



LA RECONQUISTA DEL ESPACIO PÚBLICO EN MANHATTAN: 2002-2012. Trabajo Final **Máster**

MATEOS CRUZ, MARÍA JOSÉ
Director: PÉREZ IGUALADA, JAVIER

“New York is New York because it has majestic places, open to the public, that convey the unique thrill of being here. If you study New York history, you realize that it is often at the moments when New York has faced its greatest challenges that we’ve had our biggest achievements. (...) That’s the story of our city, century after century. Times change, but New York City often leads the change.

The key to New York’s success has always been our leaders’ foresight and courage to boldly meet challenges and capitalize on opportunities.”

Mayor Michael R. Bloomberg
on Thursday, December 12, 2002.

1. Introducción	7
2. Antecedentes. El espacio público en Manhattan	8
2.1. Cuatro episodios en la historia del espacio público en Manhattan	9
2.1.1. Un parque: Central Park	10
2.1.2. Tres plazas: Rockefeller Plaza, Lever House y Seagram Building	12
2.1.3. Tres espacios abiertos: Gramercy park, Washington Square y Bryant Park	17
2.1.4. Un <i>waterfont</i> : East River Drive	23
3. Recuperación del espacio público. Proyectos	25
3.1. Parques y plazas	26
3.1.1. Hudson Yards & Boulevard	26
3.1.2. National September Memorial	29
3.2. Paseos y ejes urbanos	35
2.2.1. High line	35
2.2.2. Fulton corredor	39
2.2.3. Green Light for Midtown	41
3.3. Waterfronts	46
3.3.1. Manhattan	46
3.3.1.1 Northern Manhattan Waterfronts	48
3.3.1.1.1. Inwood Hill Park	48
3.3.1.1.2. Highbridge Park	51
3.3.1.1.3. Fort Washington Park	54
3.3.1.2 Lower Manhattan Waterfronts	56
3.3.1.2.1. East River waterfront esplanade	56
3.3.1.2.2. Battery Park	68
3.3.1.2.3. Hudson River Park	72
3.3.2. Brooklyn	77
3.3.2.1. Brooklyn Bridge Park	77
4. Conclusiones	80
5. Anexos	84
6. Bibliografía y fuentes	88
6.1. Bibliografía	88
6.2. Fuentes	92

1. Introducción

Los espacios públicos son lugares vitales en el funcionamiento de las ciudades, que permiten desarrollar multitud de funciones. Todas las ciudades se caracterizan por espacios simbólicos y aglutinadores, representativos del conjunto de la ciudad. Además estos espacios cumplen también funciones a otra escala, como complemento del espacio privado de la vivienda. Por otro lado, en momentos con grandes desigualdades económicas entre ciudadanos, intervenir en el espacio público, actuando en lo que es común a todos, tiene también la intención de reequilibrar, en la medida de lo posible, las diferencias existentes.

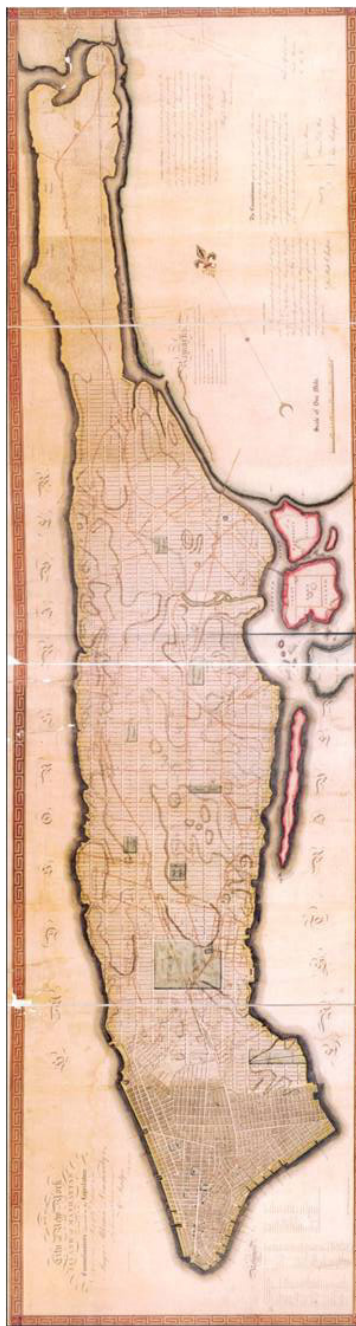
Tras la segunda Guerra Mundial, comenzaron a aplicarse nuevos criterios urbanísticos que permitían la reducción e incluso la eliminación de los espacios públicos en las ciudades y que favorecían especialmente la hegemonía del automóvil. Sin embargo, a partir de los años ochenta los nuevos modelos urbanísticos reclamaban la recuperación de los espacios públicos. Así, esta recuperación se convierte en una verdadera reconquista de lo público a favor del peatón.

Después de los atentados del 11 de septiembre, el centro financiero de Nueva York queda absolutamente destruido, y la ciudad debe buscar formas para lograr reconstruirlo y mantener su estatus como primera potencia financiera mundial. Con el fin de coordinar la reconstrucción de la ciudad, e impulsado por el cambio en el gobierno de la ciudad, se crea una nueva institución *Lower Manhattan Development (LMDC)*, haciendo especial énfasis en la participación ciudadana.

Parece oportuno iniciar el análisis con un estudio de los antecedentes y las actuaciones más icónicas que a lo largo de la historia han ido dando forma a la ciudad. Conocer la situación actual y el proceso que ha conducido hasta ella es primordial antes de abordar el estudio pormenorizado de las actuaciones desarrolladas desde el 2002. Para ello se agrupan en tres grandes bloques las intervenciones llevadas a cabo. Parques y plazas, ejes urbanos y frentes marítimos. En cada uno de ellos, de manera detallada, se expondrán las características de los proyectos y su vinculación con los planes territoriales que desde la alcaldía de Nueva York se han impulsado en la última década.

Por tanto, es intención de este Trabajo Final de Máster, procurar una visión general de los cambios sufridos en el planeamiento urbanístico de Manhattan a causa de las transformaciones sobrevenidas en la ciudad desde septiembre de 2011, cambios englobados en estrategias y planes con objetivos a corto y largo plazo, promovidos por la administración pública. A partir del análisis de las actuaciones llevadas a cabo en la ciudad de Nueva York y más concretamente en la isla de Manhattan, se pretende revisar la evolución del urbanismo recuperador de espacios públicos.

Si la historia nos ha enseñado algo, es que no se debe dudar de Nueva York. Nunca. Hemos hecho esto porque teníamos que hacerlo. (Bloomberg, 2002)



2.1. Plano de William Bridges (1811).

2. Antecedentes. El espacio público en Manhattan.

Hace ya doscientos años, en un visionario acto de planeamiento urbano, John Randel, John Rutherford, Gouverneur Morris y Simeon De Witt proyectaron el futuro de la ciudad de Nueva York desde las calles 14 hasta la 155 con la intersección de doce avenidas. Entre los tres dieron forma al Ensanche de Manhattan, una expansión súbita y sustancial de la ciudad cuyo modelado se realizó a través de un plan preconcebido en cuadrícula.

A favor de este planteamiento estaba la evidencia de que una estructura cuadriculada lo suficientemente desahogada favorecía la iluminación y la ventilación de los espacios, aumentando la salubridad y la calidad de vida. Incluso la comercial; hoy en día abundan los elogios y se reconoce que las espaciosas avenidas de Manhattan son imanes naturales para el comercio.

El siglo XIX se caracterizó por un rápido crecimiento de la ciudad de Nueva York, lo que impuso el establecimiento de nuevas reglas en materia de planeamiento urbano. Por ello, el *Commissioner's Plan* fue adoptado y se impuso el plan hipodámico de organización de la ciudad. Desde entonces, la famosa rejilla urbana ha tenido, a lo largo de las generaciones, identidad en sí misma. Así, uno de los tesoros de la ciudad de Nueva York, quizá el más oculto a la vista, es el sistema urbano que configuran sus calles y avenidas, el entramado de la isla de Manhattan. A pesar de lo regular del trazado, como todos los grandes planes urbanísticos, el entramado de calles no tiene una geometría puramente repetitiva.

La clave de la grandeza del trazado es la variedad: los bloques de 200 pies de ancho (norte-sur), aproximadamente 61 metros, varían en su longitud desde 250 hasta 900 pies (76-274 metros). Otra de sus características es que la trama no es inviolable desde su implantación, sino que se ha ido adaptando a lo largo del tiempo para ajustarse a las necesidades que se han ido sucediendo.

Pero, en cualquier caso, la estructura urbana de Manhattan impone claridad en el caos de la ciudad. Ningún otro planeamiento urbano ha hecho más por facilitar el flujo de movimiento en la ciudad. Como máquina para la vida urbana, la rejilla de Manhattan es prácticamente perfecta.

El *Commissioners' Plan* no contemplaba la construcción de *Central Park*; sin embargo, entre 1821 y 1855, el área metropolitana de Nueva York cuadruplicó su población. Dada la ampliación de la ciudad, la población contaba con escasos espacios abiertos a los que acudir para alejarse de la ruidosa y caótica vida de la ciudad. Frente a la urbanización galopante de Manhattan, se alzaron muchas voces para reclamar la creación de un espacio verde, a imagen del Bosque de *Boulogne* en París o de *Hyde Park* en Londres.

Poco después, la necesidad por parte de la ciudad de Nueva York de poseer un gran parque público fue expresada por el primer arquitecto paisajista, Andrew Jackson Downing, que comenzó a hacer pública la necesidad que tenía la ciudad de un parque público en 1844 y por el poeta y redactor del entonces *Evening*

Post (el ahora New York Post), William Cullen Bryant que exigía así que, *La municipalidad abra un parque, un gran parque, un verdadero parque que, para la sana diversión del pueblo, lo aleje del alcohol, del juego y de los vicios, para educar en las buenas maneras y en el orden.*

Un lugar elegante para la conducción al aire libre, fue el motivo por el que muchos neoyorquinos influyentes apoyaron la idea, y en 1853 la legislatura del Estado de Nueva York dio 2,8 km², el área situada entre las calles 59 y 106, para la creación del parque, e impuso un presupuesto máximo de 5 millones de dólares ⁽¹⁾. Otros grandes proyectos cambiaron también las decisiones previstas para el Plan, como la construcción del inmenso Rockefeller Center, de la Universidad de Columbia, o de Times Square.

En la década de los treinta, la ciudad de Nueva York comenzó un nuevo periodo de importantes cambios urbanísticos. El entonces Comisario de Parques de la ciudad Robert Moses, comenzó a manifestar sus intenciones, dar a la ciudad los equipamientos que no tenía hasta el momento. Así, Moses promovió proyectos en toda la ciudad de Nueva York en lo que a parques, frentes marítimos, zonas de juego y espacios abiertos se refiere.

La conocida retícula de calles de Manhattan es un proyecto en evolución, una propuesta que comenzó su desarrollo con una visión audaz de la ciudad en 1811, que ha ido siendo alterada y modificada por posteriores generaciones de urbanistas, constructores y promotores. La Gran Retícula mantiene la influencia perdurable del plan de 1811, y en la actualidad la red se ha convertido en una característica definitoria de la ciudad.

2.1. Cuatro episodios en la historia del espacio público en Manhattan.

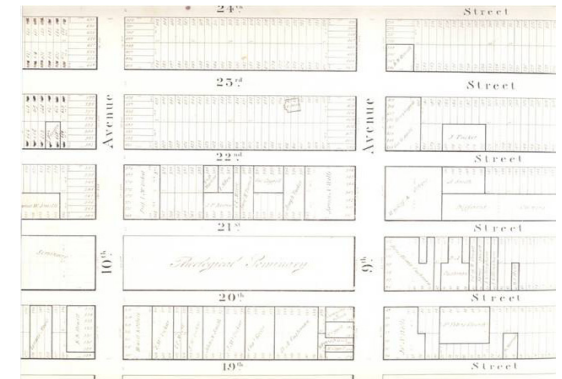
Con frecuencia los nodos más importantes de la ciudad se encuentran en su trama urbana. Son puntos focales intensos hacia los que convergen tanto los residentes como los visitantes, convirtiéndolos en puntos de reunión por lo que adquieren importancia y funcionalidad. Adquieren tanta fuerza en la configuración de la imagen de la ciudad que, pese a la distancia, son el más fiel referente de la misma.

