómo las tierras situadas al oeste del Common fueron concedidas a H. Gray para dedicarlas a un Jardín Botánico (la petición para tal proyecto fue

■ Boston 1852. Plano que muestra el desarrollo de Boston durante el siglo XIX antes de llevarse a cabo la construcción de Back-Bay.

Boston 1852. Map showing Boston's development during the 19th century, before the development of Back-Bay.

formulado por el citado Gray en 1837). También se plantea cómo uno de los acuerdos establecidos entre la ciudad de Boston y la Boston and Roxbury Mill Corporation era que esta última entidad no podía construir al oeste del Common en función de una distancia establecida.¹⁰

La ciudad de Boston, con toda esta serie de argumentaciones, no hace más que buscar justificaciones que apoyen su pretendido poder de proceder a la venta de las tierras situadas al oeste del Common. Toda su argumentación estaba apoyada en el hecho de que tales tierras no formaban parte del Common y que, por tanto, podían ser objeto de venta a propietarios particulares. Y es así como se procede a la redacción del proyecto de parcelación que afectaba a las citadas tierras.

Aunque de dimensiones mucho más pequeñas que el proyecto que planteará, años más tarde, la Commonwealth, la propuesta de la ciudad de Boston, contiene muchas semejanzas con el primero de los proyectos citados, adelantándose, incluso, a muchos de sus planteamientos. Estos se refieren, sobre todo, a la idea de establecer una calle principal en el centro de la composición, calle que se concibe como una "avenida-parque". Esta calle recibe incluso, en el plano propuesto, el nombre de "Park-street". Con dicha avenida-parque se posibilitaba la real extensión del Common a través de la nueva zona urbanizada. Sus dimensiones son mayores que las del resto de las calles (175 metros de ancho frente a 100), estableciéndose en su parte central cuatro filas de árboles que le dan todo el significado requerido para hacer posible la extensión citada.

Del mismo modo que la Commonwealth insistirá, en su día, en la importancia que deberá tener la calle central del plan, diferenciándola, desde el punto de vista de su diseño y dimensiones, con respecto al resto, la ciudad de Boston también mostrará especial preocupación por este tema.¹¹ No cabe duda de que, si se desea dar una salida económica importante a las tierras así lotificadas, hay que proveerlas de unas condiciones de diseño que impliquen su valoración social. Y es así como se insiste en plantear unas calles que hagan posible esa valoración necesaria.

Si importantes son las semejanzas entre el futuro proyecto de la Commonwealth y el propuesto, en 1850, por la ciudad de Boston, también lo son sus diferencias. La más clara de ellas reside en el diseño específico del "block". El "block" propuesto por la ciudad de Boston, además de poseer unas dimensiones mayores que le permiten disponer de una mayor cantidad de lotes (unos 60 en el "block" propuesto por la ciudad de Boston, frente a los 40, aproximadamente, que tiene el "block" que

proporcionará la Commonwealth) no dispone de los "passageways" (calles de servicio) que veremos en la propuesta de la Commonwealth. El "block", con dicha ausencia, permite un mayor grado de rentabilidad económica al facilitar mayor número de lotes y, a su vez, mayores dimensiones de los mismos. Las intenciones de la ciudad de Boston, en 1850, serán las de ofrecer unos lotes edificables situados en una zona dotada de unas condiciones de prestigio social que aseguren una operación económica de carácter inmobiliario. El objetivo es realizar una operación económica altamente rentable. El medio, por su parte, es ofrecer un producto engalanado con valores sociales identificados con los gustos de una clase social adinerada.

EL PRIMER TRAZADO Y SU UTILIZACIÓN COMO BASE PARA DELIMITAR PROPIEDADES Y DEFINIR EL DISEÑO FINAL

Fue así como comenzaron a desarrollarse toda una serie de demandas por parte de aquellos que se creían con derechos sobre las tierras de Back Bay. Cada propietario expresaba sus razones, argumentando la delimitación de su propiedad. Las contradicciones entre unos y otros, sin embargo, era la característica común a sus demandas. Y así fue como el Estado intervino, no sólo para aclarar tales derechos sino, fundamentalmente, para establecer los suyos propios.

Para el esclarecimiento de tales demandas se nombró una comisión en 1850, con el objetivo de describir el territorio de Back Bay y delimitar la superficie reclamada por cada propietario interesado en él. Una vez realizados diversos estudios, la citada comisión llegó a las siguientes conclusiones:

1. El Estado debe autorizar a las partes interesadas en Back Bay a cambiar el uso del "receiving basin... from Mill purposes to land purposes", así como llevar a cabo el relleno y drenaje correspondiente.
2. Ello supondrá trazar un sistema de calles en el territorio citado, trazado que contendrá no sólo calles públicas sino, a su vez, "squares" y estanques, los cuales deberán ser lo suficientemente amplios como para que aseguren una libre circulación de aire a lo largo de la zona.
3. La "Western Av" y el resto de las "Dam" serán convertidas en avenidas sin peaje.
4. La franja de "floats", de 200 pies de ancho, al norte de "Dam", será rellenada.
5. El "receiving basin" será llenado, trazándose lotes para edifi-

car, calles, "squares" y estanques, "...as to secure upon the premises a healthy and thrifty population and business".¹²

Los objetivos de esta comisión, nombrada en 1850 ("The Commissioners appointed under the resolvers concerning Boston Harbor and Back Bay"), no eran otro que aclarar situaciones confusas con respecto a delimitaciones de propiedades. No plantearon ningún tipo de plan o diseño específico para Back Bay, limitándose a recomendar un plan análogo al planteado por D. Sears (lo acompañan como documento anexo al informe). Recomienda, asimismo que se analice el informe del "Joint Committee on Public Lands", en relación con el proyecto de parcelación del Public Garden, incluyendo en dicho informe, el "City Document" nº. 14, de 1850, en el que se hace mención especial a las condiciones de insalubridad y a la necesidad de drenaje que requiere el territorio de Back Bay.

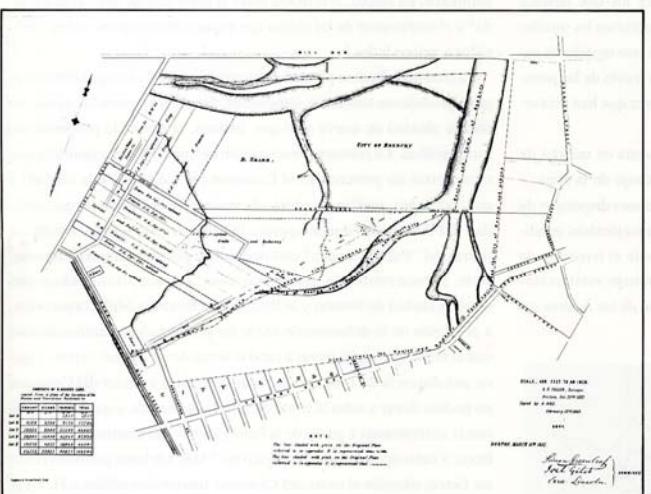
Lo más interesante del informe de esta comisión es que plantea, como una de sus conclusiones más importantes, la necesidad de llevar a cabo trabajos tendentes a dotar al territorio de Back Bay de una serie de calles y avenidas. Resolver los problemas de Back Bay, por lo que se refiere a las demandas que llevan a cabo sus propietarios (objetivo por el que se creó la comisión citada), significaba cambiar el uso del territorio citado, dedicándolo al futuro asiento de una zona residencial anexa al primitivo núcleo urbano de Boston.

Tras los estudios planteados por esta comisión, se pusieron en claro dos aspectos:

1. Quiénes eran los propietarios interesados en el territorio de Back Bay. Quiénes eran, en una palabra, los agentes que iban a disputarse dicho territorio. Agentes que disponían de una determinada superficie de tierra en Back Bay, pero que, sobre todo, van a definir su presencia en Back Bay en función de su poder real en relación con el de la Commonwealth.

2. Y, en segundo lugar, que el territorio de Back Bay va a convertirse, decididamente, en suelo urbano, con el objetivo de mercantilizarlo como un bien social inmobiliario.

Los grandes propietarios que se reparten el territorio quedan perfectamente definidos, así como sus demandas. Lo que no queda definido es la dimensión y localización definitiva de su propiedad. Ello se conseguiría, como veremos más adelante, por medio de acuerdos entre las citadas partes en conflicto. La comisión expresa su convencimiento de que todas las partes ganaban con el cambio que se propone. Hace especial referencia a los intereses de la Boston and Roxbury Mill Corpora-



english

During the second half of the nineteenth century it is worth noting two very significant facts in order to understand the radical transformation which came about in Boston: on one hand, the relationship between the occupation of central zones by the immigrant population and the demand for new residential zones outside the city center (this causes the new urban layouts between this area and the Back Bay area to make sense); on the other hand, the relationship between the development of railway infrastructures and the possibility of creating the first residential zones adjacent to the city or with characteristics of a garden suburb.

In these conditions, the Back Bay, together with the South End, make up the first residential zones adjacent to the old city. The first to be created and planned was the South End, which was conceived as a prestigious area, that for reasons which do not enter into the topic of this article, ended up becoming a tenement area. Back Bay, in this sense, constitutes a second and definitive experience in creating that prestigious city sector that was impossible in the South End.

The difference between the South End and Back Bay is that the former became a rooming-house zone while the latter turned into the most elegant district in Boston.

The first form of occupation of the Back Bay territory occurred with the construction of the Mill Dam, through which it was possible to increase the communication of the city of Boston (the peninsula of Boston) with the mainland. This construction was led by the Boston and Roxbury Mill Corporation. Construction began around 1814, with the Mill Dam opening to circulation in 1821. The construction of this dam establishes the physical presence of an infrastructure in the Back Bay on which years later the first occupation-extension process would be supported.

Directly related to the Boston and Roxbury Mill

Corporation, we find a second property owner in the Back Bay that would come to have the same sort of unlawful claim as that of the first corporation. We are referring to the Boston Water Power Company, to which the Boston and Roxbury Mill Corporation transferred its franchise, privileges and property situated south of the Mill Dam in 1832.¹³ This corporation was in effect not only the owner of the zone occupied by the Mill Dam and its subsequent enlargement but also of the other located west of what was then known as the "Rope Walk" (the future "Public Garden"). In 1827, an agreement made between the BRMC and the City of Boston prohibiting said Corporation from building on land west of city property, a specific distance being stipulated. And it is precisely this land that is transferred to the BWPC by the BRMC.¹⁴

A third property owner is the City of Boston. In 1824, Boston bought all the claims to the so-called Rope-Walk property which now occupies part of what is the Public Garden. The city would claim the right to build on this land since it was not considered to be part of the Common (the Boston park bordering along the Rope-Walk), thereby standing out as another Back Bay landowner.

The Commonwealth considered itself the owner of a large part of the Back Bay territory by reason of its colonial status, according to the historian Bunting.¹⁵

Although the landowners mentioned so far are the most important ones and the ones that contributed the most to the series of agreements marking the boundaries of their possessions, obligations and rights, they are by no means the only ones. In addition to them there are several individuals or institutions claiming rights and anxious to participate in the operation being conducted. Such is the case of D. Sears or the institutions linked with railway activities.

The common characteristic in all of them is the indetermination of the real limits of their respective possessions. It is not surprising that throughout the first half of the nineteenth century successive agreements

are made among those involved with the aim of marking the boundaries of the Back Bay territorial claims. These agreements reach their climax in the years when the possibility of occupying the territory becomes prevalent (between 1850 and 1857). Said occupation supposed a new definitive demarcation of territorial claims to the point where only when it was decided to use it to build a residential area (carrying out a previously established plan) were the claims by each of the interested parties able to be resolved. This resolution involved, first of all, the concurrence of the desires of the interested parties in changing from industrial to residential uses which would be capable of obtaining profits large enough to attract the interested parties to such an operation. The commission appointed in 1852 concluded that the Back Bay was an irreconcilable conflict between water power interest and land interest. According to the commission, all parties were interested in changing the use of said territory as the only way of reconciling their differences. And all of this was under the authority of the state.

The occupation of the Back Bay territory was effectively an alternative use to that originally intended. This change in the use of the land was discussed from two points of view. In the first, permitting its reconversion into a residential neighborhood involved the union of interests of those aforementioned parties. And in the second, this change was understood to be a guarantee to the end of poor health and hygiene conditions in that territory. It was, in fact, a physically deteriorated area caused by its previous industrial use. Thus, these same entities, once the profits gained from their activities cease to satisfy their own interests, move on to more lucrative activities. The best solution is for them to become real estate agents.

On the other hand, there would never be a better ideological support to justify such a reconversion than to argue the fatal consequences derived from keeping on the industrial use of the Back Bay. This is how we

understand the arguments made then in 1850 on the part of some Back Bay owners (especially D. Sears) with regards to the conditions presented by the South End installations. In this way it is noted that the City of Boston was exposed to pestilence and stench introduced into the city by the winds crossing through the Back Bay area.¹⁶

As a consequence of all this, a series of works is required to effectuate proper drainage in the area and with this the goal of giving future constructions enough infrastructures to insure the best sanitary conditions. The first measure taken in the Back Bay area is the construction of a good drainage system, establishing a contact between this system and the definition of future streets, building levels, etc.¹⁷

THE FIRST PROPOSALS: THE PROJECT PRESENTED BY D. SEARS AND THE ALTERNATIVE OFFERED BY THE CITY OF BOSTON

Except for the "Plans for Beautifying New York and for Enlarging and Improving the City of Boston" presented by R.F. Gourley in 1844 (a plan which envisioned a reform affecting all of the city of Boston, including a systematization of the Back Bay territory), the first overall proposal concentrating on the transformation of the Back Bay was that presented by D. Sears in 1850. It involves a lot division project of this territory supported by a scheme of streets parallel and perpendicular to Mill Dam. Approximately in the center of the composition, the design calls for a large lake (Silver Lake) with a surface of 37.5 acres. There is also proposed a series of four squares whose location and form of integration into the project reminds us of old-fashioned colonial-style urban forms.

D. Sears proposed the need to carry out his plan if the property rights were clearly established among the owners.¹⁸ According to Sears' plan, this land would be designed in terms of a large pond that would remain forever open to public and decorative uses.

The concern for the future of the Public Garden



■ El territorio de Back Bay en 1849. El plano muestra las diferentes propiedades y accidentes que configuraban el sector.

The Back-Bay site in 1849. The map shows the different properties and irregularities that configured the site.

■ Plan propuesto por D. Sears en 1850.
Plan proposed by D. Sears in 1850.

