

Agua, agua y más agua: destino, política y mercantilización del límite fluvial en Nueva York

Water, Water Everywhere: Destiny, Politics and Commodification on New York's Water Edge

Ana Morcillo Pallares

University of Michigan. anmorcil@umich.edu

Received 2019.11.14

Accepted 2021.04.09



To cite this article: Morcillo Pallares, Ana. "Water, Water Everywhere: Destiny, Politics and Commodification on New York's Water Edge." *VLC arquitectura* 8, no. 1 (April 2021): 119-149. ISSN: 2341-3050. <https://doi.org/10.4995/vlc.2021.12695>



Resumen: En 1973, en mitad de una grave recesión económica, el margen del Bajo Hudson de la ciudad de Nueva York se concibió como una oportunidad para una renovación urbana. Este artículo reflexiona sobre la interacción de un conjunto de actores que fue clave a la hora de lanzar un proyecto de una ciudad más abierta, accesible, diversa y emocionante. La intersección de intereses entre el capitalismo corporativo, el apetito inmobiliario, los intereses políticos y el diseño de talentosos autores logró la transformación del límite fluvial urbano, una estrategia particularmente instrumental en la proyección de una ciudad deseable para vivir en ella. Sin embargo, el caso de estudio de dos proyectos construidos, Battery Park City y Gantry Plaza State Park, muestra diferentes resultados en el desafío de esta estrategia urbana. Ambas obras entregan su innovación al diseño urbano, privilegiando la rápida mercantilización de la arquitectura y el desequilibrio entre intereses públicos y privados.

Palabras clave: política; mercantilización; ciudad postindustrial; límite fluvial; Nueva York.

Abstract: *In 1973, in the midst of an economic downturn, New York City's waterfront was envisioned as an enterprise for an urban renewal. This paper reflects on the interplay among a set of actors which was key in launching a more open, accessible, diverse and thrilling city's edge. The intersecting condition among corporate capitalism, real estate, political interests and talented design illustrates the waterfront as particularly instrumental in the representation of a desire city to live in. However, the case study of two relevant built projects, Battery Park City and Gantry Plaza State Park, showcases different results in the challenge of the city's waterfront strategy giving over its innovation, privileging instead the rapid commodification of the architecture and the unbalance between public and private interests.*

Keywords: *politics; commoditization; post-industrial city; waterfront regeneration; New York City.*

INTRODUCCIÓN

Durante las últimas décadas del siglo XX, muchas ciudades costeras de todo el mundo han atravesado una fase de declive, ya que sus industrias portuarias quedaron obsoletas o fueron reemplazadas por instalaciones modernas en otros lugares. A partir de los años 80 y 90, muchas ciudades fueron abordando tanto las necesidades de acomodar sus puertos abandonados como la de estimular iniciativas para el uso del suelo a través de oportunidades económicas, sociales, logísticas, culturales y ambientales. Ejemplos tales como, *London Dockyards*, *Kop van Zuid en Rotterdam*, *Victoria & Alfred Waterfront (V&AW) en Cape Town*, *Ōsanbashi Pier* en el puerto de Yokohama, *Port Olímpic* en Barcelona, *Marina Bay Waterfront Promenade* en Singapur o la reciente revitalización del East River en Nueva York son solo algunos ejemplos de estrategias innovadoras y nuevos mecanismos políticos en los que los diseños se basan en su desarrollo histórico y responden a las necesidades cambiantes de los puertos post-industrializados de hoy en día. Sin embargo, a pesar de la asombrosa transformación de estos conocidos frentes portuarios, la pregunta sobre las competencias de intereses en los límites de estas ciudades es una incógnita. ¿A quiénes benefician finalmente estas estrategias y quiénes asumen los riesgos? En la mayoría de los casos, la fragmentación o la falta de un marco institucional, legal y de planificación es un obstáculo en el proceso. Como afirma Carola Hein, profesora de Arquitectura y Entorno Construido en TU Delft: "La ciudad frente al mar es administrada, planificada, imaginada y representada por múltiples instituciones y rara vez forma parte de una visión compartida."¹ Una desventaja que es beneficiosa para los intereses privados, las empresas y los inversores al estar orientada principalmente al desarrollo económico, desfavoreciendo por otro lado las intersecciones de los intereses urbanos, sociales y culturales.

INTRODUCTION

Over the past decades of the twentieth century, many waterfront cities around the world have gone through a phase of decline, as their industries became outdated or were replaced by modern facilities elsewhere. Starting from the 1980s and '90s, many cities are addressing both the needs to accommodate their neglected harbors, as well as stimulate land use initiatives through economic, social, logistic, cultural and environmental opportunities. Examples such as London Dockyards, Kop van Zuid in Rotterdam, Victoria & Alfred Waterfront (V&AW) in Cape Town, Ōsanbashi Pier at the Port of Yokohama, Port Olímpic in Barcelona, Marina Bay Waterfront Promenade in Singapore, or New York City's East River revitalization are just few examples of innovative strategies and new policy mechanisms where new designs are built upon historical development and respond to the shifting needs of today's post-industrialized waterfronts. Despite the astonishing transformation of these well-known waterfronts, the question about competing interests at the edges of these cities is not clear. Who does it benefit and who assumes the risk? In the majority of them, the fragmentation or the lack of an institutional, legal, and planning framework is a handicap in the process. As Carola Hein, professor of Architecture and the Built Environment at TU Delft, states: "The waterfront city is administrated, planned, imagined and represented by multiple institutions and rarely as part of a shared vision."¹ A disadvantage which is beneficial for private interests, companies and investors by being geared primarily towards an economic development with less consideration for the urban, social and cultural intersections.

A la hora de abordar la producción del margen marítimo como un acto deliberado de mercantilización, este artículo destaca la necesidad de una conexión más fuerte entre las redes espaciales, gubernamentales y culturales en el desarrollo actual de la zona ribereña. Una proposición de una realidad, que es posible gracias a la interacción entre los sistemas de gobernanza de un grupo muy diverso de actores que persigue objetivos económicos, ecológicos, socioculturales y espaciales no marítimos o portuarios. Desde este punto de partida, esta investigación ilustra el caso de estudio de dos proyectos frente a los márgenes de los ríos en la ciudad de Nueva York. Estos dos ejemplos, a pesar de estar contruidos con menos de dos décadas de diferencia, *Battery Park City* y *Gantry Plaza State Park*, tienen estrategias de diseño radicalmente opuestas. Dos diseños con diferentes consecuencias en relación con sus contextos circundantes. Mientras que *Battery Park City* dibuja un límite espacial tradicional y nítido entre la ciudad y el río, pero con una red entrelazada de pequeños parques y pasajes peatonales, *Gantry Plaza* ofrece un borde desdibujado más inesperado, con una gran variedad de oportunidades espaciales. *Battery Park City*, con una orilla menos innovadora, pero con una historia inmersiva de actores y diversificación espacial, logra una capacidad transformadora de su contexto vecino, el centro financiero de Manhattan. Por el contrario, *Gantry Plaza*, a pesar de tener un diseño dinámico e innovador en relación con el margen del río, no es capaz de generar una buena conexión entre el parque y su vecino contexto urbano de West Queens.

El desafío reside, entonces, no solo en la producción de un buen diseño y efectos tangibles de lo real, sino de la construcción de un entorno equilibrado anclado en la ciudad ya existente. Una reciprocidad que fortalece las redes sociales, los sistemas espaciales y el lenguaje y las imágenes cotidianas. Si los frentes marítimos urbanos han sido históricamente

Directly addressing the production of the new water's edge as a deliberate act of commodification, this paper highlights the need for a stronger connection between spatial, governance and cultural networks in today's waterfront development. A proposition of a reality, which is possible through the interplay between governance systems of a very diverse group of actors which pursues many non-maritime or non-port oriented economic, ecological, socio-cultural and spatial goals. From this point of departure, this research illustrates the case study of two waterfront projects implemented in New York City. The two examples, being built less than two decades apart, Battery Park City and Gantry Plaza State Park, have radically opposite design strategies with different consequences in relation to their surrounding contexts. While Battery Park City draws a traditional and sharp spatial boundary between land and river but with an interwoven network of small parks and pedestrian passages, Gantry Plaza offers a more unexpected edge with an array of spatial opportunities between land and water. Battery Park City, with a less innovative water's edge, in conjunction with its immersive history of actors and its intertwined diversification achieves a transformative capacity with respect to its neighboring Downtown context. On the contrary, Gantry Plaza, despite its innovative dynamic character towards the water, fails to offer a good connection between the park and West Queens.

The challenge rests then, not just in the production of good design and tangible effects of the real, but the construction of a balanced environment anchored in the already existing city. A reciprocity which strengthens social networks, spatial systems and everyday language and imagery. If waterfronts have historically been connectors between

conectores entre la tierra y el agua, ¿cómo puede esta interfaz sugerir nuevas alternativas para cerrar la brecha entre el agua y el centro de nuestras ciudades? ¿Cuáles son las consecuencias políticas de la regeneración urbana, el desplazamiento de actividades anteriores y el consiguiente aumento del valor del suelo? ¿Cómo pueden estos dos controvertidos ejemplos históricos proporcionar una descripción más precisa de las intensas relaciones entre los actores públicos y privados? ¿Cómo estos dos ejemplos pueden influir en gran medida en el futuro éxito de la renovación del litoral de la ciudad de Nueva York?

LA CAÍDA Y ASCENSO DEL FRENTE MARÍTIMO DE LA CIUDAD DE NUEVA YORK

El 31 de diciembre de 1973 fue el último día de John V. Lindsay como alcalde de la ciudad de Nueva York. Tras dos mandatos, dejó la alcaldía sin cumplir sus promesas electorales de una metrópolis más civilizada. Su gobierno encarnaba un estilo singular centrado fuertemente en las políticas sociales que agravaron la deuda interna de la ciudad, ya inflada desde el período de los megaproyectos Moses-La Guardia. Esto último, sumado a la crisis del petróleo de 1973, exacerbó una precaria situación económica. Y a pesar de que Nueva York era una ciudad de constantes altibajos económicos, esta nueva crisis fue inesperada. En la década de 1970, era la ciudad más grande del país, la cuna de Wall Street y el epicentro del capitalismo. Sin embargo, la situación económica de la ciudad se había vuelto cada vez más compleja desde la década de 1950. En particular, su infraestructura había sufrido una serie de cambios importantes. De los distintos medios de transporte de mercancías que se habían quedado obsoletos, el que más sufrió fue el vinculado al agua, que ocupaba un lugar privilegiado. La ciudad se enfrentaba a un problema doble: por un lado, la pérdida de puestos de trabajo por la caída del transporte marítimo, y por otro, qué hacer con los muelles

land and water, how can this interface suggest new alternatives to bridge the gap between water and the inner city? What are the consequences of urban regeneration politics, the displacement of former activities and the resulting increase in land value? How can these two contested historical examples provide a more accurate description of the intensely difficult relationships to be found between the private and public actors? How do these two examples greatly influence the future success of New York City's waterfront renewal?