Abordar los hitos urbanísticos de Manhattan es una tarea tan compleja que exige una justificación en la elección. Para hacerlo de manera sistemática, se agrupan bajo cuatro grandes grupos. Un parque que se centra en el caso de Central Park y su influencia en la concepción de los espacios abiertos. Tres plazas, en el que se establecen tres casos icónicos en el urbanismo de la ciudad, *Rockefeller Plaza*, *Lever House* y *Seagram Building*. Las diferentes estrategias de proyecto analizadas son una muestra de lo que la arquitectura es capaz de hacer con los espacios de transición edificio-ciudad y la cualidad que éstos pueden llegar obtener del hábitat en el que se insertan. Lo que marca la pauta de actuación son sin duda las necesidades del proyecto.

Tres espacios abiertos que analiza las diferenciadas características de tres espacios bien distintos de la ciudad, *Gramercy park*, *Washington Square* y *Bryant Park*, pero que a pesar de ello funcionan como parque en los tres casos. Y por último, un frente marítimo, el *East River Drive* y las implicaciones que tuvo para el tratamiento y recuperación de los waterfronts de la Isla.



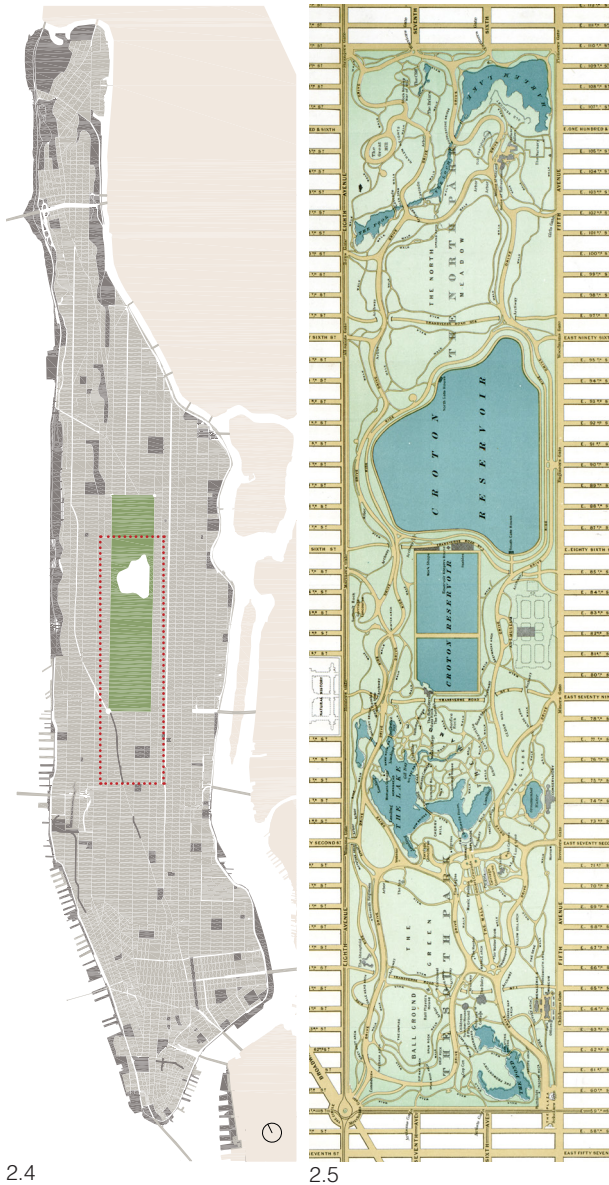
1.2



1.3

2.2 BERG. Ilustración conmemorativa de el bicentenario del plan de 1811, *what Manhattan would look like without a horizon.*

2.3 Extracto del plano de John Randel, 1803.



2.4. Localización Central Park.

2.5. Plano de Central Park (1875).

2.1.1. Un parque: Central Park.

El 21 de julio de 1853, el Estado de Nueva York aprobó una ley designando un terreno en el corazón de Manhattan para un gran parque público; el primer gran parque público de la nación. En 1857, la ciudad de Nueva York organizó un concurso para el diseño de un nuevo parque que se situaría en el centro de la isla de Manhattan. El diseño de Frederic Law Olmsted y Calvert Vaux, llamado “*the Greensward Plan*” fue el elegido. Este plan incluyó un paisaje estilo inglés con grandes praderas, varios lagos y colinas. Contaba también con sinuosos caminos peatonales que fueron separados de las vías principales y un gran número de árboles que aseguraba que los edificios de la ciudad no eran visibles desde el interior del parque.

Tras visitar en 1850 el parque *Birkenhead*, diseñado en 1847 por Joseph Paxton, en Liverpool, el entonces joven Frederick Law Olmsted regresó a Nueva York con la intención de proyectar uno de los mayores parques urbanos que se habían construido jamás. El concepto del urbanismo de Olmsted puede asimilarse a lo que hoy calificaríamos como “infraestructura verde”. Sus parques se proyectaron y construyeron con la intención de ser, además de espacios recreativos para los ciudadanos, sistemas ecológicos cuya función era la de controlar las inundaciones y crear un hábitat natural.

Tras la finalización del parque, éste comenzó un proceso de degradación y además, con el cambio de siglo, el parque afrontó varios nuevos retos. La reciente invención del automóvil y, por lo tanto, el aumento de la contaminación, perjudicaba al parque. También, las necesidades de la población comenzaban a cambiar. Anteriormente los parques eran usados para pasear y hacer meriendas en un ambiente idílico, pero en aquellos momentos también eran utilizados para realizar deportes. Aún así, el esfuerzo por mantener el parque fue disminuyendo gradualmente, y había pocas o ningunas tentativas de sustituir los árboles, arbustos y plantas o el césped desgastado. Durante varias décadas, las autoridades hicieron poco o nada para prevenir el vandalismo y limpiar el parque.

En 1934, Fiorello LaGuardia fue elegido alcalde de Nueva York y ordenó al renombrado urbanista Robert Moses reorganizar el parque. El historiador Robert Caro escribió que Moses encontró *Central Park* hecho *una ruina cuyos céspedes, insembrados, eran extensiones de tierra desnudas, decorados con los parches desordenados de hierba e hierbajos, que se convierten en agujeros de polvo con el tiempo seco y agujeros de fango con el húmedo... El hermoso parque aparentaba la escena de la mañana siguiente a una fiesta salvaje. Los bancos estaban volcados, y sus patas apuntaban al cielo.* (Caro, 1975).

Pero, en sólo un año, Moses logró reorganizar *Central Park*. La intención del *Greensward Plan*, que era la de crear un paisaje idílico, fue combinada con la visión de Moses de un parque para ser usado con objetivos lúdicos. A pesar de ello, y de las, en principio, buenas intenciones de Robert Moses, las modificaciones que llevó a cabo en *Central Park* supusieron importantes cambios en la propuesta de Olmsted y la destrucción de algunos de los enclaves más preciados del parque como la zona llamada *The Ramble* en el proyecto original. Muchas de sus decisiones fueron calificadas como arbitrarias, puesto que lo que en realidad pretendían era demostrar su enorme autoridad. ⁽²⁾

Central Park es uno de los parques públicos más grandes del mundo y está cargado de valor, ya que se trata de un elemento esencial y lleno de vida en el tejido de la ciudad de Nueva York. En él, Olmsted implementó lo que aprendió de su visita a los parques ingleses, trazando un nuevo parque en la ciudad, que se relacionara de modo homogéneo con su entorno. El parque se desarrolla a lo largo de 4,1 kilómetros entre las Calles 59 y 110, y 840 metros entre la Quinta y la Octava Avenida.

El trazado de la valla y la disposición de los accesos al parque se corresponden con la lógica de la trama urbana de Manhattan. El jardín paisajístico inglés se articula fundamentalmente, a través de los recorridos, en los que el paseante experimenta una serie de sensaciones visuales, propias casi de la escenografía teatral. Sin embargo, la evolución de los jardines en el siglo XIX, hasta convertirse en espacios de uso público en el interior de las ciudades, conllevó una transformación en el modelo. Los paseos en el interior de los parques debían rememorar la naturaleza pero ahora se encontraban insertos en la trama urbana. El resultado es un tapiz verde con árboles, y una serie de recorridos que atraviesan el parque conectando los edificios del entorno. ⁽³⁾

El sistema de recorridos que Olmsted propuso para *Central Park* es una reinterpretación del modelo original de paseo de “Capability” Brown, adaptado al espacio urbano. La estructura que se plantea, con caminos de usos diferentes, recuerda a la empleada por Paxton en *Birkenhead Park*, pero en *Central Park*, se construye un conjunto de redes homogéneas diseñadas en función de su destino. Dada la proporción alargada del parque, se dispusieron también calles que lo atravesaran transversalmente.

Además Olmsted, estableció tres tipos de recorridos, con usos diferenciados y exclusivos: avenidas para carruajes, sendas para peatones y caminos específicos para montar a caballo. Para permitir la exclusividad de uso y conseguir que el parque pareciera aún mayor, los caminos se cruzan a diferentes niveles a través de puentes. El resultado de esta estrategia de proyecto, es una moderna red de vías, con división de circulaciones y más de cien puentes con diferentes características.

Olmsted introduce también otro elemento, el Mall, equivalente a las calles arboladas del perímetro de *St. James Park* en Londres, una calle de paseo rectilínea, cuya geometría contrasta con lo orgánico del parque y que procura vistas directas hacia el interior de *Central Park*. El Mall, llamado *Promenade* en el “*Greensward Plan*”, se sitúa en el corazón de la sección sur del parque y es su composición más famosa y más formal dentro del mismo.

La utilización de los parques por los ciudadanos supuso la segunda evolución de los espacios públicos en las ciudades. Debido a ello, se transformó el modelo hasta conseguir estructuras capaces de acoger usos específicos. El claro en el bosque es capaz, en los parques de Olmsted, y también en *Central Park*, de soportar usos tan específicos como los deportivos. De este modo *Central Park*, se erige como una delgada pieza en la rectilínea trama urbana de Manhattan. Su creación supuso un hito en la historia del urbanismo, fue el primer parque público construido en Norteamérica y acuñó un término, hasta el momento desconocido, espacio de dominio público.



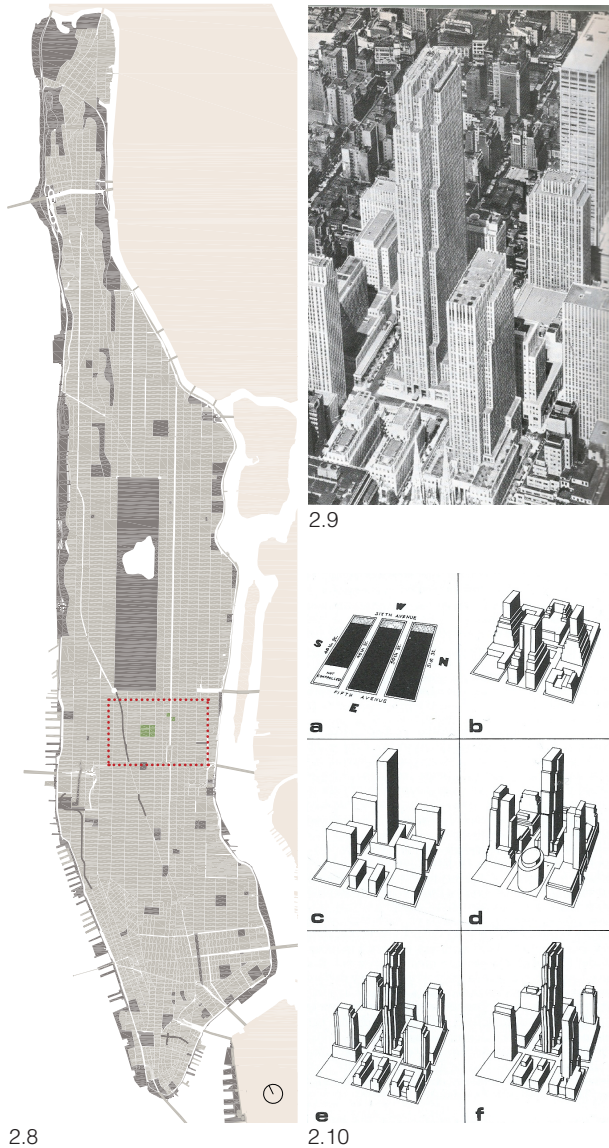
2.6



2.7

2.6 Vista de uno de los senderos del interior de Central Park

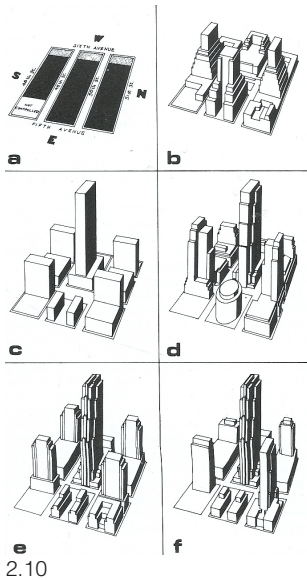
2.7 Vista superior de Central Park



2.8

2.8 Localización Rockefeller, Seagram y Lever House.

2.9



2.10

2.10 Modificaciones a lo largo del proyecto.

2.1.2. Historia de tres plazas: Rockefeller Plaza, Lever House y Seagram Building

Con el avance del siglo XX, Manhattan se convertía en el centro financiero de los EEUU. Así, la isla se estaba llenando de grandes edificaciones que contenían sedes corporativas. Las calles se convertían en zonas ensombrecidas por los rascacielos y comercios de todo tipo ocupaban las plantas inferiores. El descontrol normativo provocaba abusos en las condiciones de las edificaciones obviando la ventilación y el acceso de los rayos solares, a favor de alcanzar los máximos beneficios.