Plan proposed by D. Sears in 1850.

tion y a los de la Boston Water Power Company, diciendo que el suelo de ambas instituciones se revalorizará con el cambio propuesto, expresando que es en función de estas ganancias que afectan a todos los propietarios en cuestión que será posible esa armonía para conciliar intereses comunes.¹³

Dicha comisión, por último, recomienda que se nombre otra comisión encargada de poner en marcha el plan que se propone, y con la capacidad de elaborar propuestas de diseño para llevar a cabo la ocupación del territorio de Back Bay. Así es como en 1852 se nombra la llamada "Commission on Boston Harbor and Back Bay". A través de sus informes anuales podemos seguir, con toda claridad, cuáles fueron los sucesivos proyectos para Back Bay hasta el que adoptó y gestionó la Commonwealth of Massachusetts.

Lo que deseamos hacer observar a partir de ahora es cómo estos primeros proyectos, aplicados al territorio de Back Bay, tenían la característica común de ser propuestas globales que se extendían a todo el territorio. Una vez planteadas en tal sentido, se proponía a los diferentes propietarios que acordaran entre ellos hacer posible la materialización de dicha globalidad. Pasemos, por tanto, a analizar dichas propuestas.

El primer cometido de esta segunda comisión, nombrada en 1852, fue acordar con todos los propietarios interesados en Back Bay la necesidad de proyectar un plan que consistía, fundamentalmente, en el trazado de seis avenidas que estructuraban, como primer paso de una futura lotificación, la totalidad del citado territorio. Tres de ellas se trazaban paralelas a la primitiva Mill Dam, y las otras tres eran perpendiculares. Estas últimas partían de la Mill Dam hasta encontrarse con Tremont St.

Este "trazado de calles" (así se calificaba al plan propuesto por la Comisión) respondía a los acuerdos establecidos entre propietarios, lo que, en cierta manera, significaba que cada uno de ellos estableció demandas específicas para que determinadas avenidas estructurasen porciones concretas del territorio que poseían. Así es como podemos entender la arbitrariedad de su trazado, tanto por lo que se refiere a los espacios que delimita como a su relación con la trama urbana existente.

La citada Comisión califica el plan en términos de "equitativo e inteligible... que armoniza intereses... ".¹⁴ El espacio que necesitan dichas avenidas, por otra parte, tenía que ser cedido por cada uno de los propietarios.¹⁵ Se establece, asimismo, la relación entre dicho trazado y el uso que se le va a dar al citado sector.¹⁶

Este documento se constituye como el primer plan encaminado a es-

tructurar, de forma global, el territorio de Back Bay. Se concibe, prácticamente, como un "proyecto de infraestructuras", planteándose el "sistema de calles principales" independientemente de la forma que adopten los lotes edificables. Más aún, será este primer tratamiento infraestructural el que determine la lotificación posterior. En ningún momento, por otro lado, se piensa en el "tipo edificatorio" en cuanto elemento que condicione la ocupación de un territorio. Los términos "bidimensionales" priman sobre cualquier otro planteamiento. Será a posteriori cuando comiencen a tenerse en cuenta estos otros aspectos.

Un año más tarde, en efecto, la citada Comisión da un paso adelante en el proyecto de ocupación de Back Bay. Mantiene la idea de que dicha ocupación debe hacerse en un sentido global. Esta globalidad, sin embargo, encuentra un obstáculo nada despreciable. Se trata de la existencia, en el territorio objeto de proyecto, de toda una serie de infraestructuras identificadas con el uso ferroviario. Presencia que va a condicionar los aspectos. La regularidad de la trama que se propone, por un lado, entra en contradicción con la dirección oblicua de las vías ferroviarias. Estas, al atravesar el territorio de Back Bay no siguiendo direcciones perpendiculares ni paralelas a la Mill Dam, obstaculizan la trama propuesta que se adapta a dichas direcciones. Sobreponer una trama semejante a un sistema infraestructural no ortogonal implicaba resolver sus intersecciones a base de puentes y soluciones de otro tipo. Pero éste no era el único obstáculo que se "oponía" al proyecto ortogonal propuesto. Aparte de dichas infraestructuras ferroviarias, la ciudad de Boston tenía planteado en la zona contigua a Tremont St (franja triangular situada en la parte sur de Back Bay) un trazado que se concebía como continuación del existente en la zona llamada de South End. La trama propuesta por la Comisión rompe y se superpone a la trama propuesta por la ciudad de Boston. Es por ello por lo que la comisión propone a dicha ciudad que dialogue con la Commonwealth para solucionar dicho problema de "conexión".¹⁷ El plan propuesto por la comisión, en efecto, al proyectar toda una serie de "blocks" adaptados a las avenidas planteadas con anterioridad (trama ortogonal) rompe la no ortogonalidad del plan que preparaba la ciudad en el suelo de su propiedad situado al sur del territorio de Back Bay.

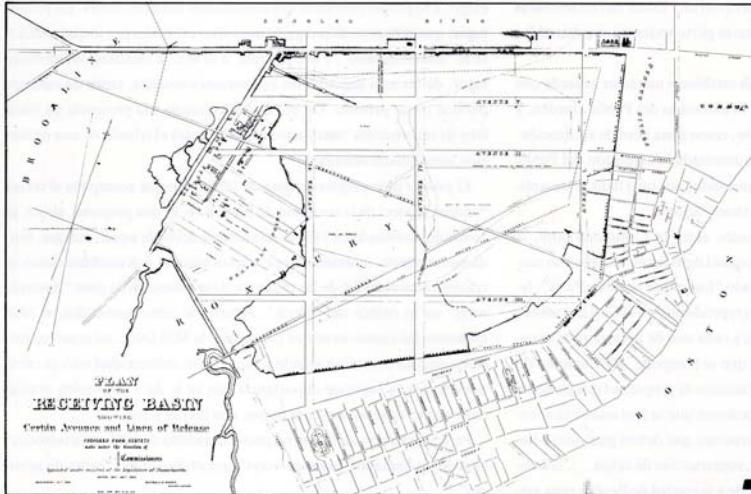
Un segundo plan, por tanto, implicaba definir una serie de "blocks" extendidos a lo largo y ancho del territorio, que respondiesen al condicionante impuesto por las seis avenidas propuestas en el primer trazado.

Aún podemos hablar de una "tercera propuesta", esta vez planteada

por la ciudad de Boston, propuesta que también tendrá características globales, extendiéndose, por tanto, a todo el territorio de Back Bay. Dicha propuesta va a gestarse como consecuencia de toda una serie de acuerdos que intentan establecerse entre la Commonwealth y la ciudad de Boston, a propósito de la extensión del Public Garden. Recordemos que la ciudad de Boston había planteado, en 1850, la lotificación de los terrenos que hoy día se identifican con lo que es el citado jardín. Esta iniciativa vefamos que se interpretaba, en cierta manera, como una seria competencia frente a los intereses que la Commonwealth pretendía en dicha zona de Back Bay. La Commonwealth trataba de evitar, por todos los medios a su alcance, que el Public Garden pudiese ser objeto de un plan de lotificación, ya que ello impediría que las tierras que reclamaba como suyas pudiesen estar en conexión directa y tuvieran una conexión natural con un gran espacio de calidad como era el Common junto con el Public Garden, posición de la Commonwealth que aparece expresada en el "Seventh Annual Report" de los "Commissioners on Boston Harbor and Back Bay". En dicho informe se deja ver el interés de la Commonwealth para que la lotificación planeada por la ciudad de Boston no se produzca. Para ello, el Estado plantea la cesión de parte de su propiedad para ensanchar el citado jardín, a cambio, naturalmente, de que la ciudad de Boston renuncie a su proyecto.¹⁸

Una de las constantes que observamos en el proceso de ocupación de Back Bay es la relación entre dicha ocupación y la necesidad de regularizar, mediante su extensión, la primitiva forma del Public Garden. No cabe duda de que se interpreta la necesidad de contar con la presencia de dicho jardín (aparte del Common) en cuanto elemento imprescindible para valorizar, económica y socialmente, el suelo situado en sus inmediaciones. La extensión formal del Public Garden, tenía sentido planteársela para regularizar la trama de avenidas propuesta en 1852. Se trataba, en efecto, de agregar al Public Garden la franja de terreno comprendida entre dicho jardín y la Avenida nº. 1. La Commonwealth cedia este suelo, en calidad de propietario del mismo, a condición de que la ciudad renunciase a su propósito de lotificación. Dicha propuesta fue presentada por la Commonwealth a la ciudad de Boston en 1853.

Esta última, sin embargo, no renunciaba a su antigua idea de vender las tierras del Public Garden para su utilización como "suelo residencial". Sucesivas propuestas se le ofrecieron, siempre por parte de la Commonwealth, en años posteriores. Se trataba de una fuerte competición por hacerse con el espacio urbano contiguo al Common. La Commonwealth estaba dispuesta a no construir en parte de su suelo, me-



■ Primera propuesta elaborada por la Comisión nombrada en 1852. Se trata únicamente de un trazado de seis avenidas, tres de ellas paralelas a la Mill Dam (Avenidas V, II y III), y las otras perpendiculares a las primeras (Avenidas I, IV y VI).

First proposal drawn up by the Commission named in 1852. It is merely a grid made up by six avenues, three of them parallel to the Mill Dam (Avenues V, II and III), and the other three perpendicular to the first (Avenues I, IV and VI).

■ Segunda propuesta elaborada en 1854 por la Comisión nombrada en 1852. A partir de las avenidas anteriormente propuestas se ha formado una trama en consonancia con aquél trazado.

Second proposal drawn up in 1854 by the Commission named in 1852. Taking the avenues proposed before as a starting point, a new network has been created in harmony with the former grid.

Second proposal drawn up in 1854 by the Commission named in 1852. Taking the avenues proposed before as a starting point, a new network has been created in harmony with the former grid.

because of its implication or its permanence as a non-construction zone will be a constant in the different proposals presented for the transformation of the Back Bay territory. This concern was not lacking from D. Sears' proposal. Thus is established the extension of the Public Garden by means of a large tree-lined avenue starting at the Garden and completely circling Silver Lake. This means converting areas surrounding and bordering the lake into privileged zones.¹⁷

Some years later after D. Sears proposed his plan and once the Commonwealth made public its definitive Back Bay Plan (1857), Snelling made known his disagreement with the plan proposed by the State. If we discuss Snelling's proposal now it is because it is very similar to those drawn up by D. Sears and especially because the idea of appraising the value of the land from a social and economic point of view is present. In effect, Snelling set up the relation between the presence of a large avenue and the increase of rent that the lots defined would experience on either side of it.¹⁸

The City of Boston presented its project in 1850. Even though years earlier there had been similar attempts, it was in this year when it was presented again and the proposal was actually drafted. The first concern of the city was to justify that this land did not belong to the Commonwealth and therefore could be sold. Almost the entire document where the lot division proposal for the Public Garden land is mentioned is dedicated to this justification. Among other things, it refers to the agreement between the City of Boston and the Boston and Roxbury Mill Corporation to mark the boundaries of their properties by establishing that the city could sell the land in question, and that within a determinate distance from the outside line of the Common there could be no real estate operations.¹⁹ Further on they establish how the land situated west of the Common would be given to H. Gray for the creation of a botanical garden (the petition for this project was made by Gray in 1837). It also states how one of the agreements between the City of Boston and the Boston and Roxbury Mill Corporation was that the latter could

not build west of the Common within an established distance.²⁰

With this series of arguments, the City of Boston could only search for justifications to support its intended power to proceed with the sale of the land situated west of the Common. The argumentation was supported by the fact that this land was not part of the Common and thereby could be sold to private owners. The project to parcel out this land was drawn up.

Although the dimensions were not as small as the ones established by the Commonwealth's project years after, the City of Boston's proposal was, however, very similar to it, even anticipating some of its approaches. These are regarding the idea of establishing a main street in the center of the composition, a street envisioned as a "park avenue". This street even received the name of Park Street in the proposed plan. This park avenue makes possible the real extension of the Common by means of a new urban zone. Its dimensions are greater than the rest of the streets (175 meters wide compared to 100), setting up four rows of trees in the center which give it the meaning required to make the extension possible.

The Commonwealth would also insist on the importance of the central street in the plan, differentiating it in design and dimensions from the rest of the streets. The City of Boston will also show special concern for this point.²¹ Undoubtedly if there is to be an important economic solution for these lots they must be provided with design conditions that imply their social value. The insistence on these streets make their appraisal necessary.

If the similarities between the future project of the Commonwealth and the proposal in 1850 by the City of Boston seem important, so are their differences. The clearest of them is in the specific block design. The block proposed by Boston, in addition to having greater dimensions which allow for a larger number of lots (60 per block as proposed by Boston compared with about 40 for the block the Commonwealth will propose), does

not have passageways that we will see in the Commonwealth plan. The block lacking this aspect permits a greater degree of economic profitability to facilitate a larger number of lots and greater dimensions for these lots. The intentions of the City of Boston in 1850 will be to offer lots for construction located in a zone qualified with prestigious social conditions that assure an economic real estate operation. The aim is to carry out a highly profitable operation. The means is to offer a product dressed up with social values identified with the tastes of wealthy social classes.

THE FIRST SKETCH AND ITS USE AS A BASE FOR MARKING PROPERTY BOUNDARIES AND DEFINING THE FINAL DESIGN

A series of demands were developed on the part of those claiming Back Bay territory rights. Each landowner expressed his reasons, arguing the boundaries of his property. However, the contradictions among each other was the common characteristic of their demands. The State intervened, not only to clarify these rights but rather to establish its own rights.

In order to throw some light upon these demands a commission was appointed in 1850 with the aim of describing the Back Bay territory and marking the boundary for the surface claimed by each landowner. Once a complete series of studies was finished, the commission arrived at the following conclusions:

1. The State must authorize the interested parties of the Back Bay to change the use of the "receiving basin... from Mill purposes to land purposes" as well as carry out the fill in and drainage necessary.

2. This will suppose the drawing up of a system of streets in the territory. The sketch shall contain not only public streets but also squares and ponds which must be wide enough to insure free air circulation

throughout the zone.

3. Western Ave. and the rest of the Dam streets will be converted into non-toll avenues.

4. The strip of "plots" 200 feet wide north of the dam will be filled in.

5. The receiving basin will be filled in, drawing up for building streets, squares and ponds so "...as to secure upon the premises a healthy and thrifty population and business."²²

The goals of this commission appointed in 1850 ("The Commissioners appointed under the resolves concerning Boston Harbor and Back Bay") were none other than to clarify the confusing situations regarding the property limits. No other type of plan or design was specified for Back Bay except to recommend a plan analogous to that of D. Sears (the plan was attached to the report). It likewise recommends that the Joint Committee on Public Lands Report be analyzed according to the parcelling project for Public Garden. Included in the report was City Document No. 14 of 1850 in which special mention is made of the unhealthy conditions and the need for a sewage system in the Back Bay territory.

The most important part of the report from this commission is that as one of its most significant conclusions it states the need for carrying out works directed towards giving the Back Bay area a series of streets and avenues. Solving the Back Bay problems, with respect to the landowners' demands (the reason for which the commission was created) meant changing the use of said territory, making it the future site of a residential zone annexed to the primitive urban core of Boston.