THE FALL AND RISE OF NEW YORK CITY'S WATERFRONT

December 31, 1973 was John V. Lindsay's last day as Mayor of New York City. After two terms, he left the City without achieving his campaign promises of a more civilized metropolis. His governance embodied a particular style of politics focusing heavily on social policies that increased the city's internal debt already inflated from the Moses-La Guardia megaprojects period. In addition to this, the oil crisis of 1973 exacerbated this precarious economic situation. In spite of New York being a city of constant economic ups-and-downs, this new economic crisis was unexpected. In the 1970s, it was the largest city in the country, the cradle of Wall Street and the epicenter of capitalism. However, the city's economic situation had become increasingly complex since the 1950s. In particular, its infrastructure suffered a series of important changes. Of the different means of mercantile transport that had become obsolete, the one that suffered the most was adjacent to the water and occupied a privileged site. The city faced a two-folded problem: on the one hand the loss of jobs by the decline in the shipping, and on the other, what to do with the piers. The city was

degradados. La ciudad estaba aislada de un recurso crucial y abundante que la rodeaba. "Agua, agua y más agua. Y todas las tablas se encogieron; Agua, agua, y más agua. Ni una gota bebieron."²

El declive de la industria del frente marítimo generó un ambiente urbano hostil en uno de los lugares más reconocibles de la ciudad, un perímetro que se extendía en el histórico *Battery Park*, en el extremo sur de la isla de Manhattan (Figura 1). "Muelles obsoletos y a menudo en ruinas, autopistas elevadas que cierran las vistas, estacionamientos en expansión, tráfico de camiones pesados. En el centro, la ausencia de servicios a mediodía, ningún atractivo espacio abierto o distracciones para los empleados: un sistema de metro razonablemente bueno que resulta incómodo por las estaciones sombrías y mal organizadas y las malas conexiones."³ Esta acumulación de problemas en una ubicación urbana tan deseable representó una gran oportunidad para que los funcionarios del ayuntamiento supieran aprovecharla. El 9 de octubre de 1963, el alcalde Robert Wagner presentó un anteproyecto urbano para el desarrollo de la Zona Oeste del Bajo Hudson que inició una carrera de enormes intereses económicos en el área. Este plan requería aproximadamente cuarenta hectáreas de recuperación de terrenos, siendo la Bolsa de Valores de Nueva York el principal beneficiario. La idea era simple: convertir una zona abandonada en una de gran valor económico y, al mismo tiempo, beneficiar a una entidad privada, la Bolsa, piedra angular de la economía de la ciudad. La crítica de arquitectura Ada Louise Huxtable lo describió de esta manera: "A cambio de sus continuas contribuciones a la prosperidad de la ciudad, recibirá una ubicación privilegiada frente al mar, convenientemente preparada. La ciudad destaca oficialmente que esta cortesía excluye la posibilidad de que la Bolsa salga de Nueva York y una nómina de 370.000.000 \$ con ella."⁴ A partir de ese momento, un profundo conflicto de intereses públicos y privados llevó al puerto de Manhattan a un tedioso proceso de treinta años y cinco administraciones.

isolated and cut off from a crucial and abundant resource that surrounded it. "Water, water everywhere. And all the boards did shrink; Water, water, everywhere. Nor any drop to drink."²

The decline of the city's waterfront industry produced a hostile urban atmosphere in one of the most recognizable city locations, a perimeter that extended the historic Battery Park, at the very south of the island (Figure 1). "Obsolete and often dilapidated piers, the blight of the elevated expressways, sprawling parking lots, heavy truck traffic. In the core, an absence of noontime amenities, attractive open space, employee diversions: a reasonably good subway system made uncomfortable by grim, poorly organized stations and poor connections."³ This accumulation of problems in such a desirable urban location represented a great opportunity for City officials to take advantage of. On October 9, 1963, Mayor Robert Wagner presented an urban draft for the Lower West Side Hudson development to initiate enormous economic interests in this area. This plan called for approximately forty hectares of land reclamation with New York's Stock Exchange being the primary beneficiary. The idea was simple: to convert a derelict area into one of value, while at the same time benefiting a private entity, the Stock Exchange, a cornerstone of the city's economy. "In return for its continued contributions to the city prosperity, it will receive a prime waterfront setting, handily preassembled. The city points out officially that this courtesy precludes the possibility of the Exchange's leaving New York and a \$370,000,000 payroll with it."⁴ From this moment, a profound conflict of public and private interests plunged Manhattan's waterfront in a tedious process of thirty years and five administrations.



Figura 1. Vista del Bajo Manhattan desde el muelle deteriorado de Brooklyn Heights, marzo de 1958.

Figure 1. March 1958, Lower Manhattan view from the deteriorated Brooklyn Heights piers.

Más tarde, en 1966, la batalla de intereses por el futuro del Oeste del Bajo Hudson fue intensa. De todos los competidores, dos destacaron. Por un lado, una propuesta exquisitamente proyectada por el departamento de planeamiento del ayuntamiento. Por otro lado, un borrador encargado por

Later in 1966, the battle of interests for the future of the Hudson West Side was intense. Of all the competitors, two stood out. On the one hand, a proposal exquisitely projected by the City's Department of Planning. On the other hand, a draft commissioned by Nelson Rockefeller, the Governor

Nelson Rockefeller, el gobernador del estado de Nueva York. La propuesta del gobernador fue la última en prepararse, pero se hizo pública oficialmente un mes antes del lanzamiento de la realizada por el ayuntamiento. Esta decisión enfrentó al gobernador con el alcalde Lindsay. La ambición de Rockefeller por el desarrollo residencial del Bajo Hudson fue motivada por los beneficios colaterales que generaría la incipiente construcción del *World Trade Center*. Como gobernador del estado de Nueva York, Rockefeller era el jefe de la Autoridad Portuaria y, como tal, tuvo un papel clave en llevar el proyecto a la ciudad de Nueva York, en lugar de a la ciudad de Jersey. El equipo de diseño del *World Trade Center*, bajo la dirección de Minoru Yamasaki, propuso llenar el muelle inferior del Bajo Hudson con el excedente de los terrenos de la excavación. Rockefeller vio en ello la oportunidad para lanzar su propuesta y extender la ciudad en su borde occidental, pero decidió hacer este movimiento en secreto. En ese momento, en *Downtown* apenas había obras en curso y el público era muy cauteloso con los megaproyectos posteriores a Robert Moses. Rockefeller eligió para este encargo a Wallace Harrison, arquitecto con el que trabajó durante treinta años. A pesar de la exitosa carrera de Harrison, su propuesta fue desalentadora. Harrison presentó una cuadrícula de dieciséis torres perpendiculares al agua con un espacio abierto estandarizado. Cuatro torres idénticas en el centro del plan enmarcaban la posición del *World Trade Center*. Al final, la única contribución de Harrison fue bautizar el área como "*Battery Park City: Nuevo espacio de vivienda para la ciudad de Nueva York.*" Su socio, Max Abramovitz, describió más tarde este plan como "un tipo de planificación del pasado; las sobras de las ideas de Le Corbusier."⁵

La presentación del plan del gobernador fue una sorpresa para todos. El recién nombrado alcalde John V. Lindsay asistió al acto y, como todos los demás, no tenía idea de la intención de Rockefeller. Durante el

of New York's State. The Governor's proposal was the last to be prepared, but it was officially made public one month before the release of the proposal made by the Department of Planning. This action antagonized Mayor Lindsay. Rockefeller's ambition for residential development of the Lower Hudson was motivated by the collateral benefits that generated with the incipient World Trade Center. As New York State's Governor, Rockefeller was the head of the New York Port Authority, and as such, he had an active role in bringing the World Trade Center to New York City, instead of Jersey City. The design team of the World Trade Center, under the direction of Minoru Yamasaki, proposed to fill the lower West Side pier with dirt from the site of the excavation. Rockefeller saw this as an opportunity to launch a proposal to extend the city on its western edge but decided to make this move in secret. At that moment, Downtown had hardly any ongoing construction and people were very cautious with mega projects after Robert Moses. Rockefeller chose Wallace C. Harrison for this commission, an architect with whom he worked for thirty years. Despite Harrison's successful career, his proposal for the area was disheartening. Harrison's plan presented a grid of sixteen slim towers, perpendicular to the water with a standardized open space in between. Four identical towers in the center of the masterplan highlighted the World Trade Center. In the end, Harrison's real contribution was to name the area "Battery Park City: New Housing Space for New York City." His partner, Max Abramovitz, later described his plan as "yesterday's kind of planning; a leftover from Le Corbusier's Ideas."⁵

The release of the Governors' plan was a surprise for everybody. The just appointed Mayor John V. Lindsay attended the presentation and, like everyone else, had no idea of the Governors intentions.



Figura 2. El gobernador Nelson Rockefeller y el alcalde John Lindsay mirando la maqueta con la propuesta de localización para Battery Park City, 12 de mayo de 1966.

Figure 2. May 12, 1966, Governor Nelson Rockefeller and Mayor John Lindsay looking at a proposal for the location of Battery Park City.

evento, Lindsay restó importancia al hecho de que el gobernador tuviese un plan diferente. "Éste es un plan de un uso equilibrado, progresivo y adecuado para esta parte de la ciudad de Nueva York. Y es completamente consistente, e incluso idéntico, con el plan redactado por la comisión de planeamiento del ayuntamiento,"⁶ declaró Lindsay a la prensa. Sin embargo, la realidad era que los dos planes eran muy diferentes. El departamento de planeamiento había trabajado durante tres años en la propuesta, mientras que el equipo de Rockefeller sólo tardó dieciocho meses. Ada Louise Huxtable lamentó el conflicto de intereses privados y personales. "El planeamiento, entre la política y la acción, ha tenido una serie de errores estandarizados que han hecho que Nueva York sea tristemente célebre en los campos del diseño y la renovación urbanas."⁷ Esta falta de sincronización entre el ayuntamiento y el estado llevó a *Battery Park City* a ser tema de muchas reuniones políticas y presentaciones en los medios (Figura 2). A pesar de todo, la determinación del gobernador fue clave para no abandonar su plan.

LA CIUDAD DEL FUTURO

En los años siguientes, tanto el alcalde como el gobernador continuaron con su propio equipo de diseño. Una vez más, el equipo del gobernador estaba dirigido por Wallace Harrison, pero acompañado de su socio, Max Abramovitz. En 1969, ambos redactaron un plan para estimular el espacio público en contraste con el espacio abierto estandarizado propuesto anteriormente. La singularidad de *Battery Park City* fue que, además de agregar una gran cantidad de nuevas viviendas, no desplazaba a nadie, como había sucedido en los proyectos de renovación urbanos del pasado.⁸ "Reemplazaba muelles podridos y no desplazaba a una sola familia,"⁹ como explicó años después el alcalde Abraham Beame, predecesor de Lindsay. En el equipo de Harrison, la perspectiva de

During the event, Mayor Lindsay downplayed the fact that the Governor had a different plan. "This is a balanced, progressive, and proper use of this part of New York City. And it is entirely consistent, and even identical, with the plans drafted by the City Planning Commission,"⁶ Lindsay said to the press. Nevertheless, the plans were very different. The Department of Planning worked for three years on the proposal, while Rockefeller's team spent only eighteen months. Architecture critic Ada Louise Huxtable lamented the conflict of private and personal interests. "Planning falls between policy and action in a series of standardized snafus that have made New York infamous in design and renewal fields."⁷ This lack of synchronization between City and State led Battery Park City to be a subject of many politic meetings and media presentations (Figure 2). Despite everything, the Governor's determination was crucial to continue with his plan and not abandon it.

THE CITY OF THE FUTURE

In the following years, both Mayor and Governors contributed with their own design team. Once again, the Governors team was led by Wallace Harrison, but now with his partner, Max Abramovitz. In 1969, both drafted a plan of stimulating public areas in contrast to the standardized open space they proposed before. Battery Park City's singularity was that, in addition to adding a large number of new housing, it did not displace anyone, as had happened in the Manhattan's renewal projects in the past.⁸ "It was replacing rotting piers and not displaced a single family,"⁹ as Mayor Abraham Beame -Lindsay's predecessor- explained years later. In Harrison's team, James Rossant's perspective displayed a complex design where collective

James Rossant mostró un diseño público complejo que facilitó una rica integración con la orilla del agua. La ilustración de Rossant tenía una notable similitud con los dibujos de Rick Guidice para la NASA y las visiones espaciales de Walt Disney de finales de los sesenta. La estética de Rossant hacía un claro eco a la estética de la era espacial. El 22 de julio de 1969, el hombre aterrizó en la Luna y *Battery Park City* se presentaba como la “Ciudad del Futuro.” Sin embargo, este asombroso espacio abierto de múltiples capas era demasiado ambicioso, demasiado rígido y demasiado complejo para ser implementado fácilmente. *Battery Park City* era una ciudad futurista que no tenía nada que ver con el Nueva York de la época.