Se producían situaciones complejas. Cuanto mayor era la altura del edificio, mayores problemas generaban, fundamentalmente en la conexión y el funcionamiento con respecto al espacio público de la ciudad. Además del escaso dimensionamiento de las calles, siendo insuficiente el espacio para tráfico peatonal y rodado. La Ley de Zonificación de 1916 traza en cada parcela de Manhattan una envolvente posible que define los contornos de la máxima edificación permitida.

Se permite que el proceso de multiplicación llegue hasta cierta altura, a partir de ahí, debe retranquearse el edificio según cierto ángulo desde la alineación del solar para que la iluminación natural llegue a las calles. Además, una torre puede elevarse sin límite si solo ocupa el 25% de la superficie del solar.

En Manhattan, donde la densidad y la rigidez de la trama urbana condicionan enormemente la arquitectura, existen diversas soluciones para la conexión interior – exterior a través del espacio público. A lo largo de la evolución de los rascacielos y la normativa urbanística de la ciudad, se produce un creciente interés sobre la articulación edificio - ciudad.

Ello ha generado a lo largo de la historia arquitecturas singulares con distintas soluciones aplicadas a estos espacios de transición con el fin de generar espacio público de la mano de actuaciones privadas. Abordaremos por tanto el estudio de tres hitos arquitectónicos con característicos sistemas de conexión y relación con la ciudad, a través del espacio público.

Rockefeller Center

El programa del *Rockefeller Center* consistirá en reconciliar términos a priori incompatibles. Para llevarlo a cabo, un equipo de expertos trabajará en el proyecto, dando lugar a un ejemplo de “arquitectura de comité”. *El conjunto debe combinar el máximo de congestión con el máximo de luz y espacio, y toda la planificación debería basarse en un centro comercial tan hermoso como sea posible, compatible con los altos ingresos que deberían generarse.* (Fortune, 1936).

La idea que dio origen al proyecto consistía en la búsqueda de una nueva localización para la Ópera metropolitana. La iniciativa tiene su origen en 1926, cuando la *Metropolitan Opera Company* encarga a Benjamin Wistar Morris, un nuevo centro cultural, que incluirá un Palacio de la Ópera y conjunto comercial anexo en la Calle 57, entre la 8ª y 9ª Avenida. En el 1927, Morris realiza un viaje por Europa en el que estudia, no solo las grandes salas de música, sino también los espacios urbanos como la *Place de la Concorde*, la *Place Vendôme*.

me y la Piazza San Pietro. Vuelve convencido de que es necesaria la creación de un edificio representativo con una plaza abierta en el corazón de Manhattan. El primer proyecto, que presenta en 1927, contiene ya un espacio abierto organizado como zona verde. El propio Morris explica que “la empresa se mantendrá en pie o se derrumbará según los incrementos de valor que se pueden obtener con la creación de una plaza abierta”.

Desde la idea inicial se sucederán al menos seis proyectos diferentes, a cargo de diferentes arquitectos, que bien a título propio o bien en comité, desarrollaran y perfilarán las ideas iniciales de Morris. La primera fase del proyecto se interrumpe en diciembre de 1929, cuando la *Metropolitan Company*, a causa de la gran depresión que aqueja el país, decide renunciar a la empresa. No tiene medios para financiar la que será la mayor operación edificatoria concebida hasta el momento.

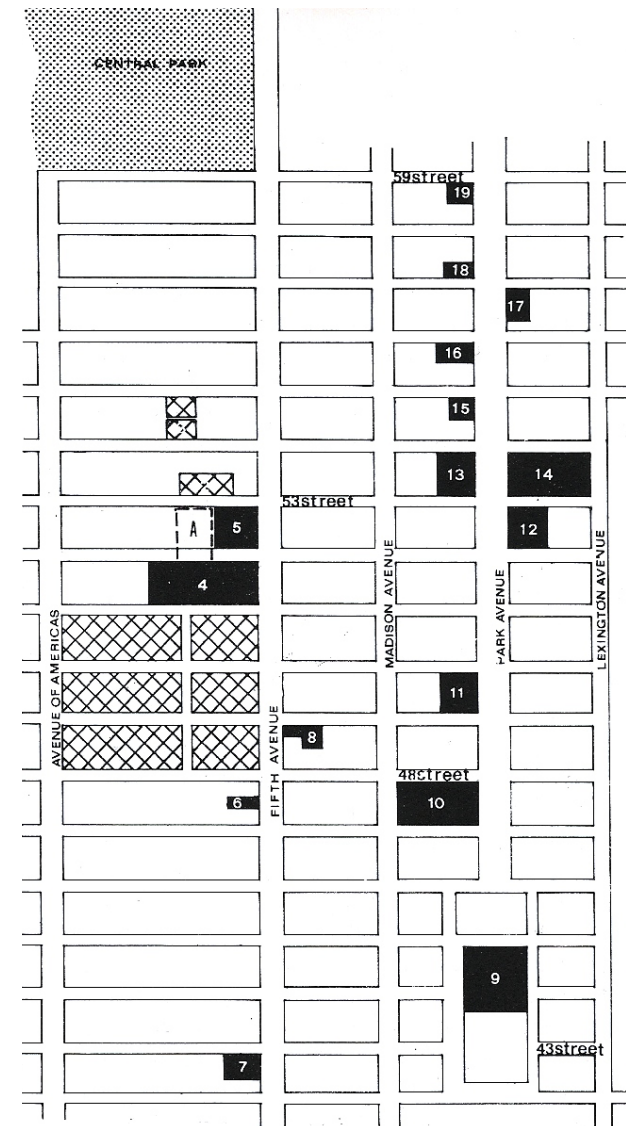
Sin embargo, John D. Rockefeller Jr. decide hacerse cargo de la financiación del proyecto a pesar de la total incertidumbre sobre los resultados económicos. Para que el proyecto vea finalmente la luz, los arquitectos de Rockefeller, agrupados en los *Associated Architects* (Reinhard y Hofmeister; Corbett, Harrison y MacMurray; y Hood, Godley y Fouilhoux), desarrollarán sus propuestas en competencia con el resto.

Hood pretende introducir en el proyecto la única concesión admisible al *landscape*, las cubiertas jardín. La espectacularidad de la actuación, se reflejará en mayores ganancias, y se convertirá, además, en una atracción a escala urbana. El *Rockefeller Center* pretende integrar fines especulativos y espacios para el tiempo libre en una única operación financiero-publicitaria. Todo ello, en los años más oscuros de la depresión. Pero Rockefeller tiene la habilidad de presentar periódicamente el proyecto en los medios de comunicación especializados, como una operación en la que se reflejan las esperanzas de América en su capacidad de recuperarse de la crisis.

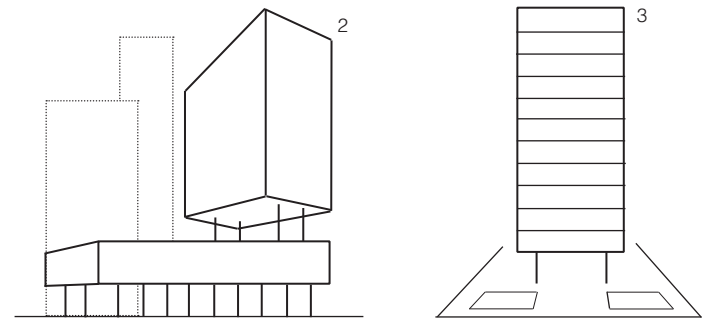
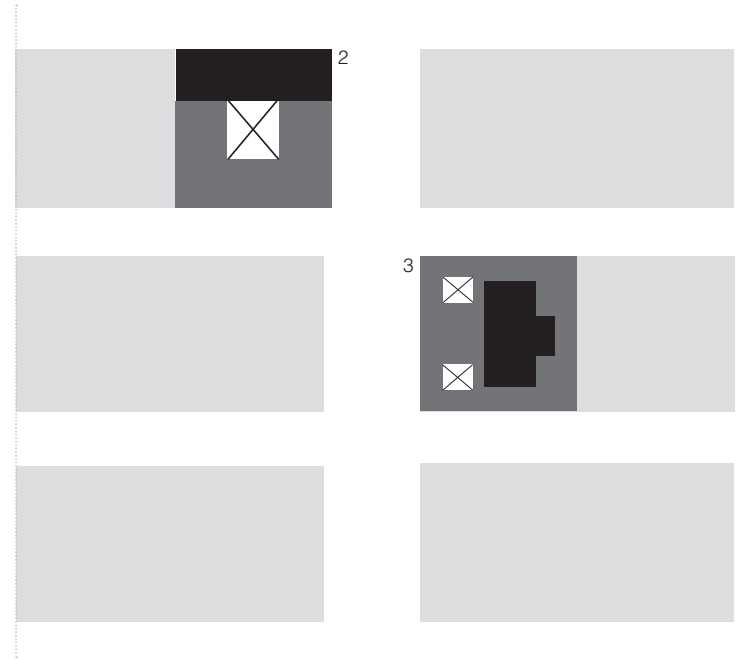
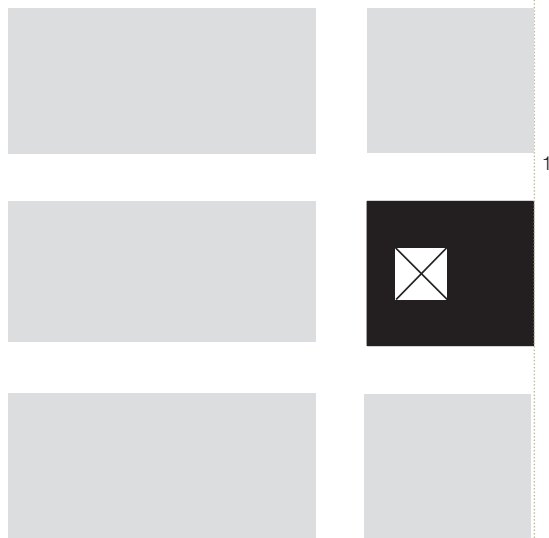
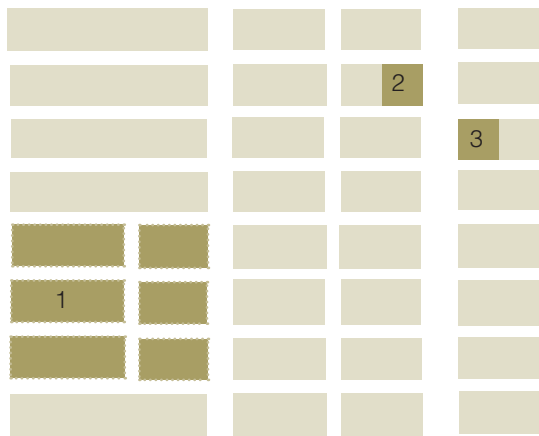
A partir de 1931, la plaza central pasa a ser un tema fundamental en el proyecto. Plaza y terrazas-jardín se complementan, además dejan patente que una elevada concentración constructiva y una alta densidad no está reñida con la búsqueda de una nueva imagen de ciudad. Plaza y espacio comercial, dispuestos a nivel subterráneo se convierten en piezas clave para el aprovechamiento integral de la idea de Morris de 1927. El problema surge, en el acceso a nivel inferior, ya que es necesario atraer al público en general y también al que circula por la Quinta Avenida.

Los *Associated Architects*, tras un esbozo en 1931 de la plaza como un espacio oval presidido por una fuente monumental, presentan en 1932 el proyecto final de la *Sunken Plaza*. Inserta en un sistema de recorridos peatonales y con geometría rectangular, la plaza adquiere así su forma casi definitiva, aunque cambiará su función. En lugar de un centro comercial, la plaza contiene un restaurante de verano y el resto del año una pista de patinaje.