After the results of the studies by the commission, two aspects were cleared up:

1. Who were the property owners in the Back Bay territory. Who were in effect the agents who would dispute over said territory. Agents who would own a determinate surface of Back Bay land but who were especially going to define their presence in Back Bay in



This accompanied the proposal made to the City of Boston by the Commissioners on Boston Harbor and the Back Bay (1853). Jointly with G. Morris, G. Morris, and G. Morris, and accompanying the Second Report of said Board of Finance, to the Legislature of Massachusetts, America, A.C. 1853.

diente la cesión del mismo a la ciudad de Boston (suelo que aumentaría la primitiva superficie del antiguo jardín), con tal de que esta última renunciase a su propuesta. Se trata, por tanto, de "comprar una opción para construir" mediante la ampliación del patrimonio municipal de suelo. Patrimonio, sin embargo, al que se le ponía la condición de convertirse en parte del Public Garden.

La ciudad de Boston respondió a las propuestas de la Commonwealth con un "nuevo plan" que modificaba, en parte, el presentado por la comisión estatal. La modificación afectaba a la franja del terreno que se extendía entre el Public Garden y la avenida nº. 4, en una anchura igual a la que presentaba el citado jardín. Aumentaba, por tanto, la primitiva cesión a la que se comprometía la Commonwealth. Dicha propuesta implicaba, para la ciudad de Boston, la posibilidad de promocionar una importante cantidad de suelo para viviendas de "primera categoría", viviendas que se localizaban a lo largo (y a ambos lados) de una "franja-parque" diseñada como prolongación del Common.¹⁹

Aunque esta propuesta presentada por la ciudad de Boston estaba planteada de forma global (afectando a toda la extensión del territorio conocido como Back Bay), es la zona afectada por la extensión del Public Garden la que ofrece un mayor detalle de definición. Podemos decir, sin embargo, que ésta es la segunda propuesta global aplicada a Back Bay que se ajusta al primitivo plano de 1852, plano en el que se definían sólo las seis avenidas principales. La ciudad de Boston mantiene dichas avenidas, modificando sólo parte de la trama que se integra como prolongación del citado jardín. El gobierno municipal, por último, no sólo acepta la prolongación que le propone la Commonwealth sino que la agranda considerablemente, no renunciando, por otro lado, a su primitiva idea de construir en las franjas de suelo contiguas al Common. La ciudad de Boston, en efecto, pretende ser el propietario que más se beneficie de la proximidad del parque principal. Es así como plantea la extensión del Public Garden, junto al derecho a construir dos grandes hileras de "blocks" situados a ambos lados de las mismas.

EL DISEÑO DE BACK BAY

Una vez elaborada esta propuesta general para Back Bay, comenzaron a definirse las características de lo que es el distrito actual (entre Beacon St y Boylston St), y todo ello a través de una serie de acuerdos que van a producirse entre la Commonwealth y el resto de los propietarios. El plan elaborado por la comisión, en efecto, no establecía las diferentes demarcaciones que se identificaban con uno u otro propietario. Podemos decir, en este sentido, que se trataba de una propuesta capaz de generar acuerdos que desembocaran en la delimitación de responsabilidades para comenzar a construir en el citado territorio. Si la propuesta elaborada por la comisión estatal tenía características globales, la construcción real del territorio de Back Bay se llevará a cabo por partes (no globalmente), en función del reparto que se haga a partir de dicha globalidad pactada y diseñada.

De la primitiva propuesta global pasamos, pues, a proyectos parciales que van a ser elaborados por la Commonwealth, la Boston Water Power Company, la Boston and Roxbury Mill Corporation, etc. Será en función de la fuerza que impongan estos últimos como resultará, al final, la formalización del citado territorio.

Entre todos los propietarios que compiten por el territorio de Back Bay, será la Commonwealth la que resulte más beneficiada. Una vez trazada la trama general para todo el sector, la Commonwealth tratará de justificar la propiedad sobre aquellas tierras que más beneficios le van a proporcionar. Para ello, desarrollará dos estrategias. En primer lugar, tratará de desplazar a todos los propietarios que le disputan la zona contigua al Public Garden. Todo ello, mediante acuerdos establecidos entre partes. Y, en segundo lugar, tendrá que llevar a cabo un proceso legal encaminado a eliminar las restricciones que pesan sobre la zona situada al oeste del citado jardín por lo que se refiere a la prohibición histórica de construir en ella, medidas éstas, que contribuirán a valorar las posesiones que reclama la Commonwealth.

¿Quiénes se disputaban la zona situada al oeste del Public Garden, zona que era reclamada por la Commonwealth? Sobre dicha zona pesaban las demandas de la BRMC, de la BWPC y las pretensiones de la ciudad de Boston. La Commonwealth, por tanto, establecerá acuerdos con dichas "instituciones", con el objetivo de desplazar sus demandas hacia otras partes del territorio de Back Bay que no sean la zona situada al oeste del Public Garden.

¿Qué tipo de acuerdos se producen entre la Commonwealth y la Boston and Roxbury Mill Corporation? Pues, sencillamente, que dicha corporación renuncia a sus "derechos" sobre ciertas zonas localizadas al oeste del Public Garden, a cambio de lo cual la Commonwealth renuncia, a su vez, a sus posibles derechos sobre la franja de terreno situada al norte de Beacon St. (recordemos que fue la primera ocupación histórica del territorio de Back Bay).²⁰ La comisión estatal, por su par-

te, elaboró un plan de lotificación para la franja citada, enviándolo a la BRMC en agosto de 1854. Un primer propietario, por tanto, queda desplazado de las tierras sobre las que estaba interesada la Commonwealth.

Un segundo acuerdo entre ambas partes (citado en 1857), supondría la eliminación del carácter edificatorio de dicha franja y su conversión en un "square", o parque, de forma perpetua. Acuerdo este que influirá, aún más, en el valor que adquiera el suelo perteneciente a la Commonwealth. Mediante este acuerdo, en efecto, dichas tierras quedarán delimitadas por un nuevo elemento urbano generador de prestigio. A partir de ese momento, las tierras de la Commonwealth se constituirán en régimen de continuidad con elementos como el Public Garden y el llamado "Water Front".

El otro gran propietario que reclamaba derechos sobre el territorio de Back Bay era la Boston Water Power Company. El objetivo de la Commonwealth era desplazar las demandas de dicha compañía al sur de la línea de Boylston St, haciéndole renunciar a los derechos que solicitaba entre la Mill Dam y la citada calle. Mediante el acuerdo establecido entre ambas instituciones, la BWPC renuncia a todos sus derechos sobre el territorio que será, posteriormente, "trazado" por la Commonwealth.²¹ A cambio de ello, la Commonwealth renuncia a parte de la propiedad que reclamaba al sur de la actual Byston St.²²

La comisión estatal, por su parte, al igual que lo hizo en el acuerdo establecido entre la Commonwealth y la BRMC, transmitió a la BWPC el "plan de calles" y tipos de "blocks" que diseñó para las tierras que pasaban a pertenecer a la BWPC, tierras que se situaban al sur de la calle citada.

De esa forma, la Commonwealth se quedó con las tierras situadas al oeste del Commonwealth, desplazando a los propietarios que reclamaban intereses en las mismas. Estos últimos "consintieron" en desviar dichos intereses hacia otras zonas alejadas de la influencia de elementos urbanos tan valiosos como el Common y el Public Garden. Zonas que, por otra parte, nunca serán trazadas con la calidad de diseño que caracterizará a las tierras de la Commonwealth. No olvidemos que son precisamente estas últimas las únicas que no se veían afectadas por la presencia de las infraestructuras ferroviarias. Estas infraestructuras atravesaban, por el contrario, las tierras pertenecientes, mediante los acuerdos citados, a la BWPC.

Ya solo le falta a la Commonwealth establecer un tercer acuerdo con la ciudad de Boston, a propósito de la extensión del Public Garden, y de que éste permanezca, para siempre, como zona libre de edificación. La ciudad de Boston, al final, verá aumentada la extensión del Public Garden hasta la Avenida nº. 1, renunciando, por otro lado, a sus antiguas pretensiones de construir en el citado lugar.

Toda esta serie de acuerdos tomados entre la Commonwealth, la Boston Water Power Company y la ciudad de Boston, alcanzan su sanción legal en el documento denominado "Indenture of three Parts", fechado en 1856. En dicho documento (reproducido en el City Document nº. 59, del año 1857), aparecen todos y cada uno de los acuerdos tomados a través de los doce artículos de que se compone. Básicamente dicha "indenture" establece las delimitaciones de propiedad que pertenecen a cada una de las partes, las concesiones que se han establecido entre unas y otras, las obras de infraestructura que deben gestionar y llevar a cabo cada una de ellas (drenaje, construcción de calles...), la franja del suelo que la Commonwealth cede a la ciudad de Boston para ampliar el Public Garden, y también levantamiento de las restricciones al oeste del Common.

Punto, éste, que se constituye como el segundo aspecto que comentábamos más arriba, a propósito de la estrategia seguida por la Commonwealth para desplazar al resto de los propietarios más allá de las tierras que intenta revalorar para su futura mercantilización.²³ Dicha restricción provenía del acuerdo establecido, en 1827, entre la ciudad de Boston y la Boston and Roxbury Mill Corporation, a propósito de establecimiento de las delimitaciones de propiedad entre ambas instituciones,²⁴ restricción que volvemos a encontrar en el acuerdo tomado, en 1832, entre la BRMC y la BWPC.²⁵

Para los objetivos de la Commonwealth (apropiarse de las tierras situadas al oeste del Public Garden, y proceder a la lotificación y posterior venta de las parcelas así obtenidas), tan necesario era desplazar a los propietarios que se disputaban la citada zona, como romper las restricciones que prohibían la utilización de la misma para construir edificios residenciales. Conseguidos ambos grandes objetivos, la Commonwealth procedió, de inmediato, al diseño del plan que ordenaba, lotificaba y posibilitaba la construcción de edificios residenciales calificados como de "primera categoría".

La puesta en marcha, gestión y diseño del citado plan, fueron llevados a cabo por una nueva comisión estatal nombrada en 1856 "...in relation to lands in the Back Bay". Se trataba de unos nuevos "commissioners in Back Bay" especialmente nombrados para hacer posible el plan de la Commonwealth sobre las tierras ya definitivamente de su propiedad.

El primer objetivo de dicha comisión fue mostrar que determinada superficie de suelo, dentro del territorio de Back Bay, pertenecía a la citada Commonwealth. Dicho suelo, por otra parte, estaba localizado en la parte más atractiva del citado territorio. La zona propiedad de la Commonwealth se situaba junto al Public Garden y entre la Mill Dam y Boylston St. Zona que, a partir de ese momento, se proponía cubrir de tierras y vender. La Comisión nombrada en 1856 no dudaba de esta pertenencia.²⁶ No sólo se justificaba el hecho de que la Commonwealth era propietaria de las citadas tierras, situadas en Back Bay, sino que, y esto es lo más importante, el derecho que tenía a comportarse como un propietario más, independientemente de su papel como Estado. Argumentación que se intenta reforzar planteando la necesidad que tiene la ciudad de Boston de contar con las viviendas que reclama el constante crecimiento de su población. Y así es como lo plantea la Comisión.²⁷

Se plantea, por tanto, una extensión de la ciudad de Boston en la medida en que se están produciendo transformaciones en su morfología urbana, transformaciones que suponen la sustitución de sus viviendas tradicionales por elementos no residenciales. El Estado, por su parte, tiene la oportunidad, en esta ocasión, de gestionar una de dichas extensiones. Y decimos una de ellas, por cuanto Boston ya había comenzado a extenderse por aquellos años (1857) a través de South End (1850), así como a través de South Boston (1804). Ninguna de ellas, sin embargo, alcanzaría el valor social y económico que adquirió Back Bay. Y ello a pesar de que South End estaba planteado como una zona destinada a ser ocupada por clases sociales con cierto nivel económico.

EL "BLOCK"

¿Cuál es el plan que propone la comisión nombrada en 1856? Se trata de trazar un buen sistema de calles, avenidas, parques, etc., con el objetivo de constituir viviendas de una gran calidad.²⁸ Las intenciones de la Commonwealth son muy claras desde el primer momento. Desea ofrecer un territorio lo suficientemente atractivo como para que resulte una operación de mercado altamente rentable. Para ello no dudará en exigir, a su propia comisión, dos condiciones fundamentales. En primer lugar, que el distrito disponga de unas altas calidades por lo que se refiere al "diseño urbano", y que permita, a su vez, la localización, en dicho lugar, de las más importantes instituciones sociales, tanto de carácter público como privado. Un buen diseño, unido a la presencia en Back Bay de reconocidas "instituciones", asegurará el triunfo de una operación inmobiliaria semejante.

El primer plan propuesto data de 1855, plan que acompaña al tercer "annual report" de la comisión de Back Bay. El que propone, ahora, la comisión nombrada en 1856 es una modificación de aquel, aunque, fundamentalmente, mantiene sus principios básicos. Las modificaciones se refieren sólo al ancho de las calles y a la introducción de unos "passage-ways" en el centro del "block". Aparte de estas novedades, el plan mantiene las cuatro avenidas paralelas a la Mill Dam, así como cuatro calles que las cortan en ángulo recto. Dicha uniformidad sólo esuestionada por la superior importancia que se le da a la avenida central cuyo ancho es sensiblemente mayor que las del resto.

Pero la gran novedad, con respecto al trazado de 1855, es la introducción de los llamados "passage-ways" concebidos como "calles de servicio".²⁹

Tenemos, de esta forma, definido el "block" característico en Back Bay. La introducción de los "passage-ways" supone incorporar unas calles de servicio que desplazan hacia el interior las actividades que se consideran "no propias" de una calle principal. Sistema que no es novedoso en Boston, ya que se utilizó por primera vez en Louisburg Square (1823). Pero es en Back Bay donde adquiere su más completa significación. En un barrio llamado a ser elegante, en efecto, no podía permitir-



Boston en el año 1800.
Boston in 1800.



■ Vista aerea de Boston.
En primer termino el
down-town, al fondo a la
izquierda, Back-Bay.

2. And secondly, that the Rock-Bow territory would

2. And, secondly, that the Back Bay territory would be converted into urban ground with the objective of

The large property owners who divided up the territory are clearly informed as to the dimension and definitive location of their property. As we will see later on, this is accomplished through agreements among the parties in the conflict. The commission expresses its conviction that all the parties benefit from the change proposed. It makes special reference to the Boston and Roxbury Mill Corporation and the Boston Water Power Company, saying that the ground of both institutions would be reappraised with the proposed change, stating that it is in terms of this profit that affects all the owners in question which would make it possible for harmony to reconcile common interests.⁽¹³⁾

Lastly, this commission recommends that another commission be appointed to put into effect the proposed plan and with the authority to elaborate designs for carrying out the occupation of the Back Bay territory. In 1852 the Commission on Boston Harbor and Back Bay is formed. Through its annual reports we can clearly follow which were the subsequent Back Bay projects up to the one adopted and conducted by the

We should like to observe that from this point on

these first projects for the Back Bay territory have the common characteristic of being overall proposals covering the whole territory. Once this direction is established, it was suggested that the various

landowners agree among themselves in order to make that overall plan a reality. Now we shall analyze these proposals.