En 1973, en un intento desesperado por mantener viva la visión de *Battery Park City*, una comisión dirigida por Charles J. Urstadt incorporó al equipo de diseño a dos grandes promotores inmobiliarios, Samuel LeFrak y los hermanos Fisher. Estos nuevos actores habían sido los responsables de proyectos de bloques de vivienda social como *LeFrak City* y *Co-op City*. Sin embargo, para la sorpresa de todos, incorporaron en su equipo a un nuevo y reconocido arquitecto, Moshe Safdie, autor de *Habitat'67* en la Expo de Montreal. Safdie no era un extraño en Nueva York, ya que había desarrollado una propuesta para torres de gran altura a lo largo de la costa de Manhattan en 1968: *Habitat I New York*.¹⁰ Pero esta sorprendente colaboración no fue casual del todo. LeFrak y los Fisher sabían que la propuesta de Safdie iba a ser una solución brutalista de alta densidad. Además, eran muy conscientes de que esto era exactamente lo que la comisión de *Battery Park City* “no” estaba buscando. Como esperaban, Safdie presentó *Habitat II* para *Battery Park City*, reciclando ideas anteriores y desarrollando una sección piramidal residencial que produjo una fuerte barrera visual entre la ciudad y la orilla del río (Figura 3). Urstadt rechazó enérgicamente el proyecto de Safdie, como ellos ya habían anticipado. Este paso despejó a los

areas facilitated a rich integration with the water's edge. Rossant's illustration had a remarkable similarity to Rick Guidice's drawings for NASA and Walt Disney's space visions from the late sixties. Rossant's aesthetics fell into the space age era. On July 22 of 1969, man landed on the Moon, and Battery Park City was the “City of the Future.” However, this astonishing multilayer open space for New York's waterfront was too ambitious, too rigid and too complex to be easily implemented. Battery Park City was a futuristic city that had nothing to do with the existing New York.

In 1973, in a desperate attempt to keep the vision of Battery Park City alive, a commission directed by Charles J. Urstadt, incorporated two strong developers to the team, Samuel LeFrak and the Fisher brothers. These new agents were responsible for housing projects as LeFrak City and Co-op City. However, they unexpectedly introduced to their team a new and well-recognized architect, Moshe Safdie, author of Habitat'67 at the Montreal Expo. Safdie was not an outsider in New York City, since he already developed a proposal for high-rise towers along Manhattan's waterfront in 1968: Habitat I New York.¹⁰ This surprising collaboration was not casual. LeFrak and the Fishers knew Safdie's proposal was going to be a radical and brutalist high-density solution. In addition, they were very aware this was exactly what Battery Park City commission was “not” looking for. As they expected, Safdie presented Habitat II for Battery Park City, by recycling previous ideas and developing a residential pyramidal section that produced a strong visual barrier between the city and the water's edge (Figure 3). Urstadt strongly rejected Safdie's project, as they anticipated. This step allowed the developers to propose a much more conventional solution with much greater profits for them. The

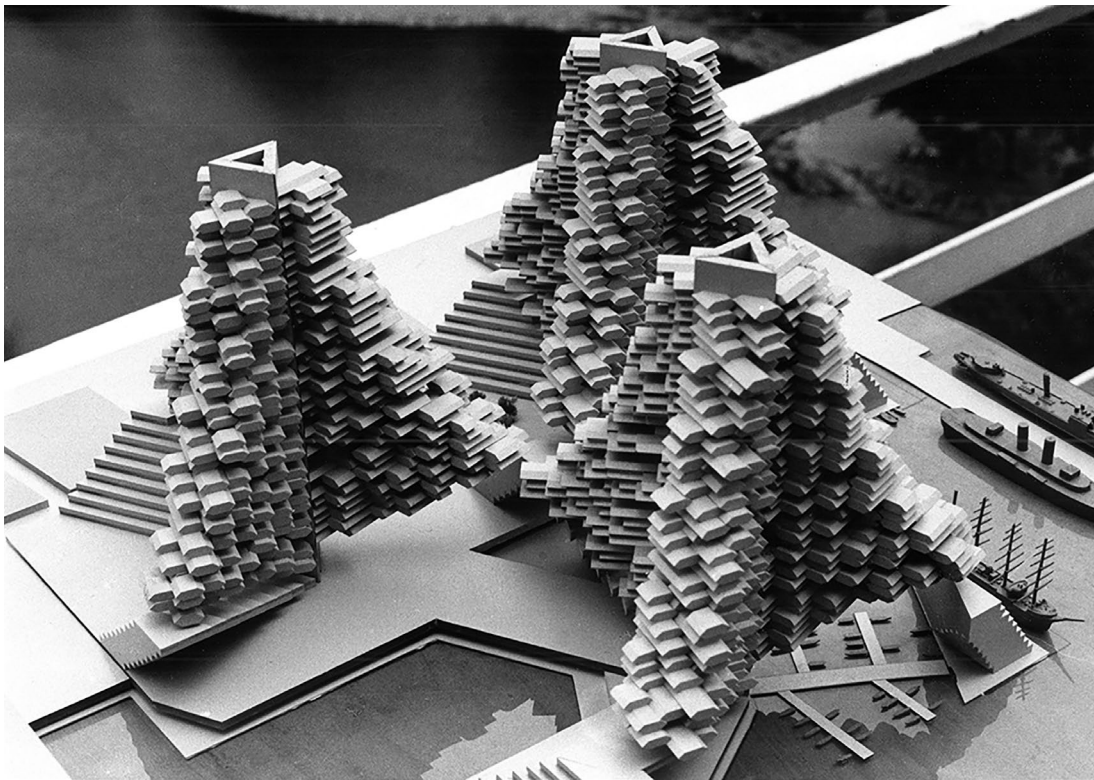


Figura 3. Moshe Safdie, detalle de la maqueta para la propuesta de *Habitat II New York*..

Figure 3. Moshe Safdie Architects, detail of *Habitat II New York* model, proposal for Battery Park City.

promotores su camino para proponer una solución mucho más convencional con mayores beneficios económicos para ellos. El siguiente paso no fue una sorpresa, los promotores incorporaron al arquitecto con el que habían trabajado tradicionalmente, Jack Brown, autor de *LeFrak City*. El sueño de la Ciudad del Futuro comenzaba a derrumbarse.

El siguiente capítulo de *Battery Park City* fue muy complicado. LeFrak rechazó cada uno de los diseños de Abramovitz por razones económicas. LeFrak argumentó que su plan era demasiado complejo

following step was not a surprise, the developers incorporated the architect they traditionally worked with, Jack Brown, author of LeFrak City. The dream of the City of the Future was beginning to collapse.

The following chapter of Battery Park City was very complicated. LeFrak rejected every single one of Abramovitz's designs due to economic reasons. LeFrak argued that their plan was too complex

e inasequible. Mientras tanto, Urstadt presentó a un nuevo asesor, el arquitecto Thomas Garvin, que afortunadamente devolvió algo de luz al proyecto. La primera decisión de Garvin fue limitar las decisiones de LeFrak, y presentó a Lawrence y Anne Halprin, una de las parejas de arquitectos paisajistas más importantes del país, una decisión que más tarde se atribuyó al nuevo alcalde Beame. Los Halprin eran originarios de Nueva York y su sensibilidad urbana los convirtió en perfectos candidatos para el diseño del nuevo espacio abierto de *Battery Park City*. El lema de los Halprin era la complejidad sobre la simplicidad, una idea clave para hacer de la ciudad un lugar emocionante e interesante. Para Lawrence Halprin, las críticas a gran parte de los proyectos de reurbanización que se han construido en las últimas décadas era que, "debido a su extrema simplicidad y falta de variedad de instalaciones y usos, eran lugares estériles y aburridos y, por lo tanto, poco interesantes para estar en ellos. Las comunidades naturales pasan de un estado de simplicidad a un estado de complejidad. También lo hace el proceso evolutivo mediante el cual los propios organismos han evolucionado: de organismos unicelulares a agregaciones complejas."¹¹ Sin embargo, a pesar de todos estos esfuerzos por un proyecto innovador, el optimismo quedaba fuera de lugar. La crisis de 1973 eliminó cualquier rastro de complejidad espacial propuesta por Abramovitz y los Halprin. *Battery Park City* dependía de fondos federales para financiar las primeras mil seiscientas viviendas de un total dieciséis mil. Pero los fondos federales nunca llegaron. Mientras se llevaban a cabo estas negociaciones, todos temían la siguiente pregunta: "¿Quién va a creer en el resurgir de Nueva York mientras tengamos ese trozo de playa desierta allá abajo?"¹²

"EN LA PLAYA"

De esta manera, si la mayoría de los proyectos de construcción comienzan excavando un gran agujero, *Battery Park City* comenzó llenando uno. Una playa

and unaffordable. Meanwhile, Urstadt introduced a new advisor, the architect Thomas Garvin, who fortunately brought light back. Garvin's first decision was to limit LeFrak's decisions, at the time that he introduced Lawrence and Anne Halprin, one of the most important landscape architects in the country, a decision which was later attributed to the new Mayor Beame. The Halprins were originally from New York and their urban sensitivity made them perfect candidates for the design of the new open space for Battery Park City. The Halprin motto was complexity over simplicity, a key idea in making the city an exciting and interesting place. For Lawrence Halprin, the criticisms of much of the redevelopment projects that have been built over the last decades is that "because of their extreme simplicity and lack of variety of facilities and uses, they are sterile and dull and therefore uninteresting places to be in. Natural communities move from a state of simplicity to a state of complexity. So does the evolutionary process by which organisms themselves have evolved: from uni-celled organisms to complex aggregations."¹¹ Despite all the efforts for an innovative project, optimism was out of the picture. The 1973's crisis eliminated any trace of spatial intricacy proposed by Abramovitz and the Halprins. Battery Park City depended on federal funds to finance the first sixteen hundred homes of sixteen thousand. But the federal funds never arrived. While these negotiations were going on, everyone was afraid of the following question: "Who's going to believe in New York's rebirth so long as we have that hunk of deserted beach down there?"¹²

"ON THE BEACH"

This way, if most major construction projects begin by digging a large hole in the ground, Battery Park City began by filling one. A deserted beach that

desierta que para unos era un fracaso, para otros se convirtió en una oportunidad. Entre 1978 y 1984, durante la construcción de las primeras viviendas en *Battery Park City*, la nueva dársena ganada al río Hudson dio la bienvenida a intrépidos neoyorquinos que tomaban el sol en un paisaje de arena con el *World Trade Center* de telón de fondo (Figura 4). "Sentíamos que salíamos de la ciudad, que ésta era nuestra playa. En lugar de tomar el tren los fines de semana, íbamos con comida, el *Times* y una sábana y tomábamos el sol. No recuerdo haber ido nunca a una playa pública."¹³ El vasto vacío del lugar introducía una extraña ausencia de escala. Este paisaje entre el centro financiero y el río Hudson reunió lo mejor de dos mundos, el artificial y el natural. Para el crítico de arte Kay Larson, la playa era un espacio ilusorio e irreal.

"La vista del oeste es toda horizontal, como deberían ser los paisajes del oeste. Hacia el este es todo vertical: las asombrosas agujas del Bajo Manhattan se elevan desde detrás de las dunas bajas como un fantástico y enorme espejismo de una maqueta de Hollywood."¹⁴ Además de esto, su temporalidad dependía del avance de la construcción de *Battery Park City*, lo que transformó el lugar en un escenario irresistible para que los artistas experimentaran en él. Entre 1978 y 1985, la organización de arte local *Creative Time*, dirigida por Anita Contini, organizó siete ediciones del llamado festival *Art on the Beach*. "Esta dársena es uno de los pocos lugares capaces de albergar obras al aire libre que no intentan imitar la escuela del muro cortina de acero de la escultura monumental urbana, esta obra en cambio intenta entretener y divertir y (a veces) iluminar."¹⁵

Este nuevo paisaje postindustrial ofrecía un entorno diferente a los ambientes ruinosos de Nueva York. Como sostiene el profesor de arquitectura e historia urbana de *Parsons School of Design* de Nueva York, David Gissen, la playa se convirtió en parte de los

for some meant a failure, for others became an opportunity. Between 1978 and 1984, during the construction of the first housing blocks in Battery Park City, the new pier gained to the Hudson River welcomed intrepid New Yorkers to sunbath on a sandscape with the World Trade Center in the background (Figure 4). "We felt like we were getting out of the city, that this was our beach. Instead of taking a train out somewhere on weekends, we'd walk over with food and the Times and a bed sheet and we would sunbathe. I don't remember ever going out to a public beach."¹³ The vast emptiness of the site introduced a strange absence of scale. This landscape between the financial center and the Hudson River brought together the best of two worlds, the artificial and the natural. For art critic Kay Larson, the beach was an illusory and unreal space.