De este modo la plaza se convierte en el corazón del conjunto, aumentando así las posibilidades de explotación económica del conjunto. El paseo peatonal abierto sobre la 5ª Avenida, con la sucesión de estanques de



2.11 Zona de líneas cruzadas: Rockefeller Center, Museum of Modern Art y Rockefeller Center, 4 Esso Building, 12 Seagram Building, 13 Lever House, 14 City Bank of NY, 15 Chase Manhattan Bank.



2.12 Fondo figura tres plazas: 1. *Rockefeller Center*; 2. *Lever House*; 3. *Seagram Building*

agua a lo largo del eje central, es la perfecta antesala para la pista de patinaje situada por debajo de la cota cero. La Plaza funciona como polo de atracción en la ciudad, sin embargo, es patente la falta de conexión del Centro con el entorno urbano. En este sentido, Wallace Harrison propuso en 1939 una actuación paralela a la de Rockefeller, que consistiría en la inserción de una segunda plaza en el conjunto, pero la negativa de uno de los propietarios de los terrenos afectados por la operación la hizo inviable.

Las dos plazas contiguas, una como corazón de un centro comercial y otra como corazón de un centro cultural, habrían eliminado el aislamiento de *Rockefeller Center*. Sin embargo, la construcción en 1947 del *Esso Building*, elimina las posibilidades de enlace del *Rockefeller Center* con las áreas circundantes.

El éxito del Rockefeller sobrepasa su éxito económico: el conjunto de los catorce edificios, que incluye el *RCA Building*, dos teatros, los estudios de la NBC, un hospital, un área comercial, un museo de ciencias naturales, un Museo de arte moderno, restaurantes, jardines colgantes y oficinas se perfila como una premisa para las futuras reestructuraciones a gran escala de las ciudades estadounidenses. El *Rockefeller Center* se erige como resultado del debate sobre la estructura de las ciudades americanas, proponiéndose como modelo repetible a idéntica o menor escala.

Lever House

La *Lever House* erigida en 1951 a cargo de Gordon Bunshaft (miembro de SOM) en el 400 *Park Avenue* de Nueva York, es un edificio de oficinas para una marca de detergentes. Pronto se convirtió en el hito arquitectónico que prometía ser. Para cumplir las expectativas iniciales se concibió un edificio que por primera vez aprovechaba la ordenanza de 1916 que permitía altura sin límite si no se excedía del 25% de superficie ocupada del solar. De este modo la pérdida de la edificabilidad máxima se compensó enormemente con el acontecimiento que supuso el edificio desde que su maqueta se presentó en la exposición del SOM en el MOMA de Nueva York en 1950.

La *Lever House* se compone de dos volúmenes superpuestos, un prisma de dos plantas que ocupa toda la superficie disponible y una torre en forma de prisma rectangular de 24 plantas situado en perpendicular a *Park Avenue*. El prisma inferior contiene un patio central y la mayor parte del mismo es, en planta baja, un gran porche abierto a las calles circundantes. Con esta disposición, en la que el bloque lineal se superpone a un bloque compacto que ocupa la manzana completa, dicho bloque puede proyectarse libremente, respondiendo a sus propias necesidades de ventilación soleamiento y vistas.

De este modo, el cuerpo bajo se convierte en la pieza de enlace con la ciudad, dando respuesta a las necesidades del contexto urbano en el que se inserta. A partir del tercer piso la torre emerge como una edificación aislada, respondiendo a las necesidades del programa. Además su posición en el lado norte de la manzana, permite una gran perspectiva de la fachada sur. Con esta intervención, se crea una plaza cubierta en la que el espacio público se convierte en el umbral de la arquitectura. ⁽⁴⁾



2.13



2.14

2.13 y 2.14 Vistas de la *Lever House* y su plaza.

Desde el punto de vista urbano, la *Lever House* ofrecía una novedosa implantación en la trama de la ciudad. La Ley de Zonificación de 1916, que obligaba a retranquear los edificios, si ocupaban la superficie total del solar, a partir de una determinada altura, llevó a instaurar con carácter general una cierta forma preconcebida o envolvente posible y los esquemas de Hugh Ferriss plasmaron aquella norma formal. Sin embargo, los promotores de la *Lever House* asumieron no agotar la edificabilidad máxima permitida, decisión impensable hasta el momento, y consiguieron así un esquema volumétrico nunca antes propuesto en la ciudad de Nueva York.

Ya que la ocupación de la torre no superaba la cuarta parte del total de la superficie de la parcela se consiguió elevar sin retranqueos y sin limitación de altura. La extensión de la calle bajo el edificio, con la edificación levitando sobre una sutil trama de soportes aislados y el patio ajardinado eran otras de las características que le conferían al edificio un gran valor positivo.

Pero sin duda la decisión más controvertida, la de disponer el prisma vertical en posición perpendicular a la dirección predominante de la avenida, iba a ser también la más eficaz para colmar las expectativas de singularidad y notoriedad del edificio. La asombrosa fachada de cristal se apreciaba frontalmente, con toda nitidez, no sólo en la inmediata distancia corta sino sobre todo en la lejana distancia perspectiva.

Además, su posición con respecto a Park Avenue conseguía transmitir una gran verticalidad y prominencia, aún tratándose de una pieza de tan sólo veinticuatro plantas. Se exponía en la alineación su testero más esbelto, contrastado aún más si cabe por la presencia contrapuesta del podio horizontal. En definitiva, la *Lever House* cumplía los requisitos iniciales del proyecto y se convirtió en una propuesta sin precedentes en la ciudad.

Seagram Building

Joseph E. Seagram le propuso a Mies van der Rohe en 1954 el encargo que estaba esperando: un rascacielos de oficinas que se situaría en el 375 de *Park Avenue*. Para llevarlo a cabo Mies decide desvincular el edificio del máximo aprovechamiento que le concedía la ley de 1916. Una vez fijadas las proporciones de los elementos de sus torres. Mies comenzó a aplicarlas de manera sistemática, con independencia del uso de las mismas.

El edificio Seagram es una torre única aunque en realidad no se trata de un prisma rectangular exento. La torre de 36 plantas, adosa en su fachada trasera a lo largo de toda su altura, un prisma rectangular, además de una serie de volúmenes escalonados de 6 y 10 plantas que completan el resto del solar hasta la medianera con el entorno próximo. Con esta composición de piezas, el proyecto ofrece a *Park Avenue* una torre prismática. Además, Mies demostró haber entendido el problema de la *Lever House*, situada a poca distancia y en una parcela de características similares.



2.15

2.15 Vista frontal del *Seagram Building* y su plaza.

La *Lever House* situada en perpendicular a *Park Avenue*, deja un fondo de perspectiva incontrolado, en el

que, tal y como ocurrió, podía erigirse cualquier nueva edificación. ⁽⁵⁾

Sin embargo, para evitarlo Mies situó detrás de su torre los elementos de ajuste requeridos por el programa. Además para procurar la adecuada visión del edificio, y que no se convirtiera en una más de la serie de torres que flanqueaban la avenida, Mies retrasó la torre 30 pies de las calles laterales y 90 pies (27,40 metros) de *Park Avenue*, creando un espacio urbano de calidad y una plaza sin precedentes en la trama urbana de la ciudad, ya que la plaza de *Rockefeller Center* quedaba hundida respecto al entorno urbano. Para el ojo del ciudadano el resultado inmediato fue la creación de una espaciosa plaza delante del edificio.

Si vas a Nueva York, realmente tienes que mirar a las marquesinas para saber donde estas. Ni siquiera puedes ver el edificio, solo lo ves desde lejos. (Van der Rohe, 1954).

El Seagram Building se separa de este amasijo, de este embotellamiento estereotipado de nuevos edificios sórdidos, producidos por una moda escandalosa, como si se tratara de un Rolls-Royce acompañado de una escolta de motoristas. Tiene ambiente en mayor medida aun que su elegante vecino, la Lever House. Enteramente visible desde tres lados y accesible a pie, crea espacio en lugar de consumirlo. El gesto de separarlo de los edificios circundantes ha sido el más audaz de su principal inventor Mies van der Rohe; mediante un duro sacrificio en lo referente a la superficie alquilable de oficinas, ha logrado crear un efecto que no se obtiene mas que cuando un grupo de edificios se colocan sobre un área mas vasta que una manzana, como en el Rockefeller Center (Mumford, 1958).

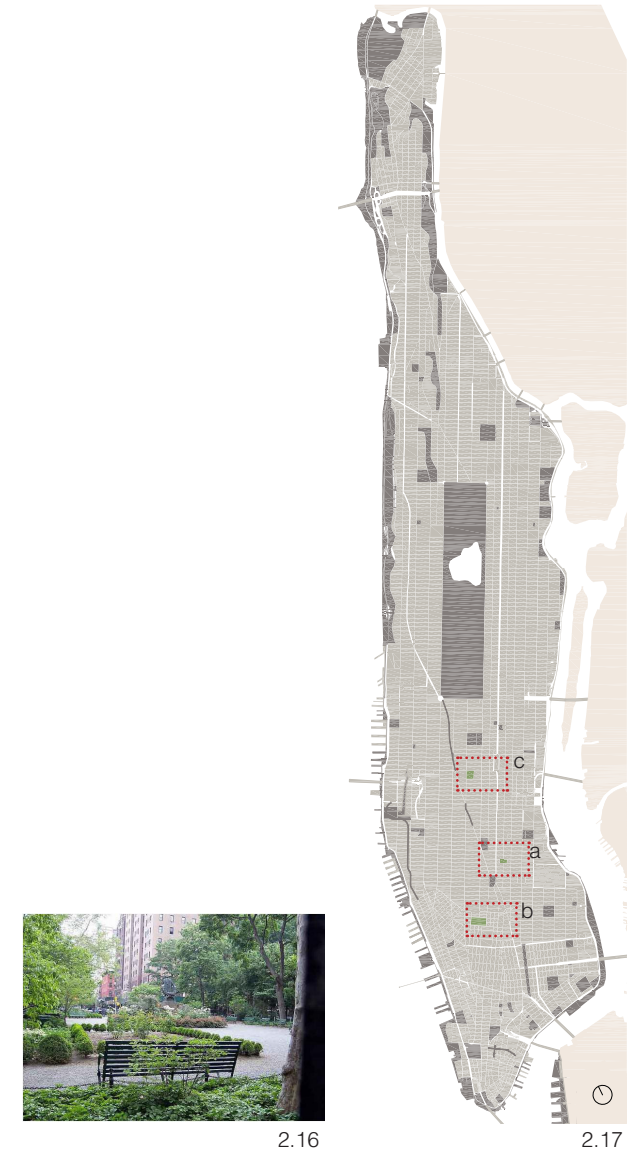
2.1.3. Tres espacios abiertos: Gramercy Park, Washington Square y Bryant Park

Gramercy Park

Gramercy Park está situado entre la calle 20, llamada *Gramercy Park South*, y la calle 21, *Gramercy Park North* y entre *Gramercy Park West* y *Gramercy Park East*, a tan solo una manzana de *Park Avenue* y la Tercera Avenida. Gramercy Park es un parque privado en Manhattan. Con una extensión de 0,8 hectáreas, es uno de los dos únicos parques privados de Nueva York, *Sunnyside Gardens* en Queens es el otro.

Para acceder al parque es necesario poseer una llave a la que solo pueden aspirar los residentes de los 39 edificios del perímetro de *Gramercy Park*, tras pagar una cuota anual que asegura el mantenimiento del parque y cumplir las normas establecidas. No están permitidos los perros, el alcohol, ni las bicicletas, y además se prohíbe fumar y alimentar a pájaros y ardillas. El acceso está prohibido al público en general.

Existen 383 llaves en circulación en la gran ciudad, cada uno de ellas numeradas, codificadas, y equipadas para desbloquear cualquiera de las cuatro puertas de hierro forjado que ofrecen acceso a un espacio dentro de los límites arbolados de *Gramercy Park*. Las cerraduras y las llaves se cambian anualmente, y las cuatro puertas poseen, por seguridad, auto-bloqueo, la llave es necesaria tanto para salir como para entrar.