This street sketch (what the proposal was described as by the commission) corresponded to the agreements established among the landowners, which in a way meant that each of them made specific demands that certain avenues structure concrete portions of the territory they possessed. Thus we are able to understand the arbitrariness of the sketch regarding the old Mill Dam and the other three perpendicular to it. These last three started out from the Mill Dam up to Tremont Street.

The Commission described the plan as "equitable" because it would provide a better balance between the spaces delimited as well as the relief of the existing urban scheme.

other hand, the space required for these avenues had to be ceded by each of the landowners.⁽¹⁵⁾ Likewise, the relation between said sketch and the use to be given to this sector is established.⁽¹⁶⁾

This document becomes the first plan directed towards an overall structuring of the Back Bay territory. It was conceived as, practically, an "infrastructure project", setting up a "system of main streets", independently from the form that the lots to be constructed later on would adopt. Moreover, this will be the first infrastructural treatment which would determine the subsequent parceling out of lots. At no time, on the other hand, was a "building type" thought of regarding the element conditioning the occupation of the territory. "Bidimensional" terms have priority over any other approach. They will begin to take these when the building is completed.

In fact, a year later, this commission went a step further in the Back Bay occupation project. It maintained the idea that said occupation should be done in an overall sense. This comprehensiveness, however, encounters a formidable obstacle: the existence of a complete series of railroad infrastructures on the project territory. This presence will affect two aspects. The regularity of the proposed scheme, on one hand, contradicts the oblique direction

scheme, on one hand, contradicts the oblique direction of the railway tracks.

without following the parallel nor perpendicular directions of Mill Dam, are blocking the proposed scheme adapting these directions. To superimpose a scheme similar to that of an existing non-orthogonal

scheme similar to that of an existing non-orthogonal infrastructural system implied the resolution of intersections on a basis of bridges and other types of solutions. But this was not the only obstacle blocking the proposed orthogonal project. Besides these railway infrastructures, the City of Boston had established a zone adjacent to the south end of St. (the triangular strip situated on the south side of Back Bay) in a scheme that was conceived as a continuation of the existing South End zone. The scheme proposed by the Commission breaks and superimposes the scheme proposed by the City of Boston. For this reason the Commission proposes that the city negotiate with the Commonwealth in order to solve this connection problem.⁽¹⁷⁾ The plan proposed by the Commission, by projecting a whole series of blocks adapted to the avenues established beforehand (orthogonal scheme), breaks the non-orthogonal aspect of the plan the City was advancing for the south end of St. (the triangular

was preparing for the ground located south of its Back Bay property.

Therefore a second plan involved defining a series of blocks extending along the length and width of the territory, corresponding to the condition imposed by

theory, corresponding to the condition imposed by the six avenues proposed in the first sketch.

se el entorpecimiento entre funciones que son, desde un principio, incompatibles. Las calles de Back Bay no podían permitir, en una palabra, ser utilizadas como espacio social de calidad y, al mismo tiempo, como soporte de las ineludibles necesidades de servicio. Aspectos ambos que se segregan espacialmente destinando, a cada uno de ellos, un espacio singular y concreto.

LA AVENIDA CENTRAL

La otra gran novedad con respecto al trazado de 1855 es el aumento de la anchura de la avenida central (futura Commonwealth Av.), anchura que se justifica no sólo por razones de prestigio social, sino por razones puramente económicas, ya que dicha avenida (con las dimensiones así establecidas) procurará "... un aumento de los precios del suelo y facilitará la venta de los solares resultantes".³⁰

Preocupaciones, por tanto, de carácter casi exclusivamente económico son las que han motivado el aumento del ancho de la avenida principal, ya que ello incidirá, claramente, en el valor de los lotes que ofrecen sus frentes a la citada avenida. "The greater width según la citada comisión would induce to pay higher prices for smaller lots".

Al final se decide que la avenida central disponga de un ancho de 240 pies, repartidos en 200 pies para el ancho en sí de la avenida, y en dos bandas, de 20 pies, frente a cada línea de lote, en calidad de "retranqueo" obligado. Novedad, esta última, que se constituye como la tercera característica que observamos en el diseño del plan (los "passage-ways" y el ancho de la avenida central constituyen las dos primeras).

La comisión, por su parte, no planteó un diseño específico para la avenida central, limitándose a establecer su anchura y a marcar unos "set-back" (de 20 pies) a aplicar a la línea de cada lote. Sólo se limitó a establecer, con gran énfasis, la elegancia que debería distinguir a dicha avenida.³¹

El diseño de esta avenida se suele atribuir a la persona de Arthur Gilman. De los documentos que hemos estudiado, sin embargo, no se deduce la claridad de tal afirmación. Lo único que podemos decir es que fue la citada comisión la única responsable del diseño de la avenida central. Consciente de que se trataba de un problema estrechamente ligado con la concepción de "landscape", consultaron a personas como Gil-

mann, Snell y Copeland acerca de la oportunidad de ensanchar o no la mencionada avenida. Los documentos sólo hablan de consulta, pero no de encargo especial.

De todos los aspectos que forman parte de la definición del diseño de Back Bay, lo que más preocupaba a la comisión era el diseño de la avenida central y, de ésta, aquel que se refiere a los "set-back". Tal es la importancia que dan a este último aspecto que en uno de los acuerdos establecidos entre la Commonwealth y la Boston Water Power Company se especifica, con todo rigor, como deben ser estos "retranqueos", las distancias que deben observarse, para qué debe dedicarse dicho espacio, etc.³² Dichas "restricciones", en efecto, también afectaban a las propiedades de la BWPC, ya que la avenida central se alargaba más allá de las propiedades de la Commonwealth, atravesando parte del suelo perteneciente a la citada corporación. Tengamos en cuenta que la avenida central estaba planteada para tener una longitud de más de una milla y media.

HACIA LA DEFINICIÓN DEL TIPO ARQUITECTÓNICO

Una de las aportaciones más novedosas que se identifican con este proyecto de la Commonwealth es el establecimiento de unas "normas" específicas a las que deben someterse las edificaciones que se construyan en Back Bay. Son normas que plantean aspectos como el uso a que deberá someterse el lote edificatorio ("dwelling houses" de primera clase), de la necesidad de unos "set-back" (distinción entre la línea de calle y la línea de fachada), la definición del "block" (en función de dos líneas de "row-houses" separadas por una calle de servicio), etc.

Con respecto a la necesidad de que las "dwelling-houses" que se construyan sean de "primera clase", se establece, para ello, que deben tener los citados "set + back", con un sistema de escaleras en la fachada para acceder a la planta noble de los edificios, poniéndose especial énfasis en el diseño de ventanas y pórticos, etc.³³

Todas estas imposiciones tenían que ser cumplidas por los compradores de lotes en Back Bay, de tal forma que con la adquisición de los mismos se establecía, al mismo tiempo, un contrato específico en el que se determinaba, con toda exactitud, la manera de utilizarlos. Al adquirir un lote, por tanto, se contemplaba, al mismo tiempo, un compromiso legal. Se trataba de asegurar la forma de un proyecto, estableciéndose

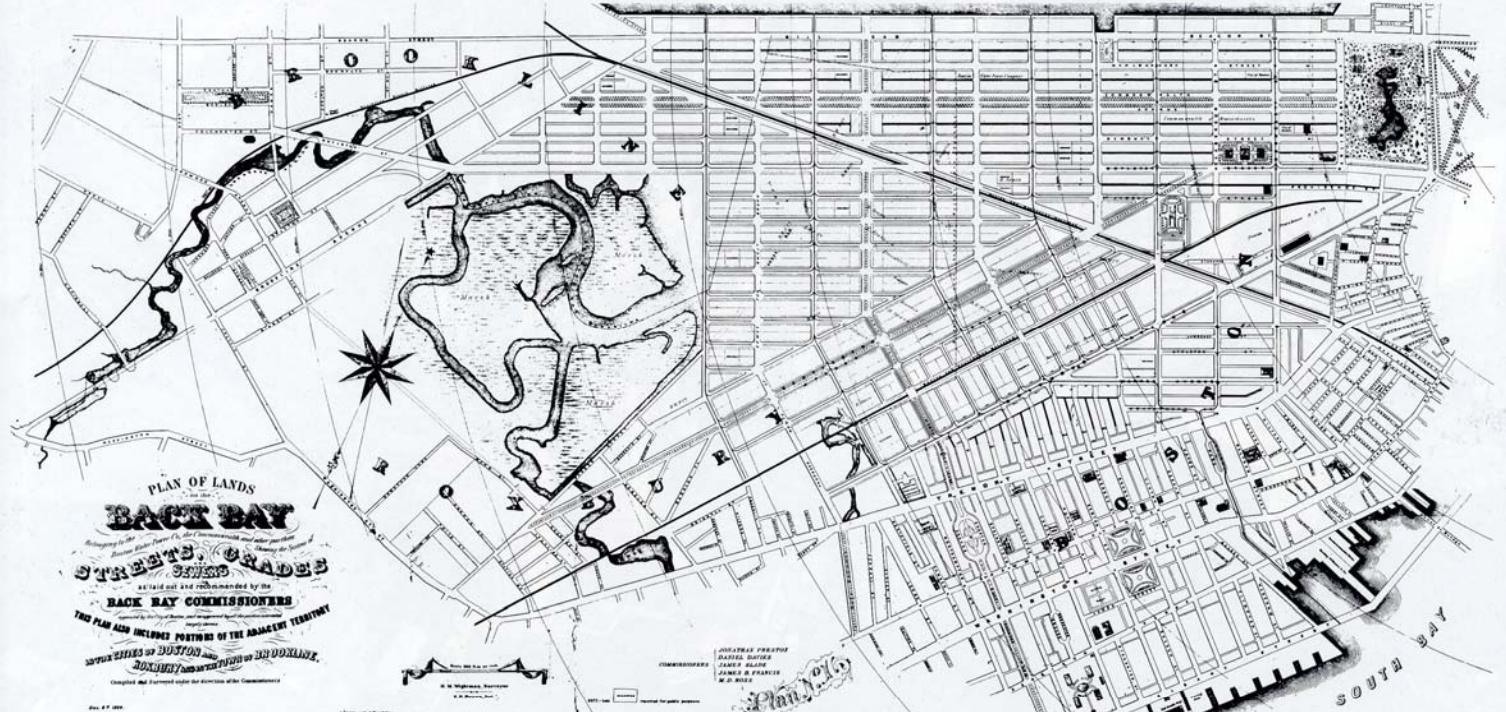
ciertas servidumbres a cumplir inexorablemente por parte de las tipologías proyectadas. La forma que se deseaba controlar era aquella que afectaba a la disposición general del "block", independientemente de las dimensiones que tuviera el frente de cada lote. Lo que permanecía siempre constante era la profundidad de los lotes (124 1/2 y 112 pies, según los casos), dejando en entera libertad su anchura. El "block" se constituye, de esta forma, como un elemento urbano que admite una variedad de divisiones parcelarias, manteniéndose, como única restricción, la profundidad, que aparece determinada por la presencia de los "passage-ways".

Y es esta diversidad parcelaria (por lo que al "ancho" de la misma se refiere) la que va a introducir la variedad de tipos arquitectónicos que caracterizarán al distrito de Back Bay.

El tipo edificatorio sigue, en general, lo que se denomina como "Row Houses", ya tradicionales en la ciudad de Boston, apoyándose esa variedad que comentamos no sólo en la diversidad parcelaria aludida sino, a su vez, en la relación que mantiene dicha variedad con el proceso de evolución de una cultura arquitectónica que va a encontrar en Back Bay un campo abonado para su experimentación. Va a ser el desarrollo y avance de dicha "cultura" lo que va a provocar un cambio en la manera de concebir el tipo arquitectónico. La diversidad parcelaria va a permitir, por otro lado, que dicho cambio no se vea frenado ni restringido a una posibilidad única.

En un principio, el tipo arquitectónico va a aparecer condicionado por la anchura del lote. Es así como "lotes estrechos" permitirán viviendas de mayor altura (mayor aprovechamiento del suelo), apareciendo viviendas más bajas en función de lotes más anchos. Se trata de una adaptación del programa familiar a un número determinado de niveles (plantas) que pueden ser acogidos en función del citado ancho parcelario.

Cuando los lotes son muy estrechos (25-26 pies) se agrupan (manteniendo la doble propiedad), y se plantean "edificios emparejados", aunque sujetos a una unidad de conjunto. Las fachadas, en este sentido, no daban a entender la división parcelaria que se escondía tras ellas. En función de estos lotes de 25-26 pies, y diseñándose los tipos edificatorios correspondientes atendiendo a esa unidad constructiva, fueron construidos el 25% de los edificios de Back Bay entre 1857 y 1869. Eran edificios con doble entrada central, que posibilitaba el "repartimiento"



presented by the City of Boston. This proposal also has overall characteristics and thereby covering all of the Back Bay territory. This proposal comes about as a result of a series of agreements that the Commonwealth and the City of Boston try to establish regarding the Public Garden extension. Let us remember that in 1850 the City of Boston had proposed the parceling out of land today belonging to the Garden. This initiative was interpreted, in a way, as a serious competition to the interests the Commonwealth maintained in the Back Bay area. The Commonwealth was trying with all the means within its reach to prevent the Public Garden from being parcelled out since that would impede the land they were claiming as their own from being in direct contact and maintaining a natural connection with the top quality space that the Common next to the Public Garden was. The Commonwealth position appeared in the "Seventh Annual Report by the Commissioners on Boston Harbor and Back Bay." In this report one can see the interest that the Commonwealth had in making sure that the City of Boston's plan did not materialize.

To that end, the state suggested the cession of part of its property to enlarge the Public Garden in exchange, of course, for the City of Boston's giving up its project.³⁴

One of the constants in the occupation process of the Back Bay area is the connection between this occupation and the need for regularizing the original shape of the Public Garden by extension. Without a doubt, this means a need to include the Public Garden

(apart from the Common) as an essential element to economically and socially appraise the ground in its immediate surroundings. The formal extension of the Public Garden made sense in order to regularize the avenue scheme proposed in 1852. It involved the addition of the strip of land included between the Garden and Avenue No. 1. The Commonwealth ceded this land since it was the owner on the condition that the City renounces its intention of parceling out the land. This proposal was presented by the Commonwealth to the City of Boston in 1853.

The City of Boston, however, did not give up its old idea of selling Public Garden land for use as residential ground. Successive proposals were offered, always on the part of the Commonwealth, in the years after. It was a strong competition for the urban space adjacent to The Common. The Commonwealth was prepared to not build on a part of its ground by ceding it to the City of Boston (ground that would enlarge the original surface of the old Garden) so that the City would give up its proposal. Therefore, it involves buying an option to build by extending the municipal ground patrimonio, one, however, which would receive the condition that it become the Public Garden.