"The view of the west is all horizontal, as western landscapes should be. To the east is all vertical: the astonishing spires of Lower Manhattan soar up from behind low dunes like a fantastic and oversize Hollywood mockup of mirage."¹⁴ In addition to this, its ephemerality depended on the progress of the Battery Park City construction, which transformed it into an irresistible stage for artists to experiment. Between 1978 and 1985, the local art organization Creative Time directed by Anita Contini organized seven editions of the so-called festival Art on the Beach. "The landfill is one of the rare sites able to harbor outdoor work that doesn't try to imitate the steel-shower-curtain school of urban monumental sculpture, work that tries instead to entertain and amuse and (infrequently) to enlighten."¹⁵

This new postindustrial landscape offered an environment apart from the crumbling atmospheres of New York. As professor of architecture and urban history at the Parsons School of Design in New York City, David Gissen, argues, the beach became a part



Figura 4. Neoyorquinos tomando el sol en la dársena de Battery Park City con el World Trade Center en el fondo, 1977.

Figure 4. 1977, New Yorkers sunbathing at Battery Park City landfill with the World Trade Center in the background.

“lugares experimentales que reubicaban formas más tradicionales de naturaleza urbana que aparecían bajo tensión en los parques de la ciudad y las calles.”¹⁶ Por un lado, la perspectiva de la playa hacia el río permitía al visitante liberarse de cualquier relación con la ciudad. Por otro lado, el paisaje de arena con la ciudad de fondo proponía una nueva y radical relación urbana, como si la ciudad no fuera la ciudad sino un espejismo. Este cambio del frente marítimo de contener una gran economía postindustrial hacia un enfoque más explícito y experimental se relaciona con la formación de nuevas ideas arquitectónicas y una nueva sensibilidad urbana. Si la nueva dársena en el río Hudson iba a satisfacer, en un primer lugar, la voraz demanda inmobiliaria de los políticos, inesperadamente alivió una demanda menos obvia de los ciudadanos: la necesidad de los neoyorquinos de espacios abiertos, “un lugar para el alivio visual y físico de la manía de la retícula urbana.”¹⁷

BATTERY PARK CITY

El largo proceso político y las realidades socio-económicas de *Battery Park City* facilitaron una sensibilidad espacial urbana diferente, que anticipó erosiones en las rígidas relaciones entre la ciudad con su infraestructura hídrica. Durante los años que tuvo lugar *Art on the Beach*, una solución final para *Battery Park City* vino de manos de un nuevo equipo de diseñadores urbanos: Alexander Cooper y Stanton Eckstut. En el verano de 1979, su propuesta proporcionó una solución práctica, que tomó como referencia el tejido urbano de la ciudad existente, en lugar de una cuadrícula paralela al Hudson, como lo hacían los planes anteriores. Tomando la avenida Broadway como eje diagonal, un nuevo sistema urbano introdujo visuales oblicuas hacia el agua, el río Hudson, *Ellis Island* y la Estatua de la Libertad. Este cambio creó una oportunidad para interesantes intersecciones entre la ciudad, el agua y el nuevo

of the “experimental sites for repositioning more traditional forms of urban nature that appeared under stress in the City’s parks and streets.”¹⁶ On the one hand, the beach’s perspective towards the river allowed visitors to free themselves from any relationship with the city. On the other hand, the sandscape with the city in the background proposed a new radical urban relationship, as if the city was not the city but a mirage. This waterfront shift from containing a large postindustrial economy toward a more explicit and experimental approach relates to the formation of new architectural ideas and a new urban sensibility. If the new landfill on the Hudson River was going to satisfy the Governors voracious real estate demand, it unexpectedly eased a less obvious citizens’ demand: New Yorkers’ need for open space, “a sizable area of visual and physical relief from gridlock mania.”¹⁷

BATTERY PARK CITY

The long political process and socio-economic realities of Battery Park City facilitated a different urban spatial sensibility, which anticipated erosions in the rigid relationships of the city with its water infrastructure. During the years of Art on the Beach, a final solution for Battery Park City came from the hands of a new team of urban planners: Alexander Cooper and Stanton Eckstut. In the summer of 1979, their masterplan provided a practical solution, which took the existing city fabric as a reference, instead of a grid parallel to the Hudson, as the previous plans did. Taking Broadway Avenue as a diagonal axis, a new urban system introduced oblique visuals towards the water, the Hudson River, Ellis Island, and the Statue of Liberty. This shift created an opportunity for interesting intersections in between the city, the water and the new urban fabric (Figure 5). In addition to this, Cooper

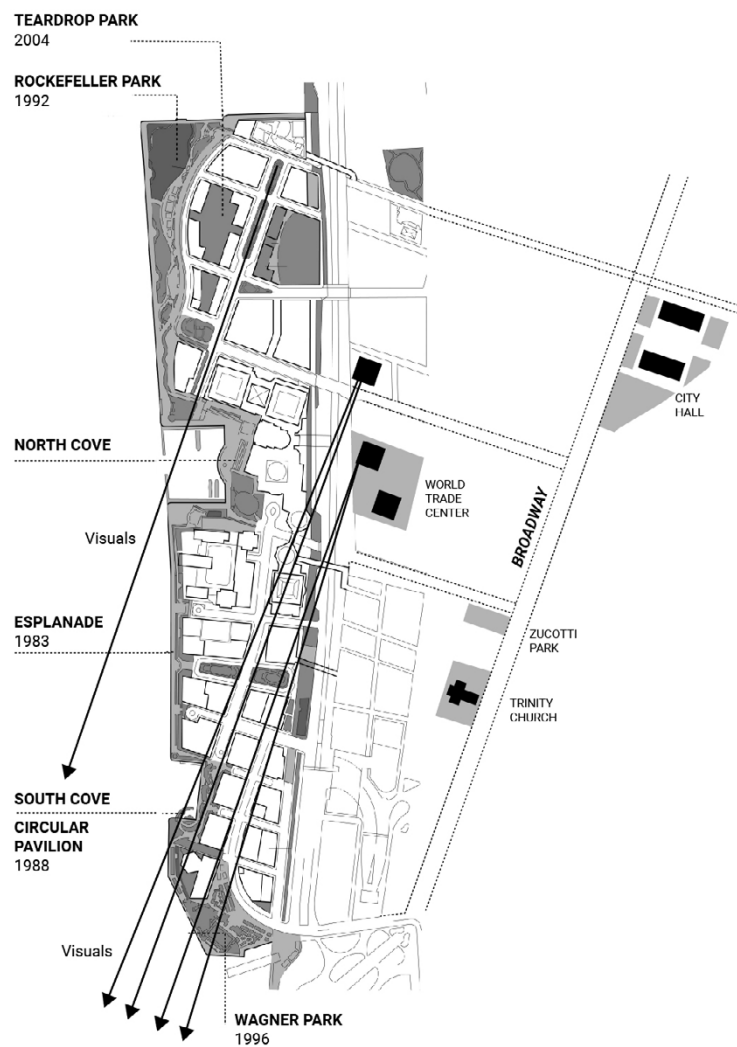


Figura 5. Plan general de *Battery Park City*, de los diseñadores Alexander Cooper y Stanton Eckstut. Las visuales urbanas destacan la interconexión entre su propuesta y el tejido de la ciudad existente.

Figure 5. *Battery Park City* masterplan, highlighting conceptual interconnection with the inner city and visuals.

tejido urbano (Figura 5). Además de esto, Cooper y Eckstut simplificaron el espacio abierto futurista de Rossant al introducir una explanada a lo largo

and Eckstut simplified the futuristic open space by introducing an esplanade along the Hudson River, a shopping plaza and a network of small

del río Hudson, una plaza comercial y una red de pequeños parques con pasajes peatonales. Esta nueva solución eliminaría la complejidad de planes anteriores, pero su flexibilidad sería clave en la adecuación del espacio abierto entre la ciudad y el río. Según el crítico urbano Paul Goldberger, el éxito de este plan se basaría en el hecho de que los edificios no dictaban el espacio abierto, sino que el espacio abierto dictaba la ubicación, la altura y el volumen de los edificios. "Estas nuevas áreas tienen el mismo compromiso con un ámbito público que posee tanto grandeza cívica como una intención artística seria, y aspira a unir estas ambiciones con una sensación de tranquilidad y comodidad visuales."¹⁸

El plan de Cooper y Eckstut de 1979 facilitó una verdadera diversificación de los espacios verdes, lo que promovió una colaboración entre arquitectos, urbanistas, artistas y paisajistas. La propuesta proponía veintiséis áreas abiertas independientes que se fueron desarrollando gradualmente. Esta lenta producción permitió un tejido urbano diverso que emulaba el carácter mixto de la diversidad cultural, étnica y social de la ciudad. Su ejecución gradual trajo una red lineal de áreas peatonales a lo largo del río Hudson salpicado de pequeños parques, espacios de arte, áreas de juego, instalaciones recreativas, senderos y plazas. La primera área abierta que se implementó fue un proyecto diseñado por Cooper y Eckstut, junto con la oficina de diseño urbano de Hanna Olin Partnership. Este nuevo espacio abierto, terminado en 1983, fue un paseo lineal junto al río Hudson, conocido como la *Esplanade*. En este paseo, las bandas paralelas de vegetación disminuían en relación a la proximidad al río, por lo que el diseño permitió un espacio lineal más abierto hacia el agua. La *Esplanade* se convirtió en una de las zonas más populares junto con *South Cove*, propuesta de Eckstut y las artistas Mary Miss y Susan Childs, en 1988. *South Cove* emulaba una topografía variable, rocas y vegetación suelta. Su singularidad

parks with pedestrian passages. This new solution would eliminate the complexity of previous plans, but its flexibility would be key in the adaptation of the open space between the city and the water. According to the urban critic Paul Goldberger, the success of this masterplan relied on the fact that the buildings did not dictate the open space, but the open space dictated the buildings' location, height and volume. "These new areas have the same commitment to a public realm that possesses both civic grandeur and serious artistic intention and aspires to join these ambitions to a sense of ease and visual comfort."¹⁸

The 1979 masterplan facilitated a true diversification of green spaces, which promoted a collaboration between architects, urban planners, artists and landscape designers. The plan proposed twenty-six independent open areas that were gradually developed. This slow speed of production allowed for a diverse urban fabric that emulated the mixed character of New York City's cultural, ethnic and social diversity. Its gradual execution brought a linear network of pedestrian areas along the Hudson River dotted with small parks, art spaces, playgrounds, recreational facilities, paths and plazas. The first open area to be implemented between the city and the water was a project designed by Cooper and Eckstut, together with the urban design practice, Hanna Olin Partnership. This new open area, completed in 1983, was a linear riverside walk along the Hudson River, known as the Esplanade. In the Esplanade, parallel bands of vegetation decreased in relation to the proximity to the river, so the design allowed an open linear space towards the water. The Esplanade became one of the most popular areas together with South Cove, a proposal by Eckstut and the artists Mary Miss and Susan Childs, in 1988. South Cove emulated a variable topography, rocks and loose vegetation. Its singularity rested on

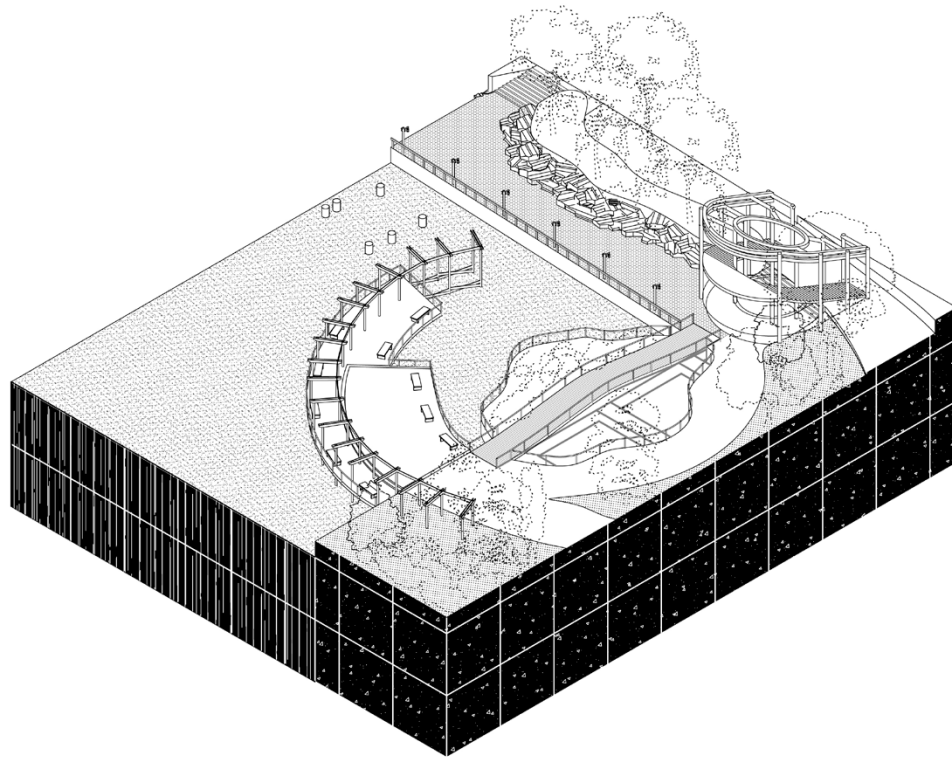


Figura 6. Mary Miss, detalle del Pabellón Circular en el South Cove de Battery Park City, 1988.