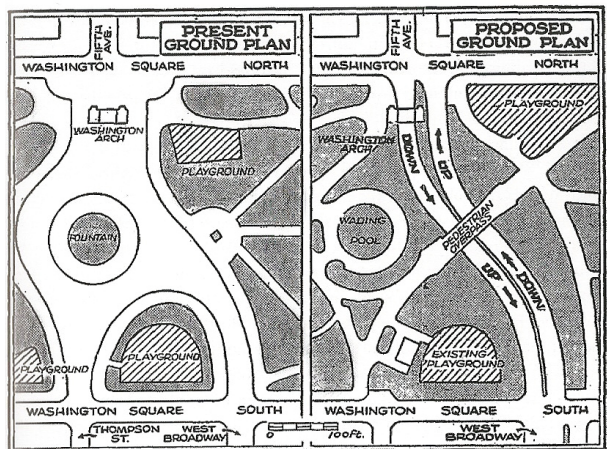


2.16 Interior del *Gramercy Park*.

2.17 Localización *Gramercy Park* (a), *Washington Square* (b) y *Bryant Park* (c).



2.18



2.19

2.18 Ejemplar publicitario sobre la propuesta de la *Lower Manhattan Expressway*, 1959.

2.19 Planos comparativos del *Washington Square Park* (izquierda) y las propuestas de R. Moses (derecha).

Samuel Ruggles, un desarrollador y promotor de espacios abiertos, impulsó la idea para el parque debido al crecimiento hacia el norte de Manhattan, y compró la tierra en 1831, que en aquel momento era un área un tanto pantanosa. Limpio la zona y drenó el agua diseñando un proyecto de 66 edificios en torno a un parque, al que sólo tendrían el privilegio de acceder los dueños de los apartamentos de tales construcciones. La valla de *Gramercy Park* fue construida en 1833, y la construcción de los edificios circundantes no se inició hasta la década de 1840.

Washington Square

Robert Moses es, sin duda, uno de los personajes que ha tenido mayor influencia en la configuración contemporánea de Nueva York. Pero es, al mismo tiempo, una de las figuras más controvertidas de la historia de la ciudad, en cuya personalidad pública cohabitan el reformador idealista, el servidor público tenaz y el político astuto capaz de utilizar eficientemente los resortes del poder para llegar a ser, finalmente, el más grande master builder de América. ⁽⁶⁾

Robert Moses, defendía el proyecto urbano subordinado al exceso de planificación, que no deja lugar para el potencial de las relaciones sociales en la construcción de la ciudad. La energía de Jane Jacobs surgió precisamente porque su casa e histórico barrio, el Greenwich Village, se vieron afectados por las imponentes intenciones de remodelación urbana de Robert Moses.

En efecto, a lo largo de más de tres décadas, de 1930 a 1965, Moses desempeñó la dirección, en muchos casos simultánea, de los organismos clave para la reforma de la ciudad, desde los que pudo ejercer una influencia mucho más profunda que el concreto encargo administrativo.

Según Raymond Moley, Robert Moses desmitificó la idea de que un administrador público debía evitar la controversia. En este sentido, Moses era partidario de ser una figura pública, convirtiendo cada proyecto en un combate en el que él era la personificación del progreso, la eficiencia, la racionalidad y promulgaba su desinteresado entusiasmo por el bien público.

La denominada “batalla de *Washington Square*”, plan con el que Moses pretendía que una autopista, la *Lower Manhattan Expressway*, atravesara *Washington Square*, se desarrolló entre 1952 y 1958 y originó un movimiento vecinal encabezado por Jane Jacobs, sin precedentes hasta el momento. El proyecto, aprobado por el Departamento de Planeamiento de la ciudad, permitía el paso de vehículos a través de la plaza.

Hoy sería impensable que el Comisionado de Parques de la ciudad de Nueva York, propusiera un acto que Lewis Mumford calificó como “vandalismo cívico”, consistente en dividir la plaza en dos mitades inconexas, poniendo en peligro a peatones y niños y reduciendo considerablemente las dimensiones de este espacio recreativo. ⁽⁷⁾

Sin embargo, nada hacía sospechar a Moses que llevar a cabo su plan sería impensable hasta que un pequeño grupo de madres del *Greenwich Village*, que se hicieron llamar *The Washington Square Committee*,

unieron esfuerzos para salvar su parque. El movimiento vecinal estaba convencido de que el nuevo proyecto que pretendía atravesar la plaza con una nueva arteria de tráfico comprometería el carácter histórico del barrio, y negaría a miles de residentes y visitantes el único gran espacio verde del vecindario.

El *Washington Square Park*, situado al sur de la Quinta Avenida, no interrumpía el paso de vehículos hasta 1958 ya que una vía secundaria permitía el tránsito, entre el final de la 5ª Avenida y el resto de vías, por debajo del parque. Con el paso de los años y el incremento en el uso del automóvil, el tráfico fue aumentando generando molestias a los usuarios del parque. En la década de los treinta Robert Moses ya pretendió eliminar esta vía, aunque su plan incluía compensar su eliminación estrechando el parque en su perímetro para ensanchar las estrechas vías que lo rodeaban. Sin embargo, el proyecto no llegó a realizarse.

Más tarde, a mediados de los cincuenta, Moses intentó de nuevo llevar a cabo un plan con similares objetivos. Éste implicaba construir una gran autopista para enlazar el centro de Manhattan con el proyecto de Ciudad Radiante y su correspondiente autopista, que proponía al sur del parque. Ante esta iniciativa, los ciudadanos se opusieron, pero especialmente dos audaces residentes del *Greenwich Village*, Shirley Hayes y Edith Lyons rebatieron las propuestas urbanísticas para su vecindario. Además de hacer frente a las intenciones de Robert Moses, comenzaron a proponer mejoras en ciertos usos urbanos y abogaron por la eliminación de la carretera. Es decir, proponían cerrar el parque al tráfico y además sin ensanchar las calzadas del perímetro.

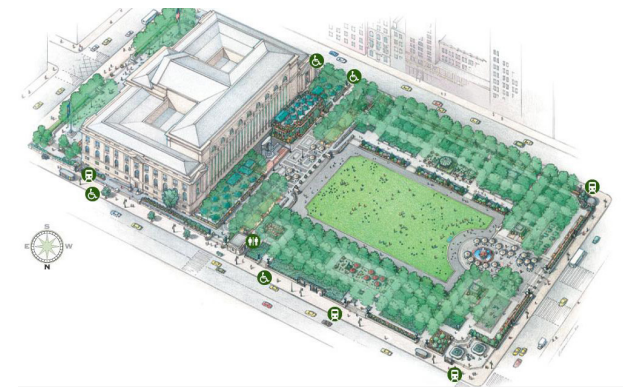
Pronto sus ideas comenzaron a hacerse populares y las ventajas de su propuesta se hicieron evidentes para los usuarios del parque y en lugar de mantenerse a la defensiva, la opinión popular comenzó su ofensiva. La Comisión de Urbanismo rechazó la propuesta de clausura y propuso lo que denominaban una "calzada mínima" a través del parque, alegando que si se aprobaba el plan vecinal, las calles circundantes quedarían sumergidas en el tráfico que se desviaba del parque, que se estimaba en varios millones de vehículos de incremento.

Sin embargo, la comunidad ejerció una presión política tan sonora que consiguió clausurar la calzada central, primero de forma experimental y más tarde permanente. Las predicciones de aumento del tráfico en los alrededores no se confirmaron y no lo hicieron porque estas vías constituían una ruta lenta y difícil para los automóviles. Así, todas las estimaciones del tráfico efectuadas no han reflejado aumento alguno, si no en algunos casos incluso una ligera reducción.

El esfuerzo por salvar su parque se convirtió en una absoluta crítica al urbanismo de Moses. Fue en la defensa de *Washington Square* cuando activistas como Jane Jacobs, que abordó la problemática desde su propia experiencia y de manera divulgativa, sentaron las bases que ahora definen el modelo urbanístico americano: la necesidad de diversidad en los vecindarios como esencia de la ciudad, la primacía de peatones y transporte público sobre el automóvil, la importancia y significado de los espacios públicos, el valor del paisaje urbano tradicional y las verdaderas necesidades de los ciudadanos sobre los antojos del planificador.



2.20



2.21

2.20 *Washington Square Park* y su entorno, 1925.

2.21 Plano actual de *Bryant Park*.

Establecida como parque desde 1827, *Washington Square Park* es un espacio público histórico en la ciudad de Nueva York. Tras su inauguración un gran número de acomodadas familias, intentando escapar de la congestión creciente del *Downtown* de Manhattan, se trasladaron a los alrededores de la plaza y construyeron sus residencias, que aún se mantienen, en la parte norte de la misma. Actualmente *Washington Square Park*, uno de los parques públicos más conocidos de la ciudad tanto por residentes como por turistas, situado en el vecindario de *Greenwich Village*, es el centro de una intensa actividad cultural.

Controlado por el Departamento de Parques y Recreación de la ciudad de Nueva York, ofrece una superficie de 18 hectáreas de espacio abierto dominados por el Arco de Washington, erigido en 1892 como monumento conmemorativo al ex presidente George Washington. En la actualidad, la mayoría de los edificios del perímetro de la plaza pertenecen a la Universidad de Nueva York (NYU), pero muchos de ellos fueron residencia y estudio de artistas. Algunos de ellos fueron construidos por la NYU, y otros han sido transformados en edificios con usos académicos y residenciales.

En diciembre de 2007 Departamento de Parques y Recreación de la ciudad de Nueva York comenzó un proyecto de mejora del *Washington Square Park*, de 16 millones de dólares.

Bryant Park

Situado entre la 5ª y la 6ª avenida y las calles 40 y 42, próximo a *Broadway* y *Times Square*, el *Bryant Park*, con una superficie de 3,9 hectáreas, es el espacio público abierto de mayores dimensiones en esta zona de la isla de Manhattan. El parque ha tenido cuatro fases a lo largo su historia, desde sus inicios como tal en 1842.

Conocido entonces como la *Reservoir Square*, fue remodelado en 1899 con la construcción de la Biblioteca Pública de Nueva York, completamente rediseñado en los años 30 y renovado entre 1988 y 1992. Esta última regeneración transfirió el parque a la gestión privada y lo transformó de un lugar en el que los actos vandálicos eran frecuentes, en el espacio público con más uso del *Midtown* de Manhattan.

Las transformaciones del *Bryant Park* simbolizaron la revitalización de Nueva York de los 90. La renovación del parque se llevó a cabo de acuerdo a los principios desarrollados por William H. White, uno de los urbanistas que analizó con más detalle, como los habitantes de Nueva York usaban los espacios urbanos. En 1980 *Bryant Park* era un lugar peligroso y se convirtió en ello por ser un espacio infrautilizado en la ciudad. Estaba aislado de la ciudad por vallas, muros y matorrales. La visión dentro-fuera no era directa y tan solo tenía unos puntos de acceso.

La remoledación del parque se desarrolló a cargo de la *Bryant Park Restoration Corporation* (BPRC) bajo la dirección de Daniel Biederman, un discípulo de White. Mientras que el *Paley Park* se convertía en el prototipo de un parque de reducidas dimensiones accesible al público, el *Bryant Park* se convirtió en un modelo de cómo la gestión privada podía hacerse cargo de un parque público de la ciudad.



2.22



2.23

2.22 Vista de lo que hoy es *Bryant Park* en 1899

2.23 *Bryant Park* en la década de los setenta. La valla impide la relación visual interior - exterior.

El lugar ahora ocupado por la Biblioteca fue adquirido en 1842 para la construcción de un embalse, pero se hizo innecesario con la construcción del embalse de *Central Park* y fue demolido en 1899 para albergar la Biblioteca Pública de la ciudad. Desde sus inicios, *Bryant Park*, sufrió la falta de mantenimiento, condición agravada por la construcción de la línea de metro que lo convirtió en escombrera durante un tiempo y las condiciones empeoraron en 1929, con el crack bursátil cuando el parque fue abandonado casi por completo.

Más de un centenar de proyectos fueron propuestos entre 1920 y 1930. Pero fue en 1934 cuando Robert Moses inició el primer proyecto de reconfiguración de *Bryant Park*, a cargo de Lusby Simpson, donde se eliminó el tren que discurría elevado y se empezó a remodelar el parque. Para ello, se elevó la parte inicial del parque, aumentando y limitando sus entradas. El diseño del parque fue tomando forma de jardín francés, incluyendo setos y una verja que recubría todo el perímetro del parque. Además, el proyecto elevó el parque sobre la cota cero 1,22 metros.

Estas intervenciones, junto con la apertura de la boca de metro en la sexta avenida, hicieron del parque Bryant el lugar perfecto para actividades delictivas, ya que la poca visibilidad que se ofrecía del interior del parque desde el exterior favorecía la creación de espacios con la privacidad necesaria para estos actos vandálicos. Sin embargo, a pesar de que el nuevo diseño contenía las semillas de los problemas que se desencadenarían, el proyecto de Simpson se llevó a cabo. ⁽⁸⁾

Bryant Park se convirtió en un lugar realmente peligroso en la década de los 70. Era la mayor zona verde del Midtown adyacente además a un edificio de importancia histórica indudable, pero la situación por la que atravesaba hizo plantear incluso la clausura del parque. Sin embargo, en 1979 comenzó lo que sería el renacimiento de *Bryant Park*. Ese año el edificio de la Biblioteca emprendió una multimillonaria remodelación y el parque adyacente debía remodelarse también. Muchas de las partes que han intervenido en esta restauración reconocen en ella las ideas que Holly White defendía. White formó en 1970 el *Street Life Project*, un pequeño grupo de investigación que estudiaría el uso de los espacios abiertos del centro de la ciudad.