The City of Boston answered the Commonwealth proposals with a new plan which modified in part the one presented by the State Commission. The modification affected the strip of land included between the Public Garden and Avenue No. 4, with the same width as the Garden. It therefore increased the original cession promised by the Commonwealth. Said

proposal involved the possibility for the City of Boston to promote an important amount of land for first class housing which would be located along (and on both sides) of the "park-strip" designed as the prolongation of the Common.³⁵

Although the City of Boston's proposal was an overall one (affecting the whole extension of the Back Bay territory), it is the zone affected by the Public Garden extension that offers the greatest definition detail. This is the second overall proposal applied to Back Bay that adjusts the original plan of 1852 in which only six main avenues were defined. The City of Boston maintains these avenues modifying only partially the scheme added as the prolongation of the Garden.

Lastly, the City Government not only accepts the prolongation proposed by the Commonwealth but considerably enlarges it but, on the other hand, refuses to give up its original idea of building on the ground strips adjacent to the Common. The City of Boston, in effect, intends to be the owner who will benefit most from the proximity of the main park. This is how the Public Garden extension is established along with the right to build two large rows of blocks located on either side.

THE DESIGN FOR BACK BAY

Once the general Back Bay plan is elaborated, the characteristics of what is now the district between Beacon Street and Boylston Street begins to be defined, all through a series of agreements made

between the Commonwealth and the rest of the owners. The plan drawn up by the commission, in effect, does not establish the various boundaries between each landowner. In this sense it involves a proposal capable of generating agreements leading to the delimitation of responsibilities to begin building on this territory. If the state commission's proposal had overall characteristics, the real construction on Back Bay territory was carried out by sections (not in an overall way) in terms of the division done, starting from the overall plan agreed on and designed.

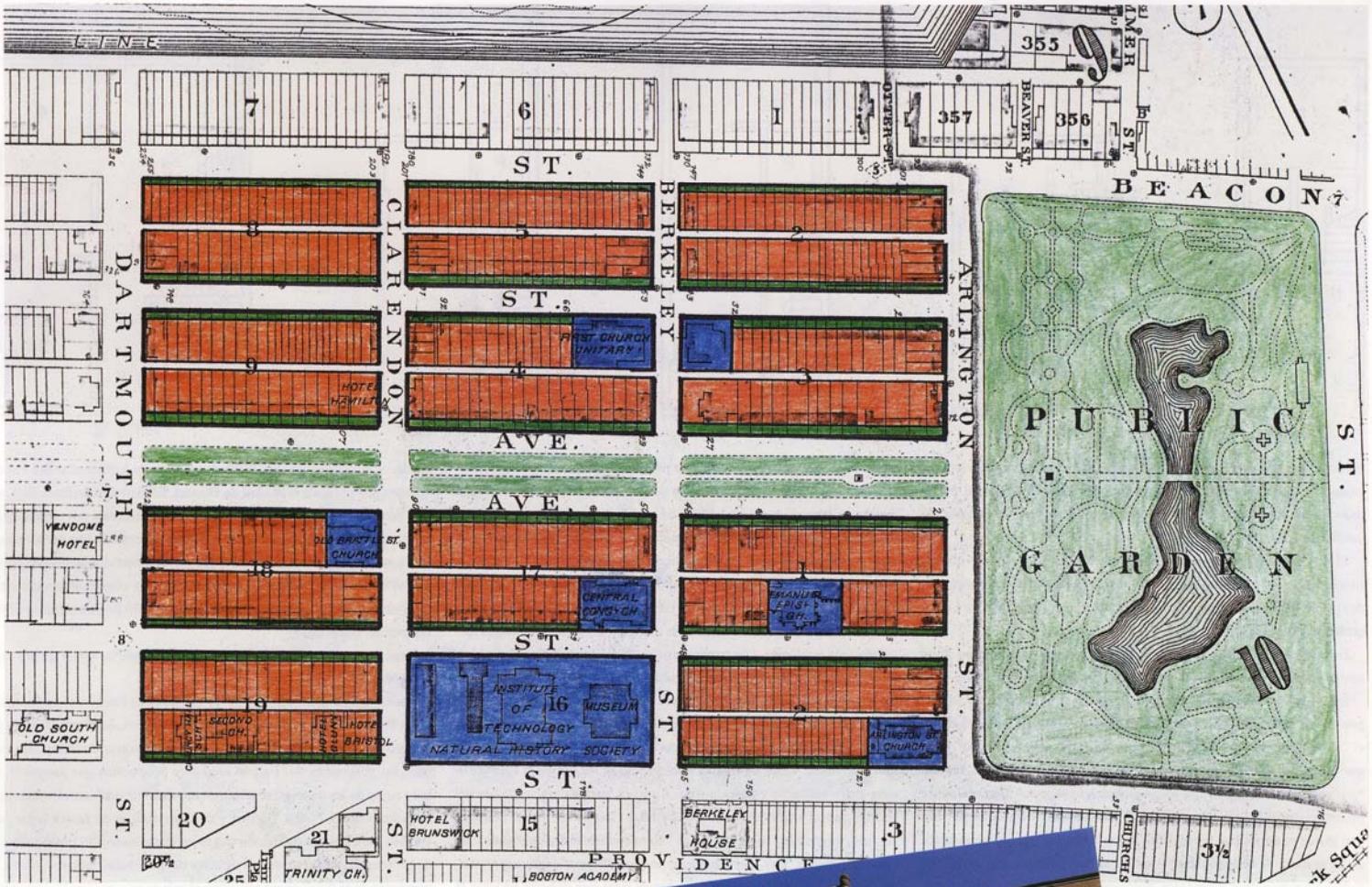
From the original overall proposal we come to the partial projects which will be elaborated by the Commonwealth, the Boston Water Power Company, the Boston and Roxbury Mill Corporation, etc., in terms of whose will the formalization of the territory plan will finally be imposed.

Among all the landowners competing for the Back Bay territory, it will be the Commonwealth which receives the most profit. Once the general scheme is drawn up for the whole sector, the Commonwealth will try to justify ownership of the lands that would give the most profit. Two strategies were developed. The first dealt with displacing all the owners disputing the zone adjacent to the Public Garden. The second would involve a legal procedure to eliminate restrictions covering the area west of the Garden, i.e. the historical prohibition against building on it. These measures contribute toward increasing the value of the possessions claimed by the Commonwealth.

Who were those who contended for the area located

■ Plan propuesto por la ciudad de Boston que modifica la primitiva trama ortogonal para Back-Bay, proponiendo das grandes avenidas paralelas a las infraestructuras ferroviarias existentes: Columbus Av. (proyectada con anterioridad) y Huntington Av.

Plan par forward for the city of Boston, modifying the primitive orthogonal network suggested for Back-Bay, proposing two large avenues running parallel to the existing railway infrastructures: Columbus Av. (designed beforehand) and Huntington Av.



■ Plano de Back-Bay. El tipo de "block", parcelación, avenida central y su relación con el Public Garden.

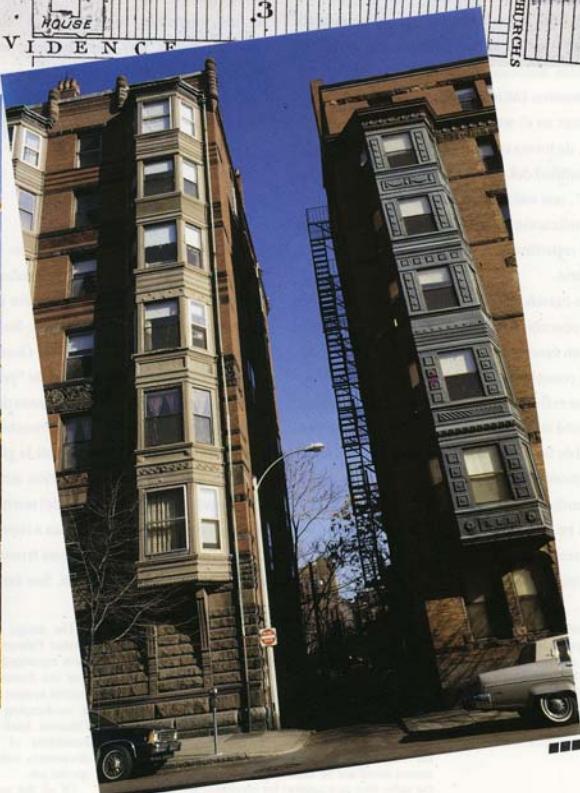
Back-Bay street-map.
The block-type, parcelling out, central avenue and its relationship to the Public Garden.

■ ■ ■ La uniformidad en el aspecto de las fachadas de las casas caracterizan a este barrio y el contraste con edificios posteriores.

Uniformity in the frontal aspect of the houses characterising this neighbourhood, and contrast with later buildings.

■ ■ ■ Un ejemplo de "passage-ways" (Calle interna al bloque).

An example of a passage-way.



west of the Public Garden which the Commonwealth claimed?: the BRMC, the BWPC and the City of Boston. Therefore the Commonwealth made agreements with these entities with the goal of moving their claims towards other Back Bay territory not west of the Public Garden.

What sort of agreements were made between the Commonwealth and the Boston and Roxbury Mill Corporation? The Corporation simply had to renounce its rights to certain areas located west of the Public Garden in exchange for which the Commonwealth would renounce possible rights to the strip of land north of Beacon St. (let us remember that this was the first historical occupation of the Back Bay territory).⁽²⁰⁾ The State Commission drew up a plan to parcel out this strip of land and sent it to the BRMC in August, 1854. Thus, the first property owner was displaced from the land the Commonwealth was interested in.

A second agreement in 1857 by both parties involved the elimination of the construction nature of that strip and its permanent conversion into a square or park. This agreement would influence even more the value of the Commonwealth land. With this agreement, the boundaries of this land were marked by a new urban element to generate prestige. From this moment on, Commonwealth land would be set up in the same way as the Public Garden and the so-called Water Front.

The other large landowner claiming rights to Back Bay territory was the Boston Water Power Company. The Commonwealth's aim was to displace the company's claims to south of Boylston Street, making it

give up rights it had requested for the area between that street and Mill Dam. With the agreement between both institutions, the BWPC renounces its rights to the territory which will later be designed by the Commonwealth.⁽²¹⁾ In exchange, the Commonwealth renounces part of its property claims south of what is now Boylston Street.⁽²²⁾

The State Commission, as in the agreement between the Commonwealth and the BRMC, forwarded the BWPC a street plan and a plan for the kinds of blocks it had designed for the lands that would now belong to the BWPC located south of Boylston Street.

In this way the Commonwealth has acquired the land to be drawn up and carried out by each of them (sewage, street construction, etc.), the strip of land of the Commonwealth ceded to the City of Boston to enlarge the Public Garden, as well as the lifting of restrictions west of the Common.

This point constitutes the second aspect mentioned earlier regarding the strategy followed by the Commonwealth to displace the rest of the property owners to areas beyond where it attempted to raise the value for future commercialization.⁽²³⁾ The restriction resulted from an agreement in 1827 between the City of Boston and the Boston and Roxbury Mill Corporation with regards to marking property limits between these two institutions.⁽²⁴⁾ We will meet this restriction again in 1832 in the agreement made between the BRMC and the BWPC.⁽²⁵⁾

For the objectives of the Commonwealth (i.e. appropriate the land west of the Public Garden and to

parcel out the lots and later sell them) it was necessary to displace the landowners with claims in that area as well as lift the restrictions prohibiting the use of this land to construct residential buildings. Once these two objectives were accomplished, the Commonwealth immediately proceeded to design a plan that ordered, parcelled out the land and enabled the construction of residential buildings termed "first class".

A new state commission was appointed in 1856 "...in relation to lands in the Back Bay" to carry out the start, just west of the Public Garden by displacing the other landowners with claims in the area. These landowners "consented" to transfer their claims to other areas away from the influence of such valuable urban elements as the Common and the Public Garden. These zones will never be designed with the same quality as the Commonwealth land. Let us not forget that this Commonwealth land is the only one not affected by the presence of railway infrastructures. On the other hand, these railway infrastructures do cross the land belonging to the BWPC as a result of the agreements mentioned.

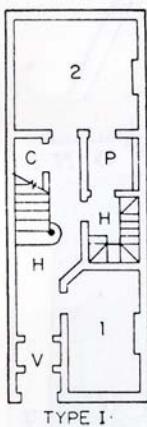
The Commonwealth now need only make a third agreement with the City of Boston regarding the extension of the Public Garden and that the Garden remain a non-construction zone. The City of Boston finally increases the extension of the Public Garden up to Avenue No. 1 and renounces its original intentions of building in that area.

All of the agreements made between the Commonwealth, the Boston Water Power Company

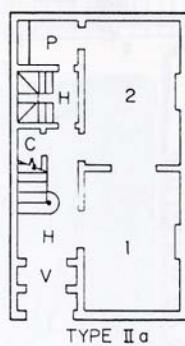
and the City of Boston are legalized by the document called "Indenture of Three Parts" dated 1856. This document (reproduced in City Document No. 59 of 1857) contains each and every agreement made, covering twelve articles. This indenture establishes the property limits belonging to each party, the concessions made to each other, the infrastructure works needing to organization and design of the aforementioned plan. There were new "commissioners in Back Bay" appointed especially to make the Commonwealth plan possible for the land that now definitely belonged to the State.

The first objective of this commission was to prove that a certain surface within the Back Bay territory belonged to the Commonwealth. This land was located in the most attractive part of the territory. The area of Commonwealth land was located next to the Public Garden between Mill Dam and Boylston Street. From this moment on this zone was proposed for sale and fill in. The Commission named in 1856 did not doubt the ownership.⁽²⁶⁾ It not only justified the Commonwealth's ownership of the Back Bay territory but also, and more importantly, the right to act as any other landowner regardless of its role as State. This argument tried to reinforce the need of the City of Boston for housing for its growing population. The Commission establishes this fact.⁽²⁷⁾

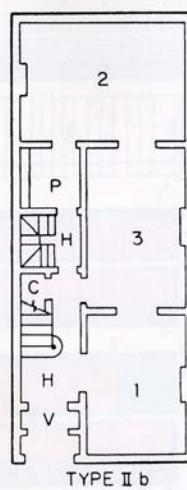
Therefore an extension of the City of Boston was suggested owing to the transformations that were being produced in its existing urban morphology, transformations which involved the substitution of



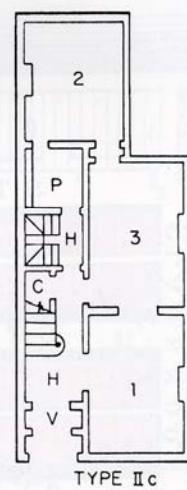
TYPE I.