Figure 6. Mary Miss, 1988, detail of Circular Pavilion at South Cove in Battery Park.

descansaba sobre una curiosa estructura ubicada más allá de la orilla del agua que invitaba al visitante a transitar por un camino circular (Figura 6).

a curious structure located beyond the water's edge that invited the visitor to move along a circular path (Figure 6).

Battery Park City fue una de las pocas intervenciones construidas en el litoral de Nueva York entre 1960 y 1990. La ciudad no tuvo un plan oficial para el litoral hasta 1992, cuando el nuevo alcalde David Dinkins encargó la Ley de Reforma de Zonificación del Litoral.¹⁹ Uno de los principales objetivos de esta ley fue identificar si la relación de la ciudad

Battery Park City was one of the few built interventions on New York's waterfront between 1960 and 1990. The city didn't have an official waterfront plan until 1992, when Mayor David Dinkins commissioned the Waterfront Zoning Reform Act.¹⁹ One of the main objectives of this Reform Act was to identify whether the city's relationship with water

con el agua debería seguir albergando a la industria o no. A pesar de que el borrador de 1992 fue interrumpido por una nueva recesión económica, dos factores inesperados promovieron una verdadera metamorfosis de la zona ribereña de Nueva York. Primero, una limpieza progresiva del agua del río fue posible gracias al tratamiento de las aguas en las plantas *Riverbank State Park* y *Red Hook*; y, en segundo lugar, la promoción del tráfico fluvial de cercanías. Bajo las prometedoras expectativas del plan de 1992, se lanzaron muchas propuestas de diseño para el paseo marítimo de la ciudad, como el concurso para el muelle número 40 promovido por el Instituto Van Alen; la propuesta para el *South Riverside* de Thomas Balsley Associates; *West Harlem Waterfront*, de W Architecture; la planta de reciclaje de papel de Bronx, de Maya y HLW International; y el *East River Corridor*, de los arquitectos Reiser + Umemoto. Sin embargo, a pesar de esta gran afluencia de ideas, muy pocas se hicieron realidad. No fue hasta mediados de los noventa, cuando la ejecución de un nuevo parque frente al río, *Gantry Plaza State Park*, marcó un punto de inflexión en el cambio de la relación de la ciudad con sus márgenes fluviales. *Gantry Park* trajo a la ciudad un nuevo espacio frente al río en Long Island City, Queens. El parque se ubicaba en el East River con vistas directas al edificio de las Naciones Unidas. Fue la primera fase de un plan de desarrollo al estilo de *Battery Park City*, pero en este caso fue denominado *Queens West*.²⁰

GANTRY PLAZA STATE PARK

Queens West Development Corporation fue una cooperativa que reunía los intereses del estado y de la autoridad portuaria, con la ambición de supervisar la rehabilitación de la propiedad industrial frente al río. Si en los años sesenta y setenta, la zona ribereña del *Downtown* era un lugar muy apetecible para los intereses del estado, a mediados de los años ochenta

*should keep hosting industry or not. Despite the fact that the 1992 draft was interrupted by a new economic recession, two unexpected factors promoted a true metamorphosis of New York City's waterfront. First, a progressive cleaning of the river's water was possible thanks to the water's treatment at Riverbank State Park and Red Hook plants; and secondly, the promotion of fluvial commuter traffic. Under the promising scope of the 1992 plan, many design proposals were launched for the city's waterfront such as no. 40 pier competition by Van Alen Institute; Riverside South proposal by Thomas Balsley Associates; West Harlem Waterfront by W Architecture; Bronx Community Paper Plant by Maya and HLW International; and East River Corridor by Reiser + Umemoto architects. Despite of this large influx of ideas, very few became a reality. It was not until the mid-nineties, when a new waterfront park, Gantry Plaza State Park, produced a turning point in changing the city's relationship with its waterfront. Gantry Park brought to the city a new riverfront space in Long Island City, Queens, across the East River from the United Nations. It was the first phase of a Battery Park City-style development masterplan called Queens West.*²⁰

GANTRY PLAZA STATE PARK

Queens West Development Corporation was a cooperative, which brought together the State and the Port Authority interests with the ambition of overseeing the remediation of former industrial waterfront property. If in the sixties and seventies, Downtown waterfront was a location very appetizing for the State interests; in the mid-eighties, the State's

el interés comenzó a cambiar hacia el East River en Long Island City, Queens, y la transformación de un puerto industrial en una comunidad vibrante. Sin embargo, detrás de estas intenciones benévolas, los intereses políticos se centraron en un lugar extremadamente deseable y rentable en la ciudad: el desarrollo residencial y comercial de 300.000 metros cuadrados en un espectacular emplazamiento frente al East River con vistas a las Naciones Unidas. "Con el río en la puerta, el horizonte de Manhattan como telón de fondo y la *Grand Central Terminal* a solo una parada en metro, Queens West se perfila como un lugar maravilloso para vivir."²¹

Aunque *Queens West Development* siguió la misma agenda política y económica de *Battery Park City* y también sufrió el mismo lento proceso debido a los constantes altibajos económicos, su primer escenario construido, *Gantry Plaza State Park*, aportó un espacio muy diferente al que estaba acostumbrada la periferia de Nueva York. Según el crítico de arquitectura Herbert Muschamp, *Gantry Plaza* pudo terminar la era de la explanada de *Battery Park City*. "La maldición que redujo a los arquitectos paisajistas de Nueva York a crear versiones de Disney de Central Park se ha levantado al menos temporalmente."²² Thomas Balsley Associates, Sowinski Sullivan y Weintraub & di Domenico formaron el equipo de arquitectos que lo hicieron posible. Imaginaron West Queens como una oportunidad para un entorno alternativo menos rígido con la orilla del río. Si la explanada de *Battery Park City* se asemejaba a un bulevar del siglo XIX, en cambio, *Gantry Park* proporcionaba una frontera más informal y dinámica. A mediados de los noventa, un contexto político progresista, entre las administraciones de David Dinkins y Rudy Giuliani, facilitó un cambio político significativo hacia una actitud positiva con el medio ambiente, la arquitectura, la economía y el futuro de la zona ribereña. Aprovechando este contexto, los funcionarios de la ciudad lanzaron el Plan West Queens como parte del área futura para

*objective started to shift its focus on East River in Long Island City, Queens and the transformation of an industrial waterfront into a vibrant community. However, behind these benevolent intentions, the State and Port Authority interests focused on an extremely desirable and profitable spot in the city: a 74-acre residential and commercial development on a spectacular waterfront site across the East River from United Nations headquarters. "With the river at its doorstep, the Manhattan skyline for a backdrop and Grand Central Terminal just one subway stop away, Queens West is shaping up to be a wonderful place to live."*²¹

Although Queens West Development followed the same political and economic agenda of Battery Park City and suffered same slow process due to the constant economic ups-and-downs, its first built stage, Gantry Plaza State Park, brought something built very different to New York. According to the architecture critic Herbert Muschamp, Gantry Plaza was able to finish the era of Battery Park City's Esplanade. "The curse that reduced New York's landscape architects to creating Disney versions of Central Park has been at least temporarily lifted."²² Thomas Balsley Associates, Sowinski Sullivan and Weintraub & di Domenico formed the team of architects who made this possible. They reimagined West Queens as an opportunity for an alternative environment less rigid with the water's edge. If Battery Park City's Esplanade resembled a 19th-century boulevard, in contrast, Gantry Park would provide a more casual and dynamic frontier. During the mid-nineties, a progressive political context, in-between David Dinkins and Rudy Giuliani's administrations, facilitated a significant political change toward a positive attitude with environment, architecture, economics and the future of waterfront. Taking advantage of this context, city officials launched the West Queens Plan to be part of the future urban development

el desarrollo urbano de la propuesta olímpica para la ciudad de Nueva York, en 2008 y 2012. Aunque la ciudad fuera eliminada de la carrera olímpica, no impidió que West Queens siguiera adelante. Y el hecho de haber considerado la zona como un posible epicentro olímpico, reforzó el hecho de que su comparación con otros puertos olímpicos fuera inevitable. "Este es el tipo de parque que hace una década hizo que la gente llegara a Barcelona y la saludaran como una nueva frontera en el diseño urbano. *Gantry Park* es incluso mejor que muchos de los pequeños parques construidos en Barcelona. Pasqual Maragall, su destacado alcalde, animó a sus arquitectos a correr riesgos, y los riesgos no dan siempre el mismo resultado. El milagro de *Gantry Park* es que se asumen riesgos en una ciudad que durante mucho tiempo les ha tenido miedo. La recompensa es espectacular."²³

Gantry Plaza State Park tomó su nombre de dos grandes puentes grúa (Figura 7), denominados *gantries* (Figura 8). Estas grúas eran antiguos ascensores para subir vagones de carga a los barcos a principios del siglo XX. La propuesta del parque mantuvo estos ascensores como vestigio de la memoria del lugar. La monumental presencia de los pórticos era espectacular. Con el edificio de las Naciones Unidas al fondo, los pórticos ya no se erigían como artefactos mecánicos, sino como si se tratara de dos arcos del triunfo de una civilización pasada. Ésta fue la primera vez que los neoyorquinos pudieron celebrar su pasado industrial desde una nueva perspectiva refrescante. Los visitantes podían deleitarse contemplando los pórticos desde una topografía casual de rocas dispersas, que permitían descender hasta la orilla del río y tocar el agua. Ya no existía un paseo lineal y predecible, sino senderos más estrechos y sinuosos, que introducían una nueva versión de vegetación dispersa y caprichosas agregaciones de rocas que simulaban un mundo natural (Figura 9). El equipo de Balsley diseñó cuatro muelles delgados adicionales como si fueran plataformas de observación flotantes.

site for New York City's Olympic plans, in 2008 and 2012. Although the city was eliminated from the Olympic race, it did not prevent the West Plan from happening. Instead, it reinforced the fact that its comparison with other Olympic sites' waterfront rebirth was inevitable. "This is the kind of park that a decade ago had people streaming to Barcelona and hailing it as a new frontier in urban design. Gantry Park is even better than many of the small parks built in Barcelona. Pasqual Maragall, its enlightened mayor, encouraged his architects to take risks, and risks do not pay off equally well. The miracle of Gantry Park is that it takes risks in a city that has long been frightened of them. The payoff is spectacular."²³

Gantry Plaza State Park took its name from two large bridge cranes (Figure 7), known as *gantries* (Figure 8), which were elevators to lift freight wagons onto ships at the beginning of the 20th century. The park proposal kept these elevators as a vestige of the place's memory. The *gantries'* monumental presence was phenomenal. With the UN building in the background, the *gantries* stood up no longer as mechanical artifacts but as two triumphal arches of a past civilization. This was the first time New Yorkers were able to celebrate its industrial past from a new radical and refreshing perspective. Visitors could delight the *gantries* from a casual topography of scattered rocks, which allow descending to the water's edge and touching it. There was no longer a linear and predictable walkway but narrower and winding paths, which introduce a new version of dispersed vegetation and capricious aggregations of rocks that simulates a natural world (Figure 9). Balsley's team designed four additional slim piers as if they were floating viewing platforms. Each of them was different in length, shape and urban furniture. For