Así, constataron que un gran número de espacios, lejos de ser utilizados, estaban prácticamente vacíos y comenzaron a desarrollar una serie de hipótesis sobre qué hacía a un espacio público funcionar del modo en el que se había diseñado.

Estas hipótesis se convirtieron en recomendaciones en el diseño de espacios públicos que se publicaron en 1980 en el libro *The Social Life of Small Urban Spaces*. Sobre el caso de *Bryant Park*, la tesis de White era clara, la solución a los problemas del parque era promover su uso por los ciudadanos. Señaló además, que si se deseaba aplicar sus estudios a la inversa, es decir proyectar un parque sin uso público, habría que elevarlo sobre la cota cero, vallarlo y rodearlo de arbustos de gran espesor, exactamente las características de *Bryant Park* en ese momento.

White proponía pequeñas mejoras como eliminar las vallas y los arbustos, crear nuevos accesos, introducir



2.24

2.24 Las sillas móviles de *Bryant Park*.

mobiliario móvil por el usuario, mejorar la relación visual interior-externo, colocar rampas para mejorar su accesibilidad... intervenciones sencillas pero cuidadosas con el lugar, que una vez llevadas a término demostraron su enorme efectividad.

En los años 80 la Fundación Rockefeller, que llevaría a cabo la remodelación de la Biblioteca, decidieron implementar las recomendaciones de Holly White a formando la *Bryant Park Restoration Corporation*, con el apoyo del Alcalde Abe Beam y el entonces comisionario de Parques Gordon Davis. El proyecto sería llevado a cabo por los arquitectos Hanna /Olin, cuyas investigaciones dotaron al parque de las condiciones necesarias para convertirse en un lugar altamente utilizado.

Se introdujeron nuevos accesos al parque, y se colocaron nuevos pavimentos, se eliminaron los arbustos y árboles que dificultaban la adecuada visibilidad y se plantaron nuevos árboles lejos del perímetro para permitir la visión interior-externo, y se colocaron mesas y sillas móviles que hoy se han convertido en uno de los grandes atractivos del parque ya que proveen flexibilidad y libertad a los usuarios.

En la actualidad, el *Bryant Park* se ha convertido en un vibrante espacio público en Manhattan, un espacio al que es fácil acceder y en el que la visión interior-externo es garantía de seguridad. La percepción del parque como un espacio seguro es el principal motivo de popularidad del mismo y confirma que el adecuado diseño del acceso tanto físico como visual, ha sido decisivo en su creciente uso. El restaurado *Bryant Park*, viene a proveer un espacio abierto bien configurado a los estresados neoyorquinos. Pero la transformación del parque Bryant es un proyecto importante por razones que se extienden más allá del *Midtown*.

En el momento en que los centros urbanos eran considerados oscuros y peligrosos, la inversión de Nueva York en el *Bryant Park*, se convierte en un gesto representativo del enorme optimismo sobre el futuro de las ciudades y la respuesta ciudadana a estas intervenciones parece impulsar más aún este optimismo. El hecho de que el *Bryant Park* haya sido restaurado y mantenido con fondos principalmente privados, lo convierte también en un modelo de la relación público – privado en la gestión de un espacio abierto. El éxito del *Bryant Park* es el testimonio de la importancia del diseño cuidadoso en la rehabilitación de paisajes históricos: el “nuevo” *Bryant Park* ha de entenderse como una reutilización, una adaptación a las nuevas necesidades, no como una restauración literal.



2.25

2.25 Afluencia de público en *Bryant Park* en la actualidad.

2.1.4. Un waterfront: East River Drive

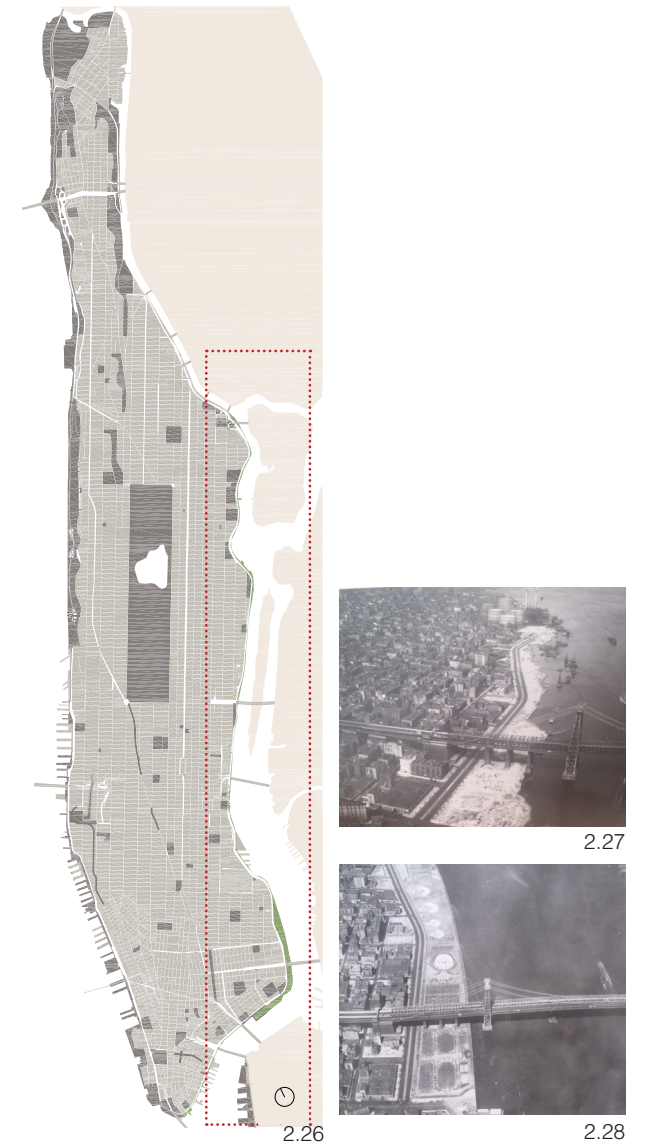
El *East River Drive*, también conocido comúnmente como el *Franklin Delano Roosevelt (FDR) Drive*, finalizó su construcción en 1934, a pesar de que desde 1948 hasta 1966 se mejoró y amplió su extensión inicial. Con una extensión de 9,44 millas y tres carriles en cada sentido excepto en las secciones bajo los puentes de Brooklyn y Queensboro donde los carriles se reducen a dos. La autopista fue diseñada por Robert Moses y construida sobre un relleno compuesto por los restos de los edificios destruidos durante los bombardeos en Inglaterra (1940-1941).

El *East River Park* se desarrolla junto al *Franklin Delano Roosevelt (FDR) Drive* y el *East River* desde Montgomery Street hasta la calle East 12th. Fue concebido a principios de 1930 cuando Robert Moses diseñó la FDR, también conocida como *East River Drive*. Moses sabía que la autopista atravesaría el *Lower East Side*, un barrio muy necesitado de zonas verdes y por ello, estaba decidido a no dejar que el espacio entre la autopista y el río quedara sin uso. Moses prevé una explanada arbolada con abundantes centros recreativos y vistas largas sobre el *East River*.

Moses pronto se enfrentó a un problema la costosa adquisición de tierras suficientes para un parque en esta zona densamente poblada. El proceso por el que el Ayuntamiento podía adquirir terrenos privados para fines públicos, era muy caro y lleno de dificultades legales, especialmente a lo largo de este litoral que se encontraba fuertemente industrializado. Moses llegó a una solución novedosa. Para proporcionar más zonas verdes, construyó una extensión de algo más tres metros de ancho de hormigón a la línea costera del este de Manhattan, que abarca 20 manzanas de largo. La adición de la plataforma y la enérgica disputa legal de Moses fueron suficientes para asegurar los terrenos necesarios, y en 1939, *East River Park* se convirtió en el mayor espacio abierto del *Lower East Side* junto a la autopista FDR.

El *East River Park* ha experimentado numerosos cambios desde entonces. En 1949, cuando el *FDR Drive* se amplió, una porción del parque entre las calles Montgomery y Jackson fue eliminada. En 1951, se construyó el paso elevado peatonal de la calle décima por encima de la autopista FDR, que conecta el parque con los residentes de *East Village*. Construido en la década de 1930, a cargo de Robert Moses, las dimensiones del Parque East River se extienden desde el *FDR Drive* hasta el *East River*, y limitaba al norte con la East 12th Street, y al sur con Grand Street. Moses, a pesar de ser el impulsor del proyecto del *FDR Drive*, pretendía que la nueva carretera no impidiese a la población del *Lower Manhattan* acceder al frente marítimo. Moses observó la necesidad de incrementar las zonas en la ciudad, y aprovechó la oportunidad que le brindó la construcción de la carretera para crear un parque de recreo en el *Lower East Side*.

Debido a la ubicación que Moses escogió para el nuevo parque, el *East River Park* posee la característica de tener acceso completo al río, pero acceso limitado a la ciudad debido a la obstrucción producida por la autopista *FDR Drive*. El proyecto del *East River Drive*, separaba el frente marítimo de la ciudad, y el acceso peatonal al mismo quedaba limitado por los puentes que lo atravesaban. Sin embargo, el inconveniente de cruzar *East River Drive* para acceder al parque se compensa con su magnífica ubicación frente al mar. Ade-



2.26 Localización *FDR Drive*

2.27 Operaciones de relleno para el *East River Park*, 8 de septiembre de 1937.

2.28 *East River Park* y el puente Williamsburg en 1939.



2.29



2.30

2.29 1934, Comienza la construcción del *East River Drive*. Hugh Johnson, Fiorello LaGuardia and Robert Moses en *Grand Street*.

2.30 Vista del *East River Drive*.

más, la carretera es relativamente estrecha y con una topografía prácticamente plana.

El Nueva York que Robert Moses construyó es una respuesta a dos de los fenómenos más relevantes de las dos primeras décadas del siglo, los automóviles y la difícil situación de las masas urbanas. De acuerdo con la Universidad de Columbia el profesor de historia Kenneth T. Jackson, el mayor logro de Moisés fue la adaptación de la ciudad de Nueva York al siglo XX.

La visión de Moisés de la ciudad fue influida profundamente por el automóvil, un invento que otorgaba la libertad de movimiento de un lugar a otro, a menudo a expensas de cualquier espacio individual. De hecho, el ejemplo más ubicuo de su trabajo es el vasto sistema de carreteras, puentes y túneles que construyó en Nueva York y sus alrededores, que fueron clave en una serie de obras públicas que ayudaron a hacer de Nueva York una capital mundial.

En los años 30, la idea del parque como un espacio recreativo para los habitantes urbanos se hizo, por primera vez, popular. La construcción de parques recreativos siguió ganando impulso a medida que la década de 1930 avanzaba, y en Nueva York invirtió más fondos para la construcción de parques que cualquier otra ciudad de los Estados Unidos durante esa época.⁽⁹⁾ Con la ayuda de Robert Moses, la ciudad se transformó. A pesar de que se construyó el *FDR Drive*, un gran obstáculo en el este de Manhattan que obstaculiza el acceso al *East River*, también diseñó los parques a lo largo del río que permitirían a los ciudadanos experimentar el frente marítimo.

El proyecto del *East River Park* supuso un modelo para la transformación, aún hoy en curso, del *waterfront* de Manhattan en una zona recreativa que se inscribe en la infraestructura verde de la isla.

3. Recuperación del espacio público. Proyectos

Nueva York se ubica en la costa noroeste de Estados Unidos, por lo que posee una ubicación estratégica con respecto a Europa. Además Manhattan concentra gran parte de la actividad económica de la ciudad. La isla de Manhattan se divide en tres sectores: el *Downtown o Lower Manhattan*, en el extremo sur de la isla, que se extiende desde el *Battery Park* hasta la calle 14 y es la zona más antigua de la ciudad; el *Midtown* en el que se encuentra el distrito financiero y abarca desde la calle 14 a la 59 y el *Uptown*, la parte norte de Manhattan, desde la calle 59.