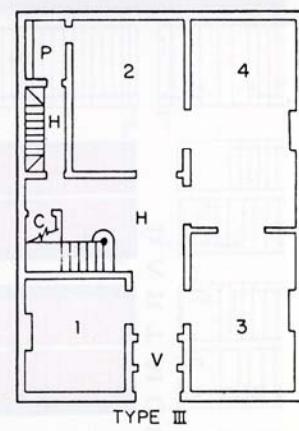
TYPE IIa



TYPE IIb



TYPE IIc



TYPE III

edificatorio, pero que no delataba la verdadera segregación que condicionaba el plano parcelario. Lo que imponía dicha división era, sobre todo, la manera de componer las fachadas, la manera de concebir la unidad de conjunto.

El tipo edificatorio, en este sentido, va a ir variando, y todo ello en función, a su vez, de las corrientes culturales arquitectónicas que procedentes de Europa pasaban por el tamiz del juego intelectual de los arquitectos americanos.

Es así como podemos considerar tres momentos que definen otras tantas maneras de concebir el proyecto de la vivienda residencial.

En un primer momento, coincidente, por lo que se refiere a su origen, con los años cuarenta (antes de comenzar a construirse Back Bay), el "agrupamiento de viviendas" se concibe como repetición (por agrupación) de un único tipo arquitectónico. El conjunto, decimos, resulta "por repetición", no por una visión global del proyecto. Siguiendo este procedimiento, se construyó la mayor parte del territorio identificado con lo que se denomina South End, incorporándose con posterioridad, dicha manera de concebirse el "block", al distrito de Back Bay (sobre todo en los primeros momentos históricos que dibujan su génesis inicial). En estos primeros momentos (últimos años de la década de los cuarenta) comienzan a aparecer en el territorio de Back Bay tipos edificatorios en los que no se da, de forma contradictoria, la relación entre división parcelaria e individualidad del tipo arquitectónico. La "fachada urbana" delata y "explica", con toda claridad, la citada parcelación. Y todo ello mediante la formalización de un tipo arquitectónico único para todo el "block", unidad repetitiva tipológica que refleja, a su vez, una unidad repetitiva parcelaria.

En un segundo momento es cuando se produce lo que comentábamos con anterioridad. Se trata de concebir "proyectos unitarios" (como si se tratase de un edificio único) en función de varias propiedades parcelarias. Si la anterior manera de concebir el "block" (por repetición de un tipo arquitectónico único, que refleja, con toda exactitud, la lógica del plano parcelario) se identificaba con las primeras formas que adoptó el proceso de extensión espacial de la ciudad de Boston (South End, sobre todo), así como los primeros momentos del proceso de construcción seguido en Back Bay, este segundo momento que comentamos se identifica con la forma mayoritaria en que se llevó a cabo la construcción del citado distrito. Son los años sesenta (siglo XIX), en los que la manera de hacer ciudad aún se concebia como una acción de conjunto que uni-

formase la imagen de una calle, que procurase monumentalizar una intervención en función de proyectos de conjunto. La ciudad tenía que aparentar como si fuese un edificio único, eliminando, en la medida de lo posible, la expresión arquitectónica individualizada producto, a su vez, del "repartimiento" individualizado del suelo.

Aspecto, éste, que se rompe cuando en el último tercio del siglo XIX comienzan a aparecer en Back Bay las primeras muestras de ese individualismo arquitectónico llevado de la mano de una actitud ecléctica culturalmente hablando. Las consecuencias de tal actitud no se hacen esperar: la unidad de conjunto que había distinguido a los proyectos de los años sesenta se rompe. Es la época del individualismo en la manera de concebir la composición arquitectónica. Cada edificio se afronta en su parcela correspondiente sin procurar la unidad que comentábamos anteriormente. Falta de unidad que no sólo se refleja en la identificación entre proyecto y parcela sino, a su vez, en las características del propio diseño arquitectónico. Cada edificio que se construye, en este sentido, responde, sobre todo, al "compromiso individualizado" de cada arquitecto. Las "servidumbres arquitectónicas", que aparecían, en su origen, como controles de la forma final que debería adoptar la ciudad, dejan paso, a partir de ahora, a un individualismo consciente y deliberado.

LAS REFORMAS POSTERIORES

Una parte importante del territorio de Back Bay ha sido trazado en función de las características reseñadas, independientemente del resto de la ciudad e ignorando la primitiva idea de globalidad. Era la parte perteneciente a la Commonwealth. Sus objetivos eran claros: apropiarse de las tierras contiguas al Public Garden para emprender, de esta forma, la construcción de viviendas de "primera clase". Sólo manteniendo dicha continuidad era posible convertir el citado territorio en un lugar adecuado para construir unas viviendas semejantes.

Al mismo tiempo que se rompía la globalidad inicial se ponían las bases para asegurar una segregación definitivamente consolidada en la actualidad. Las características del territorio construido por la Commonwealth, en efecto, no sólo no van a reproducirse en sus entornos inmediatos sino que van a marcar una frontera infranqueable. La Commonwealth era consciente de ello. Sus intereses se reflejaron claramente

desde el momento en que trató de impedir la lotificación del Public Garden por parte de la ciudad de Boston. El proyecto de Back Bay, en este sentido, fue el resultado de una lucha de intereses por conseguir la propiedad de una zona, así como el levantamiento de una serie de restricciones que pesaban sobre ella. La Commonwealth luchó por ello y lo consiguió. Cedió parte de su propiedad para aumentar la superficie del Public Garden a cambio de que la ciudad de Boston anulase dicha restricción histórica.³⁴

Así fue como la Commonwealth se apoderó de un sector de primera categoría.³⁵

Las reformas que afecten, a partir de ahora, al diseño del conjunto de Back Bay van a tener tres características: primero, no interferir en lo ya proyectado por la Commonwealth; segundo, tratar de valorizar, aún más, las posesiones del Estado mediante propuestas que aseguren, al lado oeste de las mismas, semejantes condiciones ambientales a las que proporcionan el Public Garden y el Common, y, en tercer lugar, un cambio radical en la definición del proyecto urbano: del protagonismo de la "trama", como elemento director del proyecto, vamos a pasar a la presencia de la "vía" como eje sobre el que se va a apoyar la ocupación de un territorio.

La primera propuesta de reforma (dotar a las tierras de la Commonwealth de nuevos "elementos naturales" que aumenten, aún más, su valor económico) tiene su origen en la oposición manifestada por Snelling con respecto al plan aprobado por la Commonwealth en 1857. Se trata de la propuesta presentada por Snelling para modificar "The Plan of Lands belonging to the Commonwealth" (Senate Document nº. 17). Las razones expresadas por Snelling, para modificar el citado plan, estaban basadas en cuestiones casi exclusivas de salud. Cubrir el territorio de Back Bay de edificaciones supondría, bajo el punto de vista de Snelling, impedir el contacto entre el Common y el agua del "basin", eliminando la corriente de aire que tal contacto supondría. Las repercusiones de este hecho en la salud de los habitantes serían inmediatas. De ahí que Snelling llegase a afirmar que "... the Act of 1857 is virtually an Act to increase the mortality of the Capital".³⁶

En lugar de cubrir el antiguo territorio de Back Bay de edificaciones, propone que el centro del mismo se diseñe con una "gran lámina de agua" que no impida el contacto entre el Common y el campo exterior circundante. Para convencer a la Commonwealth de que su proyecto de reforma es viable argumenta razones económicas, ya que un plantea-

traditional housing for non-residential elements. The State, on this occasion, has the opportunity to procure these extensions. Boston had already begun its extension around that time (1857) in the South End (1850), as well as in South Boston (1804). None of these extensions would reach the social and economic value of Back Bay. This occurred in spite of the South End being established as an area for a certain social and economic class.

THE BLOCK

What is the plan proposed by the Commission appointed in 1856? It involves drafting a good system of streets, avenues, parks, etc. with the aim of erecting high quality housing.³⁷ The Commonwealth's intentions are very clear from the start. It wishes to offer a quite attractive territory so that the market operation is highly profitable. It will not hesitate to demand two fundamental conditions from its own commission. First, the district must have a high quality urban design which will allow the location there of the most important social institutions, both public and private. A good design, along with the presence of recognized institutions in the Back Bay, will insure a successful real estate operation.

The first plan was proposed in 1855 and accompanied the Third Annual Report of the Back Bay Commission. Now, the commission named in 1856 proposed a modification of the first plan although fundamentally maintaining its basic principles. Modifications only refer to the width of streets and the introduction of passageways in the center avenues parallel to Mill Dam as well as four that cross it at a right angle. This uniformity is questioned only due to the greater importance given to the central avenue whose width is considerably more than the others on the straight line.

But the great difference, with respect to the plan of 1855, is the introduction of passageways which act as service streets.³⁸

The resulting form is the definition of the block characteristic of the Back Bay. The introduction of

passageways involves incorporating service streets that displace activities that were not considered "appropriate" for a main street towards the interior. This is not a new system for Boston as it was first used in Louisburg Square in 1823. Nevertheless, it is in the Back Bay where it acquires its greatest significance. A neighborhood that is destined to be elegant could not allow any awkwardness among functions which from the start are incompatible. In short, the Back Bay streets could not be used as quality social space and at the same time as a support for inevitable service needs. Both these aspects are spatially segregated giving each a singular concrete space.

THE CENTRAL AVENUE

The other new item with respect to the 1855 draft is the increase in width of the central avenue (the future Commonwealth Avenue). This width was justified not only for reasons of social prestige but also for purely economic reasons since that avenue (with the dimensions thus established) would cause "an increase in ground prices and facilitate the sale of the resulting building sites".³⁹

Therefore the increase in width of the central avenue was motivated by exclusively economic concerns since this will clearly raise the value of the lots with fronts on this avenue. According to the Commission, "the greater width would induce to pay higher prices for smaller lots".

It is finally decided that the central avenue would be 240 feet wide, 200 feet for the avenue itself and 20 feet on either side in front of each lot as an obligatory set-back. This last element would constitute the third characteristic we have observed in the design plan (the passageways and the width of the central avenue being the first two).

The Commission did not establish a specific design for the central avenue, limiting itself to fixing the width and marking the 20 feet set-backs applied to each lot line. It emphasized the elegance that said avenue should have.⁴⁰

The design of this avenue is usually attributed to Arthur Gilmann. However, in the documents that we have examined, this fact is not clear. We can only say that the Commission was solely responsible for the central avenue design. Aware of the fact that there was a landscaping problem involved, people such as Gilmann, Snell and Copeland were consulted about the possibility of widening the avenue or not. The documents only mention a consultation and not a special job.

Of all the aspects making up the definition of the Back Bay design, the one that worried the Commission most was the central avenue, especially the set-backs. The importance given them is such that one of the agreements made between the Commonwealth and the Boston Water Power Company specifically states what the set-backs should be like, the distances involved, what the space should be used for, etc.⁴¹ In effect, these restrictions also affect BWPC properties, crossing part of the land belonging to that company. Let us remember that the central avenue was supposed to be more than a mile and a half long.

TOWARDS A DEFINITION OF ARCHITECTURAL TYPE

One of the most novel contributions identified with this project by the Commonwealth is the establishment of specific building standards which the buildings erected on the Back Bay would have to conform to. These standards set up aspects such as the use of the building lot should have (first class "dwelling houses"), the need for set-backs (a difference between the street line and the façade line), the definition of a block (in terms of two lines of "row-houses" separated by a service street), etc.

With respect to the need for the dwelling houses to be first class, it establishes that in order to accomplish that, they should have set-backs, setting up a stairway system on the facade for access to the main floor of the buildings, placing special emphasis on windows and portals, etc.⁴²

All these conditions had to be obeyed by the buyers of Back Bay lots so that the acquisition of the lots set up, at the same time, a specific contract which established exactly how the lots were to be used. Upon purchasing a lot, therefore, one also entered into a legal commitment. It was a way of insuring the shape of the project by establishing certain obligations to fulfill. The form that was to be controlled was the one that affected the general block layout, regardless of the dimensions of the front of each lot. What remained constant was the depth of the lots (124 1/2 and 112 feet, depending on the case), leaving its width completely free. In this way the block is formed as an urban element allowing a variety of parceling divisions with only one restriction: the depth determined by the presence of passageways.

It is this diversity of lot division (referring to the width) which introduces a variety of architectural types that will characterize the Back Bay district.

In general, the predominant building type is that of "row houses", already a traditional type in Boston. This variety is supported not only by the diversity in lot division but also with regard to the relation maintained with the process of evolution of the architectonic culture which will find fertile ground for experimentation in the Back Bay. The development and advance of this "culture" will be what provokes a change in the conception of architectonic type. The diversity of parceling out the land, on the other hand, allowed this change to go unchecked and unrestrained by just one possibility.

At the beginning, the architectonic type appears conditioned by the lot width. Narrow lots allow higher dwellings (a better use of the ground) and lower dwellings appearing on wider lots. It is an adaptation of a familiar program of a determinate number of levels (floors) which could be included in terms of the parcel width.

When the lots were very narrow (25-26 feet), they were grouped (maintaining double ownership) to establish two buildings with a shared entrance subject, however, to the whole unit. This way, the fronts did not show the lot division. These 25-26 feet lots with their corresponding building types corresponding to this sort

■ Plantas de los diferentes tipos arquitectónicos. Cada edificio responde a las dimensiones del ancho de parcela.

Ground plans for the different architectural types. Each building responds to the size in width of the parcel.

■ Sección transversal y longitudinal de viviendas tipo en Back Bay.

Cross and long section of housing-types in Back-Bay.

1. Reception Room.
2. Dining Room.
3. Drawing Room.
4. Library, H. Hall, P. Pantry, C. Closet, V. Vestibule.

miento semejante aumentaría el valor de los terrenos colindantes con el citado "lago".³⁷ Si comentamos este Documento no es tanto por el interés que pueda mostrar en sí como por las repercusiones que tuvo de cara al proyecto de una primera reforma a que se sometió Back Bay.

Y es así como hacia 1861, quizás bajo la influencia del documento presentado por Snelling años atrás, la Commonwealth toma un acuerdo proponiendo que las tierras situadas a continuación de las de su propietad (en la dirección que sigue la Commonwealth Av), tierras que pertenecían a la BWPC, sean destinadas a un uso de "parque urbano".³⁸

Recordemos que la Commonwealth Av, así como la trama urbana que se articula en torno a la misma, se prolongaba sobre las tierras de la citada Corporación. La BWPC, por tanto, aunque "desplazada", en cuanto propietario, a zonas menos valiosas que las pertenecientes a la Commonwealth, era un importante competidor para esta última. Y así fue como lo entendió el Estado.³⁹ Podemos preguntarnos, en este sentido, si el proyecto de reforma que se propone no tenía otra intención que conformar definitivamente el monopolio que ostentaba la Commonwealth sobre la zona mejor situada en Back Bay.