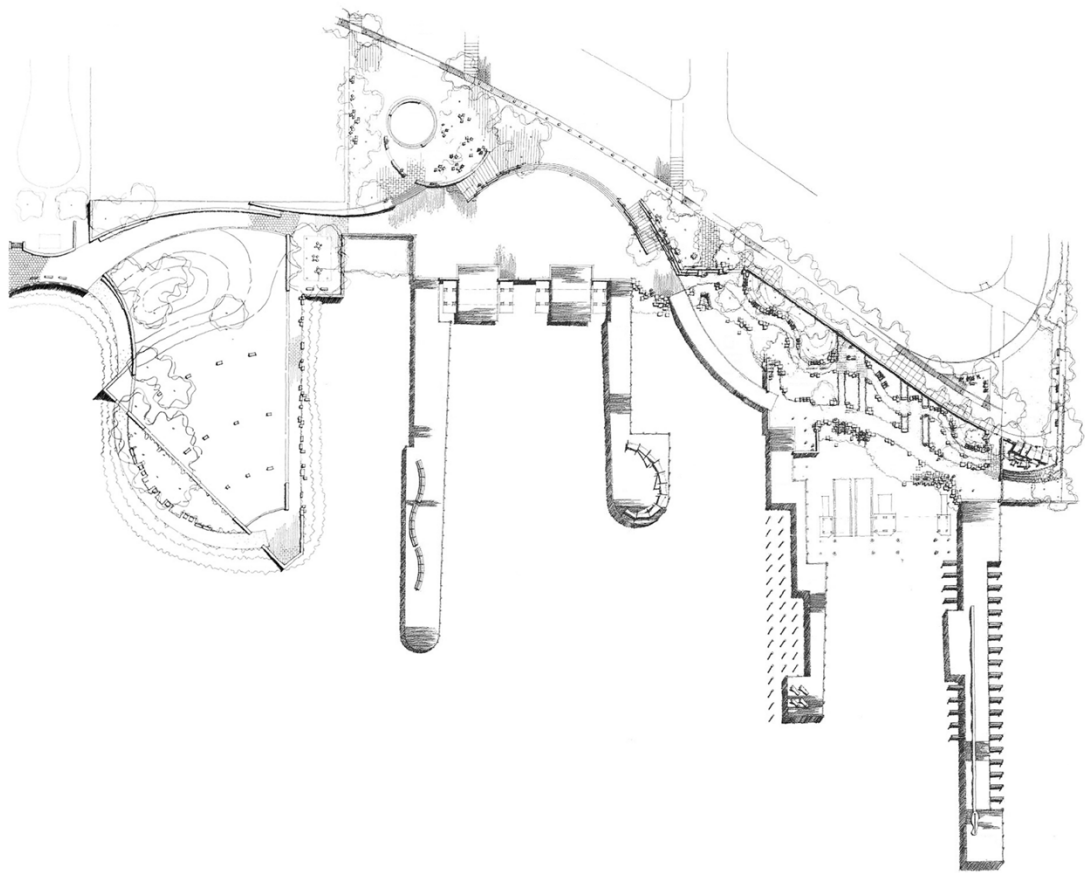


Figura 7. Thomas Balsley, boceto para la propuesta en planta de Gantry Plaza State Park, 1998.

Figure 7. Thomas Balsley's, 1998, sketch of Gantry Plaza State Park masterplan.

Cada uno de ellos era diferente en longitud, forma y mobiliario urbano. Para Muschamp, el secreto que hizo especial a este lugar era el hecho de que "revela lo desconocido. Porque el señor Balsley se ha dejado adentrar en lo que Gaston Bachelard llamó la poética del espacio, un mundo interior de imágenes, relaciones, descubrimientos y sorpresas. El nido. La cáscara. La miniatura. Inmensidad íntima. La dialéctica del exterior y el interior. Éstos son todos los conceptos de Bachelard. Uno los ve espacializados aquí, en una profusión de formas."²⁴

Muschamp, the secret that made this place special was the fact that "it reveals the unknown. Because Mr. Balsley has let himself enter into what Gaston Bachelard called the poetics of space, an inner world of images, relationships, discovery and surprise. The nest. The shell. The miniature. Intimate immensity. The dialectics of outside and inside. These are all Bachelard's concepts. One sees them spatialized here, in a profusion of forms."²⁴

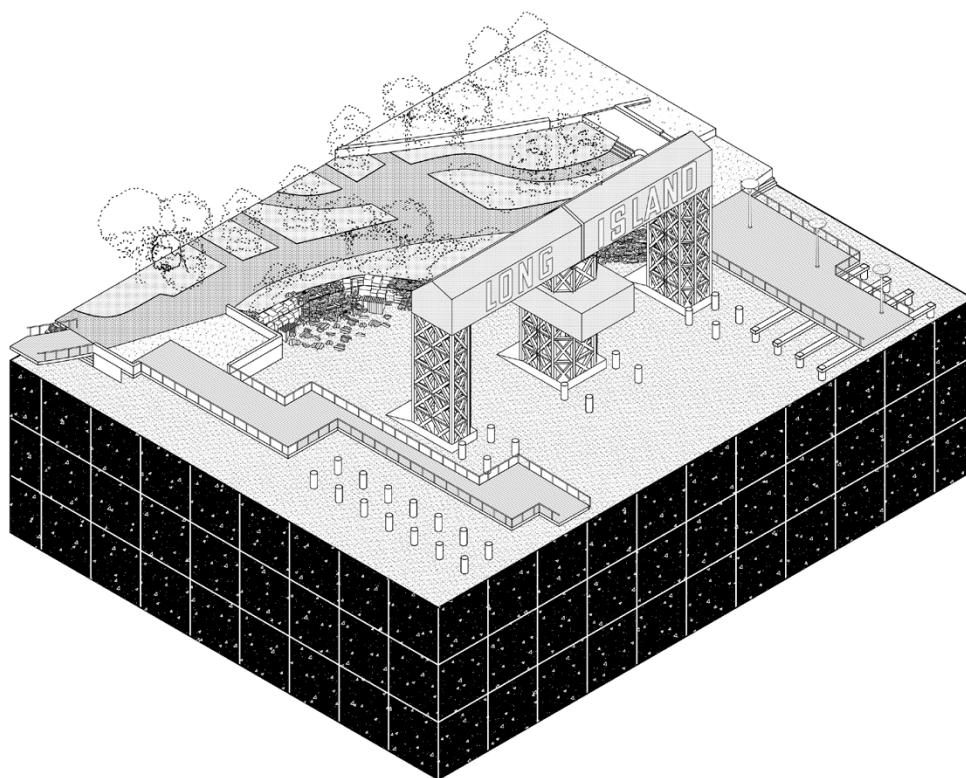


Figura 8. Detalle de los dos puentes grúa existentes entre los nuevos muelles proyectados para Gantry Plaza State Park.

Figure 8. Detail of the two existing gantries among the two new projected piers of Gantry Plaza State Park.

A pesar de que todos estos atributos también estuvieron presentes en otros ejemplos como Barcelona, Muschamp defendió que el mérito de *Gantry Plaza* era mayor. Por una sencilla razón: Barcelona disfrutó de una sólida tradición de edificios que articulaban lo desconocido, especialmente en los años ochenta, cuando Barcelona fue un laboratorio urbano que exploraba el espacio público. En Barcelona, el arquitecto y urbanista Oriol Bohigas apoyó a los diseñadores. Bohigas era en ese momento consultor del alcalde Pasqual Maragall. De forma no diferente al caso de Barcelona, en *Gantry Plaza*, la política Rosina Abramson, directora de *Queens West Development*

Despite the fact that all these attributes were also present in other examples such as Barcelona, Muschamp defended that the merit of Gantry Plaza was greater. Because of a simple reason: Barcelona enjoyed a robust tradition of using buildings that articulated the unknown, especially in the eighties, when Barcelona was an urban laboratory that explored public space. In Barcelona, the architect and urban planner Oriol Bohigas supported designers. Bohigas was at the time Mayor Pasqual Maragall's consultant. Nevertheless, in Gantry Plaza, the politician Rosina Abramson, the director of Queens West Development Corporation

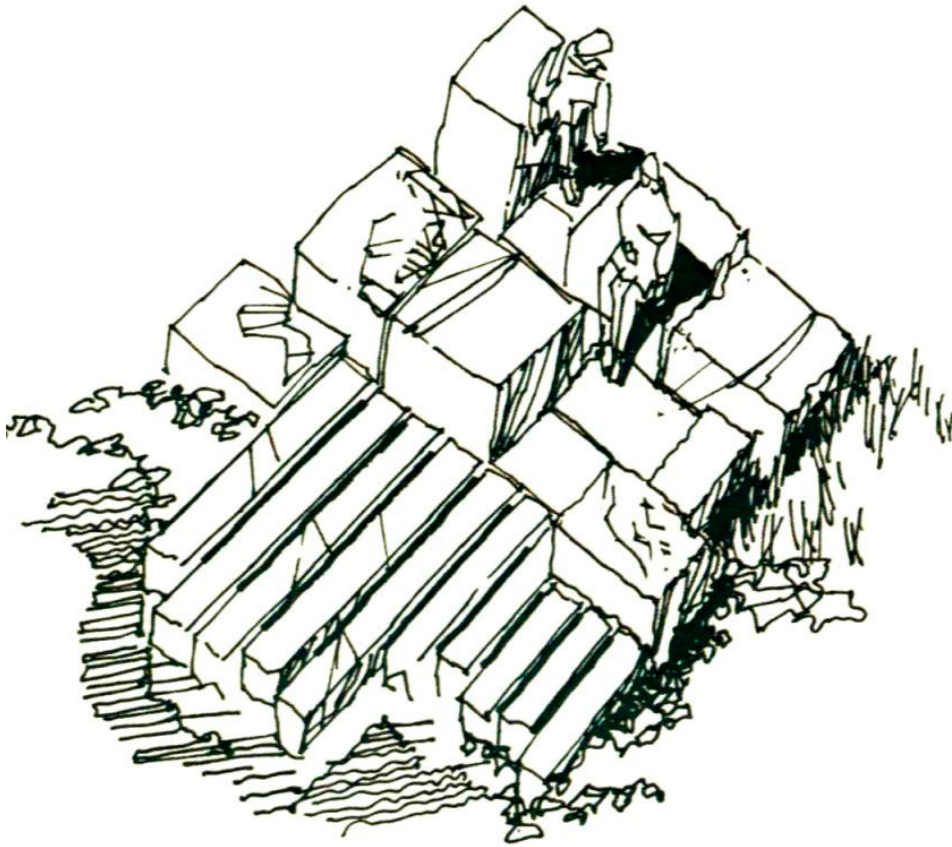


Figura 9. Thomas Balsley, 1998. Boceto de detalle de la orilla del río en Gantry Park, con cascada de rocas que desciende hasta el agua.

Figure 9. Thomas Balsley's, 1998, sketch of the Gantry Plaza water edge detail with a cascade of rocks to descend to the water.

Corporation apoyó el diseño de Balsley. Sin embargo, la pronta salida de Abramson de la administración dejó un futuro incierto en relación con la innovación que la arquitectura pudiera aportar a West Queens.

supported Balsley's design. However, Abramson's early departure from the administration left an uncertain future in relation with the architecture innovation in West Queens.

Desafortunadamente, lo que sucedió en Battery Park City volvió a ocurrir en West Queens. "En 1979, la Autoridad Portuaria creó un programa audaz de

Unfortunately, what had previously happened in Battery Park City did not happen again in West Queens. "In 1979, the Battery Park City

parques y otros espacios, con excelentes resultados en *Battery Park*. Sin embargo, dejó la arquitectura fuera de juego, y reclutó para el espacio urbano el talento de artistas como Ned Smythe, Mary Miss, Siah Armijami, Scott Burton y R. J. Fleishman. Aunque valió la pena hacer el experimento, *Battery Park City* sentó un precedente lamentable, enviando el mensaje de que los artistas eran superiores a los arquitectos en el campo de la imaginación.²⁵ Al hacerlo, West Queens continuaría la tradición de Nueva York de invitar a los arquitectos a pensar con valentía. Pero a pesar de todo, Muschamp lamentaría que una ubicación frente a Naciones Unidas perdiese la oportunidad de ser un gran lugar de experimentación frente a una institución, que ya había perdido su sentido, y recordó cómo en Barcelona, hacía apenas una década, Oriol Bohigas ofrecía a los arquitectos un desafío similar.²⁶ En la década de los ochenta, en Barcelona nadie sabía cómo sería una ciudad postindustrial, ni cómo afectarían las nuevas comunicaciones al trabajo, la vivienda, el ocio y la relación entre ellos. Tampoco cómo los espacios públicos podrían adaptarse a todos estos cambios. Sin embargo, en opinión de Muschamp, este nuevo plan urbanístico de West Queens habría ofrecido el escenario perfecto para crear una nueva versión de las Naciones Unidas junto al agua, como hizo Barcelona con su nueva versión de ciudad postindustrial.