A principios del siglo XX en todo el mundo, comenzaba a vislumbrarse el final del modo de intervenir en el espacio público. El automóvil y la velocidad son prioritarios y de forma inexorable, la vía pública, tal y como en el XIX se concebía, pierde su carácter plurifuncional. Tras esta transformación se producen grandes cambios en la forma de utilizar la ciudad y se convierte en necesario algo que hasta el momento no lo era, la prioridad de los vehículos ante los viandantes. En los años setenta, nuevas tendencias urbanísticas hacen que convivan dos tipos de intervenciones, las que insisten en la negación del espacio público como lugar de sociabilidad y las que, de manera ejemplar, comienzan a reconquistar el espacio público. Sin embargo, desde la década de los ochenta, se han diagnosticado las carencias y se han impulsado acciones que pretenden potenciar el espacio público, favorecer a los viandantes, recuperar espacios obsoletos y crear nuevos parques.

En Nueva York, después de la Segunda Guerra Mundial, en 1961 comienza un plan para transformar el entonces devastado centro de Manhattan en el centro mundial del comercio, el *World Trade Center (WTC)*. En 1980 se invirtieron millones de dólares para posicionar *Wall Street* como centro de inversión global.

De este modo, desde sus orígenes, Nueva York ha ido evolucionando en su actividad económica, lo que ha marcado su desarrollo tanto físico como demográfico. El 11 de septiembre de 2001 se produce el atentado terrorista en Nueva York y se generan daños humanos y físicos devastadores en la ciudad. El atentado logró la destrucción de 6,5 hectáreas de trama urbana, que quedaron sin servicios básicos (luz, agua,...) ni de transporte y que conllevó el abandono inminente de la zona. La pérdida de edificios de oficinas, la caída del flujo peatonal y el estigma asociado a cualquier construcción en la zona del WTC, generaron un impacto negativo en el valor de las construcciones del *Lower Manhattan*. Para minimizar este impacto, el gobierno de la ciudad puso en marcha un plan de revitalización del *Lower Manhattan* con el que se pretendía la renovación, no solo del WTC, sino de un gran número de espacios públicos de Nueva York.

El *downtown* debe convertirse en un centro cultural y comercial tanto para residentes como para visitantes. Para la materialización de las intenciones propuestas se abren tres áreas de intervención, la mejora de las comunicaciones con el *Lower Manhattan*, la construcción de nuevas zonas residenciales y la creación de nuevos espacios públicos que convertirán el *downtown* en uno de los lugares más atractivos del mundo. A pesar de que el atentado del 11S generó un gran daño social y una gran destrucción física, no solo a los habitantes de Nueva York si no a la población mundial, esta destrucción desembocó en una gran oportunidad de renovación, incluso a la posibilidad de resolver problemas preexistentes.



3.1

3.1 Detalle intervención y estudio por fases del *Hudson Boulevard*.



3.2

3.2 Ámbito actuación.

3.1. Parques y plazas

En 1866, F. L. Olmsted y C. Vaux, creadores de *Central Park*, se preguntaron *¿hay algún gozo (pleasure) que toda persona pueda encontrar en todo momento y en cualquier parque? Lo hay, y radica en el sentimiento e alivio que experimentan quienes penetran en ellos, escapando de las apreturas, límites y controles de las calles de la ciudad.* En este sentido, para que haya un verdadero sistema de parques, un cordón verde que recorra la ciudad, es necesario que existan relaciones físicas entre los elementos. Tal y como dijo Olmsted, *salta a la vista que un sistema conectado es mucho más completo y útil que una serie de parques aislados.*

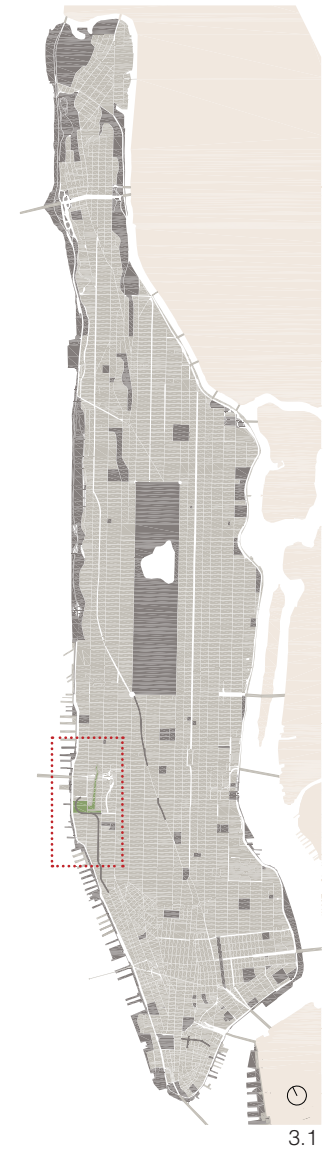
Así, el gobierno de la ciudad de Nueva York, ha propuesto en su PlaNYC la creación de cientos de acres de nuevos espacios verdes que den lugar a una verdadera infraestructura verde, perfectamente conectada, que recorra toda la isla de Manhattan. Prioritario en este masterplan es la creación de nuevo parques, como es el caso del *Hudson Boulevard* y el Memorial del *World Trade Center*. El primero transformará un área infrutilizada de la ciudad, en una zona de uso preferentemente peatonal que incluirá un nuevo parque y un bulevar que lo conectará con la *High Line*. Por su parte, el Memorial supondrá una renovación en el corazón del distrito financiero de Nueva York.

3.1.1. Hudson Yards & Boulevard

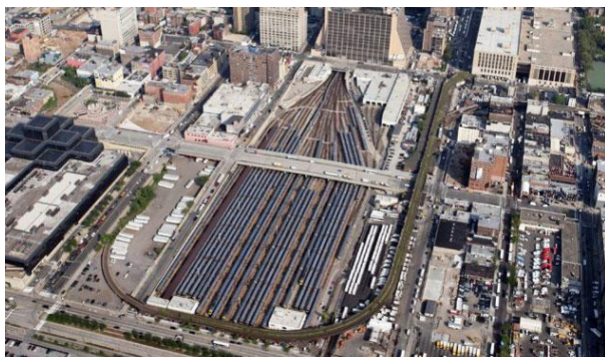
En los últimos años, la ciudad de Nueva York ha llevado a cabo una serie de inversiones en infraestructuras en el entorno de *Hudson Yards*, con la intención de poner en valor la zona y generar una extensión del *Midtown* de Manhattan. Una de las mejoras fundamentales es la construcción de *Hudson Park & Boulevard*, un bulevar y un parque lineal central que se ejecutarán entre las Avenidas Décima y Decimoprimera y las calles 33 y 39. *Hudson Park* proporciona un muy necesario equipamiento y dotará a este nuevo distrito de la identidad necesaria. *Hudson Park & Boulevard* se diseña para ensalzar la tradición del espacio público de calidad en la ciudad de Nueva York, a la vez que se genera un nuevo espacio que dará servicio al vecindario y al resto de la ciudad.

El distrito de *Hudson Yards* se sitúa en la zona oeste de Manhattan y limita con la calle 42, la Octava Avenida, la calle 30 y el *Hudson River Park*. Desde 2001, la Ciudad de Nueva York, la Autoridad de Transporte Metropolitano, y el Estado de Nueva York han impulsado las iniciativas de planificación necesarias para crear un programa de desarrollo que transformará el área de *Hudson Yards* en una zona enfocada al uso peatonal. El nuevo distrito de *Hudson Yards* supone una importante expansión del distrito central de negocios de *Midtown*, así como un aumento del empleo y de nuevas viviendas disponibles para la creciente población de la ciudad.

Los componentes clave del programa de desarrollo para el distrito de *Hudson Yards* son el cambio en la zonificación en 2005 del área de *Hudson Yards* y la re zonificación de 2009 del *Western Rail Yard*. El área de *Hudson Yards* tiene actualmente capacidad para aproximadamente 2,5 millones de metros cuadrados de oficinas y 20.000 unidades residenciales. Por otro lado, la extensión de la línea número 7 del metro desde su terminal actual en *Times Square* hasta una nueva terminal en la calle 34 y la Avenida 11. Se prevé además, el



3.3 Localización *Hudson Yards & Boulevard*.



3.4



3.5

3.4 Estado de *Hudson Yards* previo a la intervención.

3.5 Propuestas para *Hudson Yards & Boulevard*.

desarrollo de usos mixtos en la zona este, que albergará oficinas, espacios residenciales, un hotel, zonas comerciales y culturales, y aparcamientos, y aproximadamente cinco hectáreas de espacio público y la creación de nuevos parques y espacios públicos abiertos a lo largo del área de *Hudson Yards*.

Hudson Park & Boulevard

Hudson Park & Boulevard, es un sistema de 1,5 hectáreas de parques y espacios abiertos, entre las Avenidas 10 y 11 y las calles 33 y 39. El parque se desarrolla desde la calle 33 a la calle 39 y el bulevar se extenderá entre las calles 33 y la 38 en el lado este del parque y la 35 a la 38 en el lado oeste del mismo.

Hudson Park & Boulevard, se desarrolla como un elemento fundamental del nuevo distrito de *Hudson Yards*, que ayudará a transformar un existente barrio industrial con un bajo nivel de uso del espacio público en un distrito vivo que satisfaga las necesidades de sus habitantes y que, además, de servicio al resto de Manhattan. El nuevo Parque será el corazón verde de este nuevo distrito. Con accesos a través de cada una de las calles que discurren este-oeste, el Parque proporcionará el espacio abierto necesario para los residentes, trabajadores y visitantes. El parque ofrecerá una gran variedad de espacios que permitirán actividades de todo tipo, desde las zonas verdes para hacer picnic hasta los senderos que serpentean a través del paisaje, creando íntimos espacios con sombra para leer y relajarse. Así mismo, también es posible la realización de grandes eventos tales como los mercados itinerantes o proyecciones de cine al aire libre. Finalizado el proyecto, *Hudson Park & Boulevard* se anexionará a la red de espacios públicos que la ciudad de Nueva York está transformando como parte de la iniciativa que llevará a cabo una infraestructura verde en Manhattan.

La ampliación de la línea siete del metro tendrá dos accesos en el Parque. La entrada principal se sitúa entre las Calles 33 y 34 y el acceso secundario se encuentra entre las Calles 34 y 35. Además los nuevos edificios comerciales construidos a lo largo del parque tienen también accesos a través del *Boulevard*. En los nuevos viarios, tanto en el interior como alrededor del parque, el proyecto es especialmente cuidadoso. Para llevarlos a cabo, la *Hudson Yards Development Corporation* en colaboración con la *New York City Economic Development Corporation* ha publicado un manual con directrices pertinentes en el desarrollo del proyecto.

Las vías son parte fundamental de este proyecto y, de acuerdo a sus características, se clasifican en tres tipologías, el propio bulevar, las vías que discurren a través de él en sentido este-oeste y el viario del resto del distrito. *Hudson Boulevard East* y *Hudson Boulevard West*, las dos vías que enmarcan el parque central, tienen su identidad ligada al carácter verde del parque y actúan como marco del nuevo corazón verde del distrito. Las vías interiores que contienen los accesos al *Hudson Park* y tienen como principal función, atraer al visitante al interior del mismo. El viario del distrito *Hudson Yards*, proporciona uniformidad en el Distrito *Hudson Yards*, y a su vez se integra en la trama viaria de Manhattan.

Un equipo de diseño multidisciplinar dirigido por Michael Van Valkenburgh finalizó el diseño de la primera fase de *Hudson Park & Boulevard* en enero de 2012 y la construcción comenzó en el verano de 2012. La primera fase y la prolongación de la línea de metro se abrirán al público en 2014.

MTA Rail Yards

MTA Rail Yards, inaugurado en 1986, es un espacio de 10,5 hectáreas destinado al almacenamiento y mantenimiento de trenes para el *MTA-Long Island Rail Road* (LIRR). Trenes que dan servicio en la estación de Pennsylvania hacia y desde Long Island. Se sitúa entre las Calles 30 y 33 y las Avenidas Décima y Decimosegunda, y está dividido en un área este (Eastern Rail Yard) y una zona occidental (Western Rail Yard) separadas por la Avenida Decimoprimeras.

La sección este fue reclasificada en enero de 2005 y la porción oeste en 2009, para dar lugar a espacios de uso mixto, incluyendo oficinas, residenciales, hoteles, centros comerciales, culturales y de estacionamiento, y espacio público abierto. De acuerdo a la nueva zonificación se requieren aproximadamente 2 hectáreas de espacio abierto público, incluyendo una plaza pública. Además, *The High Line* se conecta a la parte sur de la zona, incluyendo también *MTA Rail Yard*, en la infraestructura verde de la isla.