La Commonwealth no sólo deseaba acabar con la competencia que le oponía la BWPC sino que, al mismo tiempo, deseaba revalorizar las tierras más alejadas del Public Garden. Para lo cual, argumenta la reforma propuesta por motivos de salud.⁴⁰ Razones que nos hacen recordar las ya expresadas por Snelling, y también aquellos otros motivos que hablan de "ornamentalidad y estética",⁴¹ así como los ineludibles argumentos económicos.⁴²

El único elemento que entorpecía la reforma propuesta era la no obligación, por parte de los propietarios de las tierras situadas al oeste de las posesiones de la Commonwealth, de someterse a la citada reforma. Pero el Estado no dejó de insistir que dicha reforma es necesaria.⁴³ Se argumenta que la presencia del "agua" es necesaria, ya que todo ello influirá, a su vez, en la valoración social y económica de la zona a reformar, zona a la que se proveerá de condiciones similares a las que ya poseen las tierras que pertenecen a la Commonwealth.

Y son estas consideraciones las que van a desembocar en el acuerdo tomado en 1861 a propósito de la modificación del plan de Back Bay. Si bien dicho acuerdo no tuvo consecuencias inmediatas, preludio, al menos, los planteamientos esbozados por F. L. Olmsted a propósito de su "Plan of portion of Park System from Common to Franklyn Park", proyecto que fue elaborado a final del XIX.

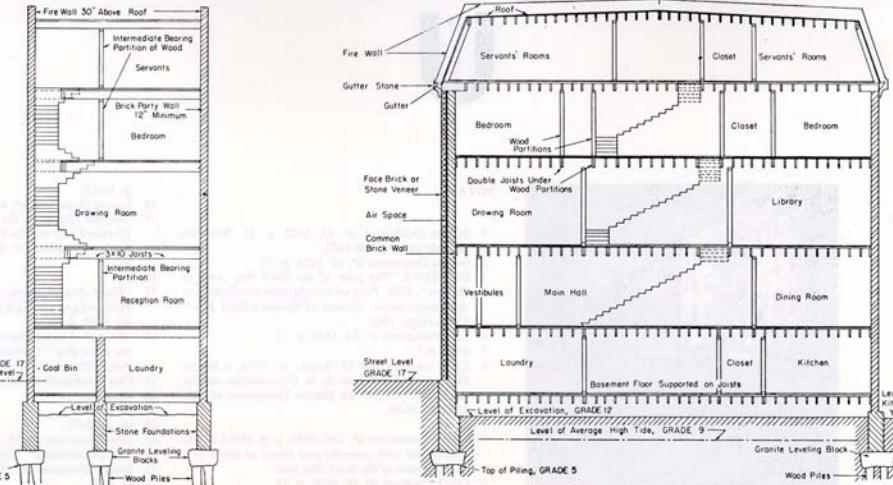
of unit had 25% of the Back Bay buildings constructed on them between 1857 and 1869. These were buildings with a central double entrance enabling a building distribution but without giving away the real segregation involved in the lot plan. What this division imposed was, above all, the way of composing the fronts and the way of conceiving the whole unit.

The building type will, in this sense, keep varying, all in terms of cultural architectural trends from Europe which passed through the "sifter" of the American architects intellectual game.

Thus we can consider three moments which define the way to envision a residential housing project.

In the first moment, coinciding with its origin in the 40's (before the Back Bay construction), this housing grouping is thought of as a repetition (by aggregation) of one single architectonic type. The whole, for us, is a result of repetition and not of an overall view of the project. Following this procedure, the greater part of the South End territory was built up. Later on, this way of conceiving the "block" would be incorporated into the Back Bay district (especially in the first historic moments of its initial stage). During these first moments (the late 40's), building types which contradict the relation between the lot division and the individuality of architectonic type begin "explains" very clearly this aforementioned parceling. All of this is accomplished through the formalization of one architectonic type for the whole block. This respective typological unit reflects, at the same time, a repetitive lot unit.

The second moment is when what we have discussed previously occurs: the conception of "unitary projects" (if dealing with one single building) in terms of several lot properties. If the previous way of looking at the block (by repetition of one single architectonic type reflecting with precision the logic of the lot plan) was identified with the first forms that the City of Boston extension plan adopted (especially in the South End), as well as the first moments of the construction process followed in Back Bay, this second moment is identified with the majority form in which the construction was carried out in that district. In the 1860's, the way of



EL CONCEPTO DE VÍA COMO ALTERNATIVA AL CONCEPTO DE TRAMA

La reforma que sí tuvo consecuencias inmediatas fue la que supuso substituir la trama regular propuesta en un principio por aquella otra basada en la definición de unas "vías" que comunicaban las posesiones de la Commonwealth (así como las situadas al sur de las mismas) con la ciudad existente y con su territorio exterior circundante. La puesta en marcha de esta reforma se llevó a cabo en dos momentos.

Hacia 1860 la ciudad de Boston planteó un cambio en la dirección de las calles que definían el primitivo proyecto de Back Bay, que se planteó en 1855, cambio de dirección que afectaba a todo el territorio excepto a la zona que ya poseía la Commonwealth.

Dicha reforma afectaba, fundamentalmente, a las posesiones de la Boston Water Power Company.⁴⁴ Problemas de conexión entre calles proyectadas en 1855 y calles existentes fueron los que provocaron la puesta en marcha de un proyecto semejante.⁴⁵

El nuevo proyecto (aplicado a las tierras pertenecientes a la BWPC) fue diseñado por el ingeniero Slade, distinguiéndose por la presencia de una "gran vía" que conectaba dos puntos dentro del territorio de Back Bay.⁴⁶ Se propone una nueva avenida en sustitución de la trama proyectada en 1855. Esta avenida es la actual Columbus Av. Presupuestos económicos están, a su vez, presentes en la definición de esta nueva "morfología urbana". Todo ello, cuando se plantea que una reforma semejante redundará en el incremento del valor de los terrenos a los que afecta.⁴⁷

Con este antecedente se inicia la definitiva reforma del sector de Back Bay situado al sur de las tierras de la Commonwealth, reforma que aparece perfectamente elaborada en el "City Document" nº 81, del año 1863. Las razones de esta reforma, desde un punto de vista técnico, estaban en la dificultad de llevar a cabo el sistema de drenaje acordado en 1856 (acuerdo tripartito entre la Commonwealth, la ciudad de Boston y la BWPC). Dicha dificultad provenía del hecho que las compañías ferroviarias no estaban dispuestas a cambiar sus instalaciones.⁴⁸

La reforma consiste, por tanto, en introducir una nueva distribución en el sistema de drenaje, proponiendo, a su vez, un trazado urbano distinto que deberá adaptarse al sistema citado. Dicho proyecto fue elaborado por la ciudad de Boston, nombrándose, en 1861, una comisión municipal cuyo objetivo era "diseñar" el nuevo proyecto así como la medida en que procuraba la valoración de un territorio.⁴⁹

elaboración de un informe acerca del estado que presentaba Bach Bay (como se estaba llevando a cabo su proceso de ocupación).⁴⁹

La Comisión planteaba en su informe que los planes de reforma propuestos con anterioridad a su constitución (la proposición de Columbus Av. fue uno de ellos) tenían un efecto inmediato en la valoración del suelo, lo que animaba a las compañías propietarias a llevarlos a la práctica.⁵⁰ Los propietarios de la zona sometida a la reforma, y más concretamente la BWPC, no se oponían a la misma, dadas las ventajas económicas que les proporcionaba.

El plan consistía en el trazado de dos grandes avenidas paralelas a las infraestructuras ferroviarias existentes (concretamente a los "tracks" de la empresa Boston and Providence RR). Dichas avenidas eran la llamada Columbus Av (ya planteada en proyectos anteriores) y la Huntington Av. El objetivo de su trazado era comunicar el territorio de Back Bay con sus zonas adyacentes (lo que incidiría, aún más, en su valoración económica). Se trataba, por tanto, de romper la falta de conexión entre "proyecto" y "ciudad" (o, territorio en general) que estaba presente en el plan elaborado en 1855.⁵¹

La característica común entre esta propuesta de reforma y el primitivo plan elaborado en 1855 es la constante preocupación económica. Encontramos, en este sentido, una casi total supeditación del proyecto propuesto a la necesidad de extraer del territorio así transformado importantes beneficios económicos. Para ello, las partes interesadas en la reforma llegan, incluso, a ceder parte del suelo que poseen para la construcción de "edificios institucionales". Tal es el caso, por ejemplo, de la conexión entre Huntington Av y Boylston St, donde la BWPC se propuso la creación de un importante espacio público, a manera de "square" (el actual Copley Square), cediendo el suelo necesario para que se localizara en dicho lugar el museo de Fine Arts,⁵² preocupación económica que se refleja, a lo largo de todo el informe, con la clara intención de ofrecer un diseño que fuese aceptado por las partes interesadas, en la medida en que procuraba la valoración de un territorio.⁵³

La reforma planteada suponía, por otro lado, modificar los acuerdos contraídos entre la Commonwealth, la BWPC y la ciudad de Boston (1856). De ahí que dicha reforma sólo fuese posible si se reformaba, a su vez, el triple acuerdo citado,⁵⁴ nuevo acuerdo que tuvo lugar en 1864, estableciéndose en el mismo que todo sería posible en la reforma que se planteaba excepto aquello que significase modificar lo ya realizado por la Commonwealth.⁵⁵

■ El "block" de Back Bay, según un documento cartográfico de final del XIX – principios de siglo, interpretando solares y edificios.

The Back-Bay block, according to a turn-of-the-century cartographic document, translating plots and buildings.



■ Aspecto de la Commonwealth Av. con las casas de su frente vistas.

Aspect of Commonwealth Av. showing the houses fronting it.



■ Aspecto actual del acceso a las primeras residencias que se construyeron en Back Bay.

Present aspect of access to the first dwellings to be built in Back-Bay.



■ Composiciones unitarias de fachadas que "esconden" distintas propiedades parcelarias.

Unitary massing of facades "hiding" different parcelled-out properties.



■ Un ejemplo de "set-back".

Example of a set-back.



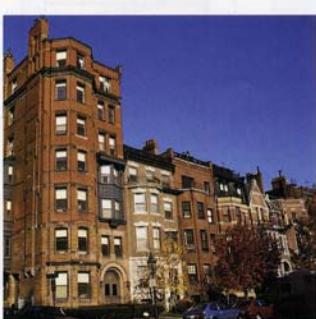
■ Vista parcial de la "atmosfera" del barrio.

Partial view of the neighbourhood "atmosphere".



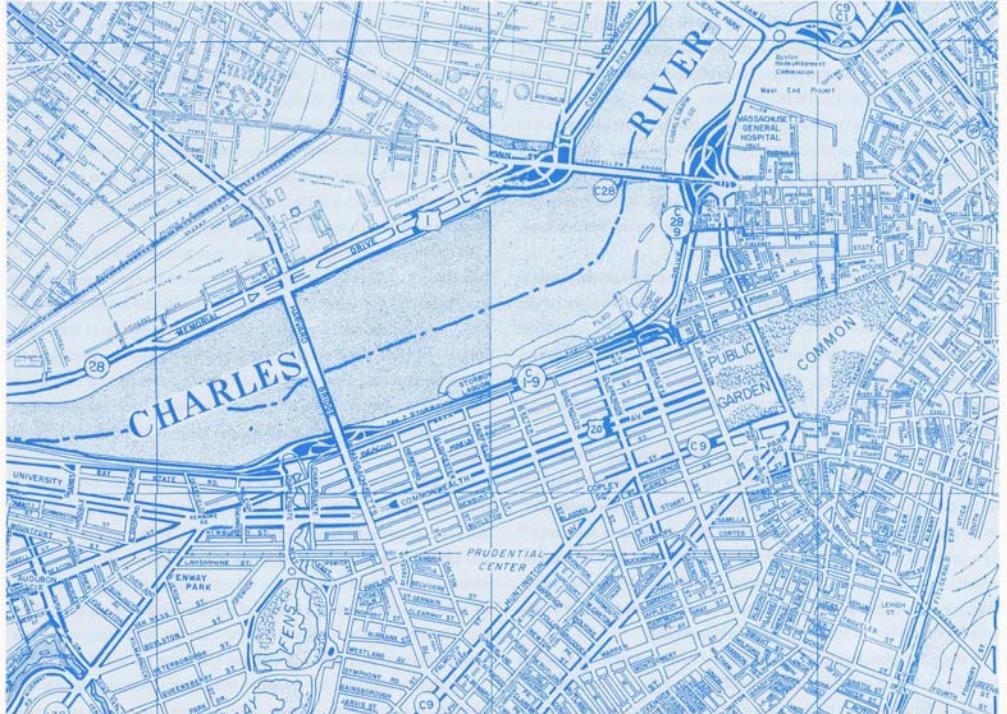
■ Ruptura de la unidad de fachada y la aparición de edificios singulares.

Break in the facade unity and emergence of outstanding buildings.



NOTAS

1. Senate Document nº. 45. 1852. p. 11. Acuerdo tomado en mayo de 1852.
2. Senate Document nº. 62. 1855. p. 73.
3. BUNTING "The plan of the Back Bay Area in Boston". 1954. Para un estudio más detallado, ver del mismo autor "Houses of Boston's Back Bay". Cambridge. 1982.
4. City Document nº. 14. 1850. p. 11.
5. Ib. p. 6-7.
6. Carta enviada por D. Sears, en 1850, a Simon Greenleaf, Chairman de la Comisión sobre el Back Bay. Citado en Senate Document nº. 45. 1852. p. 39-40.
7. Ib. p. 41.
8. Senate Document nº. 186. 1859. p. 9. SNELLING "Memorial with remarks and letters in favor of a modification of the Back Bay plan".
9. City Document nº. 18. 1850. p. 19.
10. Este acuerdo tuvo lugar el 26 de diciembre de 1826 entre la ciudad de Boston, la Roxbury y Roxbury Mill Corporation y otros propietarios. Mediante este acuerdo se establecían las delimitaciones de propiedad entre los agentes citados. Por medio de este acuerdo "...neither the corporation or its assigns, should erect any building within the basin in front and west of the city's land on Charles St". City Document nº. 124. 1854. p. 6-9.
11. City Document nº. 18. 1850. p. 50.
12. Algunas de estas recomendaciones están especificadas en el Senado Document nº. 45. 1852.
13. Senate Document nº. 45. 1852. p. 19.
14. "Second Report of the Commissioners on Boston Harbor and the Back Bay". Marzo de 1854. En Senate Document nº. 62. 1855. p. 31.
15. Ib.
16. Ib.
17. "Third Report of the Commissioners on Boston Harbor and the Back Bay". Senate Document nº. 62. 1855. p. 85.
18. "Seventh Annual Report of the Commissioners on the Back Bay". Commonwealth of Massachusetts. Public Document nº. 121858. p. 3.
19. City Document nº. 124. 1854. p. 17.
20. Ib. p. 56.
21. Ib. p. 64.
22. Ib. p. 72-73.
23. City Document nº. 59. 1857. p. 16-17.
24. City Document nº. 124. 1854. p. 8.
25. Senate Document nº. 17. 1857. p. 42-43.
26. Ib. p. 3.
27. Ib. p. 4.
28. Ib. p. 12.
29. Ib.
30. Ib. p. 13.
31. Ib. p. 14-15.
32. Ib. p. 40.
33. "Sixth Annual Report of the Commissioners on the Back Bay". Public Document nº. 29. 1857. p. 2-3.
34. Senate Document nº. 17. 1857. p. 9.
35. "Fifth Annual Report of the Commissioners on the Back Bay". Senate Document nº. 17. 1857. p. 50.
36. Snelling, G.H. "Memorial with remarks and letters in favor of a modification of the Back Bay plan". Boston, abril 1860. Incluido en Senate Document nº. 186. 1859.
37. "Memorial to the Honorable Senate and House of Representatives of the Commonwealth of Massachusetts, the memorial of the under-signed, and inhabitant of the City of Boston respectfully represents...". Senate Document nº. 186. 1859. p. 9.
38. Commonwealth of Massachusetts. House Document nº. 239. 1861. p. 5.
39. Ib. p. 3.
40. Ib. p. 2.
41. Ib.
42. Ib.
43. Ib. p. 3.
44. Ib. p. 4.
45. City Document nº. 50. 1860. p. 5.
46. Ib. p. 4.
47. Ib. p. 5.
48. Ib.
49. City Document nº. 81. 1863. p. 7-8.
50. "Report of the Commissioners and Special Committee on Back Bay Streets, Grades and Sewerage". City Document nº. 81. 1863. p. 20-21.
51. Ib.
52. Ib. p. 23.
53. Ib. p. 24.
54. Ib. p. 25.
55. Commonwealth of Massachusetts: "Resolve in relation to the Back Bay". Senate Document nº. 172. 1862. El nuevo acuerdo queda reflejado en City Document nº. 99. 1864. p. 5.



making a city is still perceived as a joint action that makes an image of a street uniform, that manages to monumentalize an intervention in terms of the joint projects. The city had to appear as if it were one single building, eliminating as much as possible the architectonic expression of the ground.