CONCLUSIONES

Battery Park City Authority y *West Queens Corporation Development* establecen dos modelos valiosos de sistemas de gobernanza colectiva con dos coaliciones diferentes de actores, marcos de apoyo, sistemas legales y pautas de planificación urbana para la transformación del litoral de la ciudad. Al esbozar el trasfondo político, económico, histórico y social de estas dos propuestas frente al río, este artículo analiza los detalles de una práctica ahora

*Authority created a bold program of parks and other spaces, with excellent results. However, it left architecture out in the cold. Instead, it enlisted the talents of artists like Ned Smythe, Mary Miss, Siah Armijami, Scott Burton, and R. J. Fleishman. The experiment was worth making, but it set an unfortunate precedent, sending the message that artists are superior to architects in the imagination department.*²⁵ *In doing so, West Queens continues New York City's tradition of engaging architects to think boldly. Muschamp regretted that a location in front of the United Nations lost the opportunity to be a place of experimentation in front of an institution, which had already lost its meaning, and he remembered how in Barcelona, just a decade ago, Oriol Bohigas gave architects a similar challenge.*²⁶ *In the eighties, in Barcelona nobody knew how a postindustrial city would be, nor how the new communications would affect work, housing, recreation and the relationship between them. Neither how public spaces would be able to accommodate all these changes. However, in Muschamp's opinion, this new urban development plan in West Queens would have offered the perfect venue to create a new version of the United Nations by the water, as Barcelona made with its new version of post-industrial city.*

CONCLUSIONS

Battery Park City Authority and West Queens Corporation Development set two valuable models of collective governance systems with two different coalitions of actors, supportive frameworks, legal systems and planning guidelines for the transformation of New York City's waterfront. In outlining the political, economic, historic and social background of two waterfront proposals, the paper analyzes the details of a now-global

global: la revitalización del frente marítimo urbano. La comparación de estos dos modelos de gran relevancia urbana con los resultados de la investigación local sirve para enfatizar las diferencias críticas entre ubicaciones, intereses y entornos. En la deseable ubicación de *Battery Park City*, en el extremo sur de la isla de Manhattan frente al icónico puerto de Nueva York, no sorprende que fuera un lugar de interés y preocupación para un conjunto muy diverso de actores como autoridades, comunidades, organizaciones de arte y promotores privados. Por el contrario, incluso con la extraordinaria ubicación del *Gantry Plaza State Park*, éste no concilia tantas influencias, objetivos e intereses relacionados entre sí como en el caso de *Battery Park City*. La revisión de estos dos precedentes concluye que la dificultad básica en los esquemas de reurbanización del margen fluvial radica en la reconciliación de los muchos diferentes agentes, que son de vital importancia en el proceso de gestación de las obras.

En el controvertido proceso de revitalización de frentes marítimos, otra conclusión de esta investigación señala que la reconciliación de intereses muy diferentes es importante; sin embargo, esto no significa que sea deseable una visión compartida. En cambio, el futuro éxito de estos espacios se basa en una verdadera diversificación de agentes e intereses. El ejemplo de *Battery Park City* se sustenta en una heroica batalla de treinta años de altibajos socio-políticos y económicos en el marco de tiempo de cinco administraciones. Su aceptación pública y su exitoso diálogo espacial con el resto de la ciudad refleja un proceso latente de fuerzas y tendencias a través de los años, que involucra actitudes comunitarias y sensibilidades ambientales. Un conjunto de parámetros que se refleja en una evolución lenta y serena a lo largo de las décadas. *Battery Park City* no es una propuesta de diseño ruidosa que pretenda competir con su contexto, sino que su éxito popular radica precisamente en este aparente anonimato con

practice: waterfront revitalization. The comparison of two models of broader relevance with the results of local investigation serves to emphasize critical differences between locations, interests and environments. In the highly visible Battery Park City, at the southern tip of the island of Manhattan facing the New York's iconic harbor, it is no surprise that its strategic location is of interest and concern to a very diverse set of actors such as authorities, communities, art organizations and private developers. On the contrary, even with Gantry Plaza State Park's extraordinary location, it does not reconcile the many interrelated influences, objectives and interests involved as in the case of Battery Park City. The review of these two precedents concludes that the basic difficulty involved in the waterfront redevelopment schemes lies in the reconciliation of the many different agents, which are part of the process.

In the contested process of the revitalization of waterfront sites, another conclusion of this research points out that a reconciliation of very different interests is important, however this does not mean that a shared vision is desirable. Instead, the future success of these spaces relies on a true diversification of agents and interests. The example of Battery Park City underpins a heroic battle of thirty years of sociopolitical and economic ups-and-downs within the time frame of five administrations. Its public acceptance and its successful spatial dialog with the rest of the city reflects a simmering process of forces and trends through the years, which involves community attitudes and environmental sensibilities. A set of parameters which is reflected on a slow and serene evolution over the decades. Battery Park City is not a loud design proposal which intends to compete with its context, instead its popular success relies exactly on this apparent anonymity with some moments of surprise, and its

algunos momentos de sorpresa, y fluidez con su entorno. La perfecta unión de la propuesta de Cooper y Eckstut junto con la retícula de Manhattan une a las personas, llevando a los ciudadanos y visitantes del *Downtown* de regreso a la orilla del río. Un logro que, como señala el autor Brian Hoyle, es "un signo tangible de la continua vitalidad de las ciudades."²⁷

Además, otro ingrediente del "éxito" de la aceptación del nuevo frente del río por parte del público reside en una solución de diseño sensible y, a menudo, controvertida. Tanto *Battery Park City* como *Gantry Park* contribuyeron a transformar el límite de la ciudad sin destruir una zona postindustrial, a la vez de generar entornos capaces de administrar la vegetación urbana y ayudar a preservar valiosos artefactos industriales. Ofrecieron los primeros pasos de una experimentación audaz capaz de sacudir las formas tradicionales del diseño urbano, al mismo tiempo que lucharon con un lento proceso de negociación y compromiso de una vertiginosa implementación política de proyectos costeros. Es lamentable la forma en que las operaciones de limpieza en otras ciudades costeras han deteriorado las condiciones del puerto existente. El exceso de saneamiento y demolición a veces ha restado valor al carácter y al interés de las zonas portuarias tanto para los visitantes como para la población local. El equilibrio entre lo nuevo y lo existente, lo tradicional o lo importado es fundamental y ambos ejemplos analizados generan un reencuentro profundamente arraigado entre el pasado y el futuro de la ciudad de Nueva York.

Al examinar estos dos ejemplos de litoral, también es importante reflexionar sobre el impacto que la innovación y transformación de un espacio público abierto tiene en los intereses y demandas de la ciudad existente. ¿Un paseo marítimo innovador garantiza una arquitectura innovadora para la ciudad del siglo XXI? Desafortunadamente, la respuesta es no. Tanto en *Battery Park City* como en *Gantry Park*,

fluidity with its surroundings. The perfect stitching of Cooper and Eckstut's proposal together with the Manhattan's grid draws people together, bringing citizens and visitors from Downtown back to the river's edge. An achievement which, as the author Brian Hoyle points out, is "a tangible sign of the continuing vitality of the cities."²⁷

In addition, another ingredient in the "success" of the waterfront acceptance by the public lies on the sensitive and often controversial design solution. Both Battery Park City and Gantry Park made a contribution in transforming unexploited waterfronts –a landfill and a postindustrial edge– into environments able to manage urban greenery and help preserve precious industrial artifacts. They offered the first steps of an audacious experimentation able to shake traditional forms of urban design, at the same time that they struggled with a slow process of negotiation and compromise of a vertiginous political implementation of coastline projects. The way in which the clean-up operations in other waterfront cities have dilapidated the existing harbor conditions is unfortunate. The over sanitation and demolition have sometimes detracted the character and interest of harbor areas both for visitors and local people. The balance between new and existing, traditional or imported counterparts is critical and both of New York's examples generate a deep-rooted reunion between past and future.

In examining these two waterfront examples, it is also important to reflect on the impact that the innovation and transformation of an open public space has in the interests and demands of the inner city. Does an innovative waterfront ensure an innovative architecture for the twenty first century city? The answer unfortunately is no. In both Battery Park City and Gantry Park, all these promising

todos estos activos prometedores se quedaron cortos cuando ambos finalmente fracasaron en el desarrollo de una arquitectura apasionante que estuviera al nivel de sus sofisticados diseños urbanos. Ambos apuntaron a una agenda inmobiliaria idéntica, que era simple y monolítica: elevar rápidamente el valor de los inmuebles más allá de la orilla del río. Un objetivo impulsado por la visión de la anterior administración Bloomberg que proponía una ciudad más verde sustentada por fondos especiales y el apoyo económico federal tras los ataques terroristas de 2001. Un plan urgente para revivir Nueva York como una ciudad más verde, más accesible y más abierta, que consideraba el desarrollo del frente marítimo como un imperativo moral. Una fórmula que recientemente la administración del alcalde Bill de Blasio ha adoptado para su agenda de vivienda social asequible. Sin embargo, este compromiso moral pasa por alto los factores más decisivos de la recesión de la ciudad: el aumento imparable del valor del suelo al reemplazar a los trabajadores y las fábricas de bajo alquiler con parques frente al río, viviendas de altos alquileres y edificios de oficinas.²⁸

Como nota final, la remodelación del litoral, en la ciudad de Nueva York y en otras partes del mundo, está aquí para quedarse, pero todos los esfuerzos son en vano si una solución exquisita y dinámica al borde del agua no refleja un verdadero equilibrio entre los intereses públicos y privados y no se compromete con la ciudad existente. Si en los años sesenta, *Battery Park City* inició un proceso capaz de desplazar viejas ideas preestablecidas que preferían al sector privado frente a la inversión pública, ahora es el momento de continuar el compromiso entre las alianzas públicas y los intereses inmobiliarios en el frente marítimo. Después de décadas de declive, la ciudad de Nueva York y muchos otros lugares del mundo miran hacia atrás a su pasado industrial y hacia un futuro postindustrial. Sin embargo, es fundamental resaltar que este futuro no puede basarse

*assets fell short when both ultimately failed in developing a thrilling architecture at the level of their sophisticated urban designs. Both pointed to an identical real estate agenda, which was simple and monolithic: to quickly raise the value of real estate beyond the water's edge of the city. A target fueled by the former Bloomberg administration's vision for a greener city fed by special funds and federal economic support after the 2001 terrorist attacks. An urgent plan to revive New York City as a greener, more accessible, more open city that casted waterfront development as a moral imperative. A formula, which lately Mayor Bill de Blasio's administration, has embraced for its affordable housing agenda. However, this moral commitment overlooks the most decisive factors in the city's downturn: the unstoppable increase of land value by replacing low-rent workers and factories with manicured waterfront parks, high-rent professionals and office buildings.*²⁸

As a final note, waterfront redevelopment, in New York City and elsewhere around the world, is here to stay but all efforts are in vain if an exquisite and dynamic water's edge solution does not reflect a true balance between public and private interests and does not commit to the inner city itself. If in the sixties, Battery Park City initiated a process able to displace old ideas that preferred the private sector in comparison to public investment, now it is time to continue the commitment between public alliances and real estate interests at the waterfront. After decades of decline, New York City and many other places in the world look back to their industrial pasts and forward to a post-industrial future. However, it is fundamental to highlight that this future cannot rest on one single formula, but it needs to be supported by multiple visions. In this

en una sola fórmula, sino que debe apoyarse en múltiples visiones. En este caso, el margen fluvial de Nueva York es un precedente extraordinario para estudiar. La ciudad no puede olvidar su rica diversidad sociocultural y urbana, sino aprender de ella. "El límite con el río no quiere ser echado a los pastos. Quiere ser productivo además de escénico. Si ya no puede soportar el transporte de mercancías, ¿qué otras ideas nuevas existen ahí fuera?"²⁹

case, *New York's waterfront is an extraordinary precedent to study. The city cannot forget its rich sociocultural and urban diversity but learn from it. "The waterfront does not want to be put out to pasture. It wants to be productive as well as scenic. If it can no longer support shipping, what other fresh ideas are out there?"*²⁹