This aspect is broken in the last third of the nineteenth century when the first examples of this architectonic individualism begin to appear in Back Bay along with an eclectic attitude, culturally speaking. The consequences of such an attitude are swift, breaking the unity of the whole that had characterized the projects of the 60's. This is the time of individualism in the way of perceiving architectonic composition. Each building confronts its respective lot without arriving at the unity we have previously mentioned. This lack of unity is reflected not only in the identification between the project and the lot but also in the characteristics of the same architectonic design. Each building erected in this sense responds, above all, to the "individualized commitment" of each architect. "Architectonic obligations", which in their origin appear as controls of the final form that the city should adopt, give way as of now to a conscious and deliberate individualism.

SUBSEQUENT REFORMS

An important part of the Back Bay territory has been sketched in terms of the characteristics described, independently of the rest of the city and ignoring the original idea of an overall view. This was the part belonging to the Commonwealth. Its objectives were clear: appropriate the land adjacent to the Public Garden so as, in this way, to embark upon the construction of first class housing. Only by maintaining this continuity was it possible to convert this territory into an adequate place to build such houses.

At the same time the initial overall view was being broken, foundations were being laid to insure a definitely consolidated segregation nowadays. The characteristics of the land built on by the Commonwealth, in effect, not only were going to be reproduced in its immediate surroundings but also are going to mark an insurmountable border. The Commonwealth was aware of this. Its interest were

reflected clearly from the moment it tried to prevent the lot division of the Public Garden by the City of Boston. The Back Bay project, in a way, was the result of a struggle to gain ownership of an area as well as the lifting of a series of restrictions associated with it. The Commonwealth fought and won. It ceded part of its property to enlarge the surface of the Public Garden in exchange for the City of Boston's cancelling of that historic restriction.⁽³⁴⁾ This was the way that the Commonwealth gained control of a first class sector.⁽³⁵⁾

The reforms that affect the design of the whole of the Back Bay from now on will have three characteristics. First, not to interfere with what was already included in the Commonwealth project. Second, to try to increase the value of the State's possessions by means of proposals, by insuring that the land west of them have the same environmental conditions as those given to the Public Garden and the Common. And third, a radical change in the definition of the urban project: from the protagonism of the scheme as a directing element of the project, we are going to the presence of the railway as the axis on which the occupation of the territory will rest.

The first reform proposal (to give Commonwealth land new "natural elements" that increase even more its economic value) has its origin in the opposition shown by Snelling regarding the plan approved by the Commonwealth in 1857: Snelling presented his modification of "The Plan of Lands belonging to the Commonwealth" (Senate Document No. 17). Snelling's reasons for wanting to modify that plan were based almost exclusively on health questions. Covering the Back Bay territory with buildings, in his point of view, would prevent contact between the Common and the water basin, thereby eliminating the air current that such contact involved. The repercussions on the health of the residents would be immediate. Snelling stated that "...the Act of 1857 is virtually an Act to increase the mortality of the Capital."⁽³⁶⁾

In stead of covering the original Back Bay territory with buildings, he proposed that the center be designed as a large sheet of water that did not impede contact between the Common and the surrounding outside field. To convince the Commonwealth that his reform plan was viable he argued economic reasons since a similar approach would increase the value of lands bordering on the "lake".⁽³⁷⁾ We mention this document

not so much because of the interest it could show as for the repercussions it had on the first reform project the Back Bay experienced.

Around 1861, perhaps under the influence of the Snelling document years earlier, the Commonwealth proposed that the land adjacent to its own property (beyond Commonwealth Avenue) should be used for a "city park", in other words the land belonging to BWPC.⁽³⁸⁾

Let us remember that Commonwealth Avenue, as well as the city scheme articulated around it, extended over the BWFC land. Therefore, the BWPC, although displaced as a landowner to less valuable areas than those belonging to the Commonwealth, was an important competitor of the State. This was how the State interpreted it.⁽³⁹⁾ We wonder if the reform project proposed had the intention of definitively confirming the Commonwealth's monopoly of the best Back Bay area.

The Commonwealth not only wanted to finish with the competition of BWPC but, at the same time, to reappraise the land beyond the Public Garden. To this end, it argued the reform project for health reasons.⁽⁴⁰⁾ This reasoning reminds us of Snelling but there were also decorative and esthetic reasons⁽⁴¹⁾ in addition to those inescapable economic ones.⁽⁴²⁾

The only element hindering the reform proposal was the fact that it was not obligatory for those owning land west of the Commonwealth possessions to submit to that reform. But the State continued to insist that the reform was necessary.⁽⁴³⁾ It argued that the presence of water was necessary since it would influence the social and economic value of the reform zone, a zone which would be provided with conditions similar to those on Commonwealth lands.

These are the considerations that will lead to the agreement made in 1861 regarding the modification of the Back Bay plan. This agreement had no immediate consequences although it was a prelude to the approaches outlined by F.L.Olmsted with respect to the "Plan of portion of Park System from Common to Franklin Park", a project drawn up at the end of the nineteenth century.

THE ROAD AS AN ALTERNATIVE TO THE SCHEME CONCEPT

The reform that did have some immediate



■ Plano guia del centro de Boston.

Street map of the centre of Boston.

■ ■ Vista aerea de la zona de Back Bay construida por la Commonwealth.

Air view of the Back Bay area developed by the Commonwealth.

consequences was the one proposing the substitution of the regular scheme proposed in the beginning by another based on the definition of roads that communicated the Commonwealth possessions (as well as the land south of them) with the existing city and its surrounding areas. This reform was carried out in two stages.

Around 1860, the City of Boston suggested a change in direction for the streets defined in the original Back Bay project proposed in 1855. This change of direction affected all the territory except the Commonwealth zone.

This reform fundamentally affected the Boston Water Power Company possessions.⁽⁴⁴⁾ Connection problems between the streets projected in 1855 and the existing street were what caused such a proposal to be initiated.⁽⁴⁵⁾

The new project (applicable to the land belonging to the BWPC) was designed by the engineer Slade and included the presence of a large road connecting two points within the Back Bay territory.⁽⁴⁶⁾ A new avenue is proposed to substitute the scheme projected in 1855. This avenue is the current Columbus Avenue. Budget proposals are also included in the definition of this new "urban morphology". It is established that such a reform would round out the increase in value of the land affected.⁽⁴⁷⁾

With this antecedent the definitive reform of the Back Bay sector located south of Commonwealth land begins. This reform is elaborated in City Document No. 81 of 1863. The reason for this reform, from a technical point of view, was the difficulty in carrying out a sewage system agreed upon in 1856 (Triparty Agreement between the Commonwealth, the City of Boston and the Boston Water Power Company). This difficulty was a result of the railway companies refusing to change their installations.⁽⁴⁸⁾

Therefore, the reform consists of introducing a new distribution into the sewage system and proposing a different city layout at the same time. This project was drawn up by the City of Boston which, in 1861, appointed a City Commission whose aim was to "design" a new project as well as draw up a report on the condition of the Back Bay territory, i.e. how the occupation process was being carried out.⁽⁴⁹⁾

The Commission stated in its report that the reform

plans proposed prior to its constitution (i.e. the Columbus Avenue proposition, etc.) would have an immediate effect on the property value and encouraged the owners to put it into practice.⁽⁵⁰⁾ The landowners of the area undergoing the reform, more concretely the BWPC, did not share that opinion, given the economic advantages the land offered.

The plan consisted of the layout of two large avenues parallel to the railway infrastructures already in existence (concretely the Boston and Providence Railroad tracks). Said avenues were the so-called Columbus Avenue (already established in previous projects) and Huntington Avenue. The goal of the layout was to communicate the Back Bay area with its immediately adjoining areas (which would influence its economic value even more so). Therefore, it involved breaking the lack of connection between "project" and "city" (or general area) which was present in the 1855 plan.⁽⁵¹⁾

The common characteristic between the reform proposal and the original 1855 plan is the constant economic concern.

We find an almost total submission of the proposed project to the necessity of obtaining very important profits from the transformed area. Thus the interested parties even cede part of their land for the construction of "institutional buildings" to this end. Such is the case, for instance, of the connection between Huntington Avenue and Boylston Street, where the BWPC proposed creating an important public space in the way of a square (now Copley Square), ceding the ground necessary to set up the Museum of Fine Arts in that location.⁽⁵²⁾ This economic concern is observed throughout the report, with the clear intention of offering a design acceptable to the interested parties in order to increase property value.⁽⁵³⁾

On the other hand, such a reform involved a modification of the agreements made between the Commonwealth, the BWPC and the City of Boston (1856). Said reform was only possible if the triple agreement was also amended at the same time.⁽⁵⁴⁾ A new agreement took place in 1864 in which it was stated that everything mentioned in the reform was possible except that which involved modifying whatever had already been carried out by the Commonwealth.⁽⁵⁵⁾

NOTES

1. Senate Document, No. 45, 1852, p. 11. Agreement taken May, 1832.
2. Senate Document No. 62 of 1885, p. 73.
3. BUNTING, "The Plan of the Back Bay Area in Boston", 1954.
4. For a more detailed study see same autor "Houses of Boston's Back Bay", Cambridge, 1982.
5. *Ibid.*, pp. 6-7.
6. Letter sent by D. Sears in 1850 to Simon Greenleaf, Chairman of the Commission on Back Bay. Cited in Senate Document No. 45 of 1852, pp. 39-40.
7. *Ibid.*, p. 41.
8. Senate Document No. 186 of 1859, p. 9.
9. SNELLING, "Memorial with Remarks and Letters in favor of a Modification of the Back Bay Plan".
10. City Document No. 18 of 1850, p. 19.
11. This agreement took place on December 26, 1826 between the City of Boston, the Boston and Roxbury Mill Corporation and other landowners. With this agreement the property limits were established among the agents mentioned. By means of this agreement "...neither the corporation or its assigns, should erect any building within the basin in front and west of the city's land on St. Charles St." City Document No. 124 of 1854, pp. 6-9.
12. City Document No. 18 of 1850, p. 50.
13. Some of these recommendations are specified in Senate Document No. 45 of 1852, pp. 16-17.
14. Senate Document No. 45 of 1852, p. 19.
15. "Second Report of the Commissioners on Boston Harbor and the Back Bay", March of 1854. In Senate Document No. 62 of 1855, p. 31.
16. *Ibid.*
17. "Third Report of the Commissioners on Boston Harbor and the Back Bay", Senate Document No. 62 of 1855, p. 85.
18. "Seventh Annual Report of the Commissioners on the Back Bay". Commonwealth of Massachusetts. Public Document No. 12 of 1858, p. 3.
19. City Document No. 124 of 1854, pp. 17.
20. *Ibid.*, p. 56.
21. *Ibid.*, p. 64.
22. *Ibid.*, pp. 72-73.
23. City Document No. 59 of 1857, pp. 16-17.
24. City Document No. 124 of 1854, p. 8.
25. Senate Document No. 17 of 1857, pp. 42-43.
26. *Ibid.*, p. 3.
27. *Ibid.*, p. 4.
28. *Ibid.*, p. 12.
29. *Ibid.*
30. *Ibid.*, p. 13.
31. *Ibid.*, pp. 14-15.
32. *Ibid.*, p. 40.
33. "Sixth Annual Report of the Commissioners on the Back Bay", Public Document No. 29 of 1857, pp. 2-3.
34. Senate Document No. 17 of 1857, p. 9.
35. "Fifth Annual Report of the Commissioners on the Back Bay", Senate Document No. 17 of 1857, p. 50.
36. SNELLING, G.H., "Memorial with Remarks and Letters in favor of a Modification of the Back Bay Plan", Boston, April, 1860. Included in Senate Document No. 186 of 1859.
37. "Memorial to the Honorable Senate and House of Representatives of the Commonwealth of Massachusetts, the Memorial of the undersigned, and the inhabitants of the City of Boston respectfully represents...". Senate Document No. 186 of 1859, p. 5.
38. Commonwealth of Massachusetts. House Document No. 239 of 1861, p. 5.
39. *Ibid.*, p. 3.
40. *Ibid.*, p. 2.
41. *Ibid.*
42. *Ibid.*
43. *Ibid.*, p. 3.
44. *Ibid.*, p. 4.
45. City Document No. 50 of 1860, p. 5.
46. *Ibid.*, p. 4.
47. *Ibid.*, p. 5.
48. *Ibid.*
49. City Document No. 81 of 1863, p.p. 7-8.
50. "Report of the Commissioners and Special Committee on Back Bay Grades and Sewerage". City Document No. 81 1863, pp. 20-21.
51. *Ibid.*
52. *Ibid.*, p. 23.
53. *Ibid.*, p. 24.
54. *Ibid.*, p. 25.
55. Commonwealth of Massachusetts: "Resolve in relation to the Back Bay". Senate Document No. 172, 1862.

The new agreement is found in City Document No. 99, 1864, p. 5.