Notas y Referencias

- Carola Hein, "The Port Cityscape: Spatial and institutional approaches to port city relationships," *PORTUSplus*, no. 8. "Governance in Port City Regions" (Diciembre 2019): 1-8.
- Samuel Taylor Coleridge, *The Rime of the Ancient Mariner and Other Poems* (Nueva York: Collins Classics, 2016), 13-14.
- Ada Louise Huxtable, "Upheaval at Battery. Stock Exchange Urban-Renewal Plan Posing Touchy Architectural Issues," *The New York Times*, 10 de octubre, 1963.
- Ibid.
- David L. A. Gordon, *Battery Park City: Politics and Planning on the New York Waterfront* (Ontario: Overseas Publishers Association, 1997), 10.
- Steven V. Roberts, "Governor Urges 'City' at Battery," *The New York Times*, 13 de mayo, 1966
- Ada Louise Huxtable, "City of Hope, City of Despair," *The New York Times*, 26 de junio, 1966.
- Samuel Zipp, *Manhattan Projects: The Rise and Fall of Urban Renewal in Cold War New York* (Oxford: Oxford University Press, 2012).
- Joseph Fried, "Building in Battery Park Finally Starts," *The New York Times*, 21 de septiembre, 1974.
- "Archivo Moshe Safdie Architects," *Habitat I New York*, McGill Library, acceso 10 de noviembre, 2019, <http://cac.mcgill.ca/moshesafdie/fullrecord.php?ID=10818&d=1>.
- Lawrence Halprin, *New York, New York: a study of the quality, character, and meaning of open space in urban design* (Nueva York: Seymour B. Durst Old York Library, 1968), 107.
- Edward Schumacher, "13 Years Later, Battery Park City's an Empty Dream," *The New York Times*, 26 de octubre, 1979.
- Carl Glassman, "On the Beach: Battery Park City Back in the Day of Sand, Sun, Art and Fun," *The New York Times*, 6 de mayo, 2013.
- Larson Kay, "On the Beach," *New York Magazine*, 5 de septiembre, 1985.
- Larson Kay, "Sculpture in the Sand," *New York Magazine*, 30 de julio, 1984.
- David Gissen, *Manhattan Atmospheres: Architecture, the Interior Environment and Urban Crisis* (Minnesota: University of Minnesota Press, 2014), 25.
- Anne Pasternak, *Creative Time: The Book: 33 Years of Public Art in New York* (New York: Princeton Architectural Press, 2007), 15.
- Paul Goldberger, "Public Space Gets a New Cachet in New York," *The New York Times*, 22 de mayo, 1988.
- David W. Dunlap, "Charting the Future of the Waterfront: Comprehensive Plan is the First Proposed by the City," *The New York Times*, 15 de noviembre, 1992.
- Ilaria Salvadori, "Gantry Plaza State Park, Queens, New York," *Places Journal* 15, no. 1 (octubre 2002): 6-9.
- Herbert Muschamp, "Queens West: Why Not Something Great?," *The New York Times*, 22 de mayo, 1994.

Notes and References

- Carola Hein, "The Port Cityscape: Spatial and institutional approaches to port city relationships," *PORTUSplus*, no. 8. "Governance in Port City Regions" (December 2019): 1-8.
- Samuel Taylor Coleridge, *The Rime of the Ancient Mariner and Other Poems* (New York: Collins Classics, 2016), 13-14.
- Ada Louise Huxtable, "Upheaval at Battery. Stock Exchange Urban-Renewal Plan Posing Touchy Architectural Issues," *The New York Times*, October 10, 1963.
- Ibid.
- David L. A. Gordon, *Battery Park City: Politics and Planning on the New York Waterfront* (Ontario: Overseas Publishers Association, 1997), 10.
- Steven V. Roberts, "Governor Urges 'City' at Battery," *The New York Times*, May 13, 1966.
- Ada Louise Huxtable, "City of Hope, City of Despair," *The New York Times*, June 26, 1966.
- Samuel Zipp, *Manhattan Projects: The Rise and Fall of Urban Renewal in Cold War New York* (Oxford: Oxford University Press, 2012).
- Joseph Fried, "Building in Battery Park Finally Starts," *The New York Times*, September 21, 1974.
- "The Moshe Safdie Archive," *Habitat I New York*, McGill Library, accessed November 10, 2019, <http://cac.mcgill.ca/moshesafdie/fullrecord.php?ID=10818&d=1>.
- Lawrence Halprin, *New York, New York: a study of the quality, character, and meaning of open space in urban design* (New York: Seymour B. Durst Old York Library, 1968), 107.
- Edward Schumacher, "13 Years Later, Battery Park City's an Empty Dream," *The New York Times*, October 26, 1979.
- Carl Glassman, "On the Beach: Battery Park City Back in the Day of Sand, Sun, Art and Fun," *The New York Times*, May 6, 2013.
- Larson Kay, "On the Beach," *New York Magazine*, September 5, 1985.
- Larson Kay, "Sculpture in the Sand," *New York Magazine*, July 30, 1984.
- David Gissen, *Manhattan Atmospheres: Architecture, the Interior Environment and Urban Crisis* (Minnesota: University of Minnesota Press, 2014), 25.
- Anne Pasternak, *Creative Time: The Book: 33 Years of Public Art in New York* (New York: Princeton Architectural Press, 2007), 15.
- Paul Goldberger, "Public Space Gets a New Cachet in New York," *The New York Times*, May 22, 1988.
- David W. Dunlap, "Charting the Future of the Waterfront: Comprehensive Plan is the First Proposed by the City," *The New York Times*, November 15, 1992.
- Ilaria Salvadori, "Gantry Plaza State Park, Queens, New York," *Places Journal* 15, no. 1 (October 2002): 6-9.
- Herbert Muschamp, "Queens West: Why Not Something Great?," *The New York Times*, May 22, 1994.

- ²² Herbert Muschamp, "Where Iron Gives Way to Beauty and Games," *The New York Times*, 13 de diciembre, 1998.
- ²³ Ibid.
- ²⁴ Herbert Muschamp, "Where Iron Gives Way to Beauty and Games," *The New York Times*, 13 de diciembre, 1998.
- ²⁵ Ibid.
- ²⁶ Oriol Bohigas, *Barcelona 1980-1992: Ciudad y Arquitectura* (Barcelona: Rizzoli International Publications, 1991). Para una comprensión del rol de Oriol Bohigas en la revitalización del frente marítimo de Barcelona.
- ²⁷ Brian Hoyle, "Global and Local Change on the Port-City Waterfront," *Geographical Review* 90, no. 3 (Julio 2000): 395-417.
- ²⁸ Robert Filtch, *The Assassination of New York* (New York: Verso Books, 1993).
- ²⁹ Herbert Muschamp, "On the Hudson, Launching Minds Instead of Shipping?," *The New York Times*, 6 de junio, 1993.
- ²² Herbert Muschamp, "Where Iron Gives Way to Beauty and Games," *The New York Times*, December 13, 1998.
- ²³ Ibid.
- ²⁴ Herbert Muschamp, "Where Iron Gives Way to Beauty and Games," *The New York Times*, December 13, 1998.
- ²⁵ Ibid.
- ²⁶ Oriol Bohigas, *Barcelona 1980-1992: City and Architecture* (Barcelona: Rizzoli International Publications, 1991). For a comprehensive justification of Oriol Bohigas' role in the revitalization of Barcelona's waterfront.
- ²⁷ Brian Hoyle, "Global and Local Change on the Port-City Waterfront," *Geographical Review* 90, no. 3 (July 2000): 395-417.
- ²⁸ Robert Filtch, *The Assassination of New York* (New York: Verso Books, 1993).
- ²⁹ Herbert Muschamp, "On the Hudson, Launching Minds Instead of Shipping?," *The New York Times*, June 6, 1993.

BIBLIOGRAPHY

- Bohigas, Oriol. *Barcelona 1980-1992: City and Architecture*. Barcelona: Rizzoli International Publications, 1991.
- Coleridge, Samuel Taylor. *The Rime of the Ancient Mariner and Other Poems*. New York: Collins Classics, 2016.
- Dunlap, David W. "Charting the Future of the Waterfront: Comprehensive Plan is the First Proposed by the City." *The New York Times*, November 15, 1992.
- Filtch, Robert. *The Assassination of New York*. New York: Verso Books, 1993.
- Fried, Joseph. "Building in Battery Park Finally Starts." *The New York Times*, September 21, 1974.
- Gissen, David. *Manhattan Atmospheres: Architecture, the Interior Environment and Urban Crisis*. Minnesota: University of Minnesota Press, 2014.
- Glassman, Carl. "On the Beach: Battery Park City Back in the Day of Sand, Sun, Art and Fun." *The New York Times*, May 6, 2013.
- Goldberger, Paul. "Public Space Gets a New Cachet in New York." *The New York Times*, May 22, 1988.
- Gordon, David L. A. *Battery Park City: Politics and Planning on the New York Waterfront*. Ontario: Overseas Publishers Association, 1997.
- Halprin, Lawrence. *New York, New York: a study of the quality, character, and meaning of open space in urban design*. New York: Seymour B. Durst Old York Library, 1968.
- Hein, Carola. "The Port Cityscape: Spatial and institutional approaches to port city relationships." *PORTUSplus*, no. 8. "Governance in Port City Regions" (December 2019): 1-8.
- Hoyle, Brian. "Global and Local Change on the Port-City Waterfront." *Geographical Review* 90, no. 3 (July 2000). <https://doi.org/10.2307/3250860>
- Huxtable, Ada Louise. "City of Hope, City of Despair." *The New York Times*, June 26, 1966.
- Huxtable, Ada Louise. "Upheaval at Battery. Stock Exchange Urban-Renewal Plan Posing Touchy Architectural Issues." *The New York Times*, October 10, 1963.
- Jacobs, Karrie. "The rise of New York's new leisure waterfront." *Curbed New York*, August 31, 2018.
- Kay, Larson. "On the Beach." *New York Magazine*, September 5, 1985.

- Kay, Larson. "Sculpture in the Sand." *New York Magazine*, July 30, 1984.
- Meyer, Han. *City and Port: Urban Planning as a Cultural Venture in London, Barcelona, New York, and Rotterdam. Changing Relations between Public Urban Space and Large-Scale Infrastructure*. Utrecht: International Books, 1999.
- Muschamp, Herbert. "On the Hudson, Launching Minds Instead of Shipping?" *The New York Times*, June 6, 1993.
- Muschamp, Herbert. "Queens West: Why Not Something Great?" *The New York Times*, May 22, 1994.
- Muschamp, Herbert. "Where Iron Gives Way to Beauty and Games." *The New York Times*, December 13, 1998.
- McGill Library. "Moshe Safdie Archive." Habitat I New York. Accessed November 10, 2019. <http://cac.mcgill.ca/moshesafdie/fullrecord.php?ID=10818&d=1>.
- Pasternak, Anne. *Creative Time: The Book: 33 Years of Public Art in New York*. New York: Princeton Architectural Press, 2007.
- Roberts, Steven V. "Governor Urges 'City' at Battery." *The New York Times*, May 13, 1966.
- Salvadori, Ilaria. "Gantry Plaza State Park, Queens, New York." *Places Journal* 15, no. 1 (October 2002).
- Schumacher, Edward. "13 Years Later, Battery Park City's an Empty Dream." *The New York Times*, October 26, 1979.
- Zipp, Samuel. *Manhattan Projects: The Rise and Fall of Urban Renewal in Cold War New York*. Oxford: Oxford University Press, 2012.

IMAGE SOURCES

1. David Attie / Getty Images. **2.** Anthony Calvacca / New York Post Archives / Getty Images. **3.** Courtesy Moshe Safdie Architects. **4.** Fred R. Conrad / New York Times Archive. Image by the author. **5.** Image by the author. **6.** Image by the author, in collaboration with Eduardo Mediero and Evan Parness. **7.** Courtesy SWA/Thomas Balsley. **8.** Image by the author, in collaboration with Eduardo Mediero and Evan Parness. **9.** Courtesy SWA/Thomas Balsley.