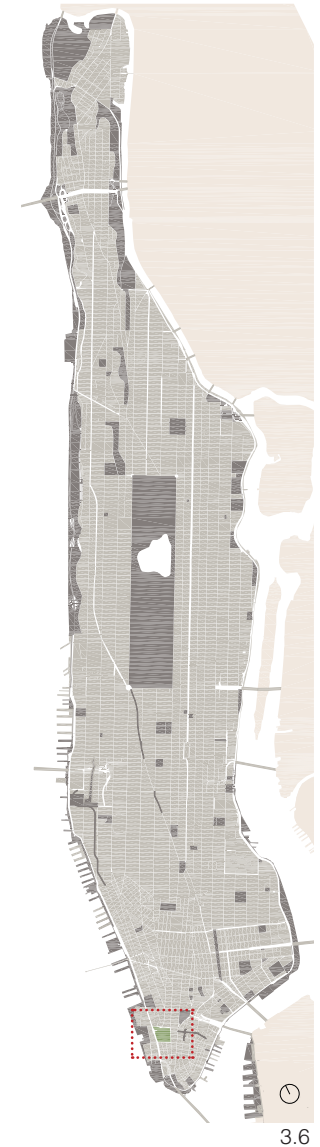
3.1.2. National September Memorial

No es de extrañar que la mayoría de los rascacielos de Nueva York se concentren en el *Downtown*. A lo largo de gran parte de su historia, el centro de Manhattan se situaba en la parte baja de la isla. El puerto y las actividades que allí se generaban convirtieron la zona en el centro financiero y en la sede del gobierno de la ciudad. A mediados del siglo XIX, las áreas residenciales habían ido reduciéndose, pero en los años treinta la duplicidad de los centros de Manhattan, uno y financiero y otro residencial, era ya evidente.

En ese momento el *Midtown* era la ubicación de hitos como el edificio Chrysler (1930), el *Empire State* (1929-31) y el *Rockefeller Center* (1932-40). En la década de los 40, el *Midtown* era ya el centro y el *Downtown* pasó a ser el Distrito Financiero. El Rockefeller Center confería un centro para el centro, y su concentración de edificaciones de baja, media y alta densidad alrededor de un espacio abierto, reforzaba la hegemonía del *Midtown*.

Después de la Segunda Guerra Mundial, la arquitectura moderna llegó al *Midtown*, con edificios como la *Lever House* y el *Seagram Building*. John D. Rockefeller, impulsó el *Rockefeller Center* con la ayuda de su hijo Nelson, y en la década de los 50, cuando el que una vez fue un vibrante frente marítimo de la ciudad había sido alterado por la introducción de contenedores prefabricados y los algunos de los muelles estaban abandonados, David, el segundo hijo de John D. Rockefeller, vicepresidente de *Chase Manhattan Bank*, anunció la construcción de una nueva sede para su empresa en el *Downtown*.

Así David Rockefeller fundó la *Downtown-Lower Manhattan Association* en 1956 y en 1960 propuso el *World Trade Center (WTC)*. El complejo de 65000 metros cuadrados, situado entre las calles *West, Vesey, Church* y *Liberty*, incluía una plaza de 20000 metros cuadrados y siete edificios dos de los cuales, las Torres Gemelas, se erigían como las torres más altas del mundo.



3.6 Localización *National September Memorial*.



3.7 Masterplan *World Trade Center*, Daniel Liebeskind.

Nelson Rockefeller, en ese momento el gobernador del Estado de Nueva York, autorizó la construcción de 90 hectáreas, una extensión mucho mayor que la propuesta inicial. Esto permitió que otras organizaciones se sumaran a la expansión del *Downtown* y así el sustrato escavado para ello se transformó en la base sobre la cual se asienta el *Battery Park City*, una zona que incluye apartamentos, parques y más rascacielos. Durante el periodo de construcción del *WTC*, un grupo de arquitectos comenzaron a gestar un plan para el *Downtown*, un proyecto que localizaría el *WTC* en un contexto más desarrollado. ⁽¹⁰⁾

Surgió así, un master plan en el que la idea del uso del frente marítimo y la creación de zonas residenciales en la parte sur de la isla, eran las bases fundamentales. Mientras tanto, las Torres Gemelas, incrementaban su estatus como marca simbólica de Nueva York como capital del siglo XX. *Battery Park* y los edificios residenciales y de oficinas devolvieron a la zona la actividad que tuvo antaño. Comenzó así una etapa de vibrante actividad, hasta el 11 de Septiembre, el día terrible en el que fuera destruída por el ataque terrorista.

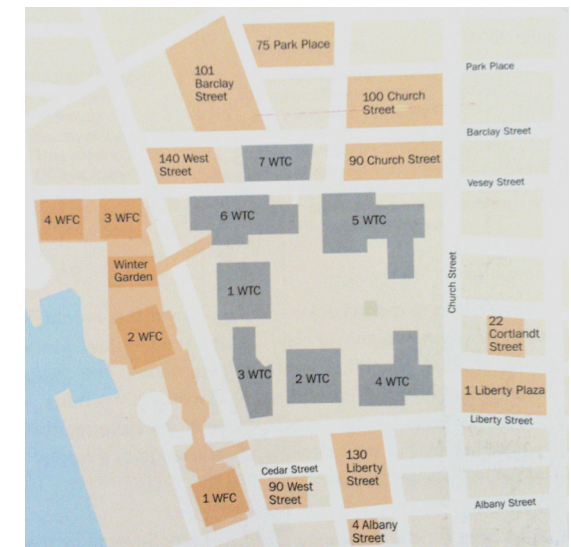
Tras el 11S, muchos ciudadanos apoyaron la iniciativa de reconstruir las Torres como desafío a los terroristas. La pérdida de vidas el 11 de Septiembre de 2001 fue devastadora para familiares, amigos, supervivientes y para aquellos que observaban los terribles acontecimientos en la televisión. Pero además, la destrucción de las dos torres del *World Trade Center*, finalizadas en 1974 por Minoru Yamasaki y Emery Roth & Sons, supuso negativas consecuencias para la economía de Nueva York.

Sin embargo en términos urbanísticos, las Torres Gemelas dificultaban la conexión entre las vías de alrededor, aislando la plaza que conformaban de la trama urbana del sur de Manhattan. Después de la tragedia, surgieron varios interrogantes en torno a la reconstrucción de las torres, pero lo que era evidente era que los neoyorquinos no estaban dispuestos a renunciar a su skyline y reclamaban una torre que volviera a convertirse en símbolo de la ciudad.

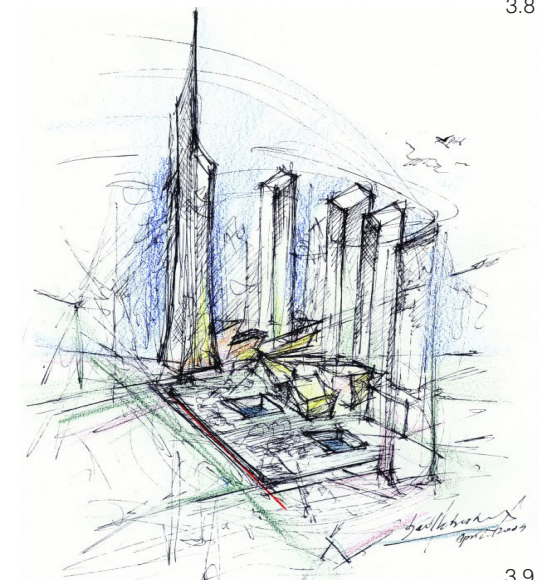
Después de todo, era el icono por excelencia de la ciudad y la población no estaba dispuesta a otorgar al terror, la simbólica victoria que desfiguró el skyline de Nueva York. Ya que la reconstrucción del área era necesaria, era además una oportunidad para subsanar los problemas urbanísticos a la vez que se crean nuevos edificios, espacios abiertos e instalaciones para el transporte, así como un memorial a las víctimas.

Con este fin, en la *Lower Manhattan Development Corporation*, controlado en ese momento por el entonces gobernador de Estado de Nueva York, George Pataki, promovió un concurso del que surgirían las propuestas ganadoras para llevar a cabo el master plan para el área, el memorial y un centro para el transporte. Sin embargo, el proceso de reconstrucción de la Zona Cero fue complicándose con el devenir de los acontecimientos. En primer lugar el área estaba bajo el control de la Autoridad Portuaria del Estado de Nueva York y Nueva Jersey, es decir, distintas líneas de poder y intereses diferentes.

Además, se convocaron varios procesos de selección a la vez, a pesar de que el orden lógico hubiera sido comenzar por el master plan para que el resto de proyectos siguieran las líneas generales del mismo. Esto



3.8



3.9

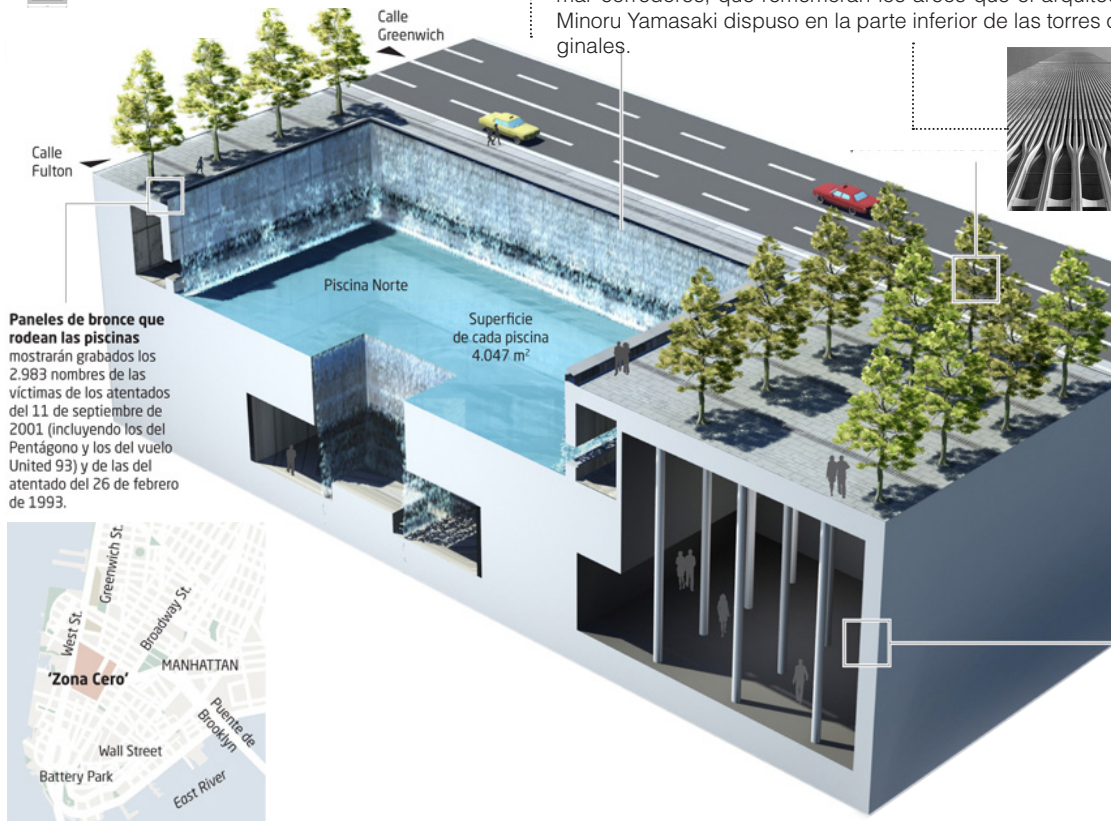
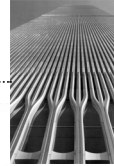
3.8 *World Trade Center* antes de los ataques terroristas.

3.9 Boceto Zona Cero (Daniel Libeskind).

Sección de la piscina Norte. Ambas piscinas situadas en las huellas de las Torres Gemelas, son idénticas y están unidas bajo la cota cero, permitiendo el acceso a la zona subterránea desde la plaza del Memorial.

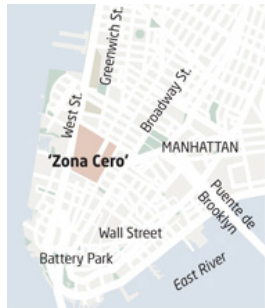


Los árboles del Memorial del 11S están alineados para formar corredores, que rememoran los arcos que el arquitecto Minoru Yamasaki dispuso en la parte inferior de las torres originales.



Panels de bronce que rodean las piscinas mostrarán grabados los 2.983 nombres de las víctimas de los atentados del 11 de septiembre de 2001 (incluyendo los del Pentágono y los del vuelo United 93) y de las del atentado del 26 de febrero de 1993.

Superficie de cada piscina 4.047 m²



1 Torre de la Libertad

Diseñada por Skidmore, Owings y Merrill su pieza central rinde tributo a la libertad. Será la torre más alta de EEUU.

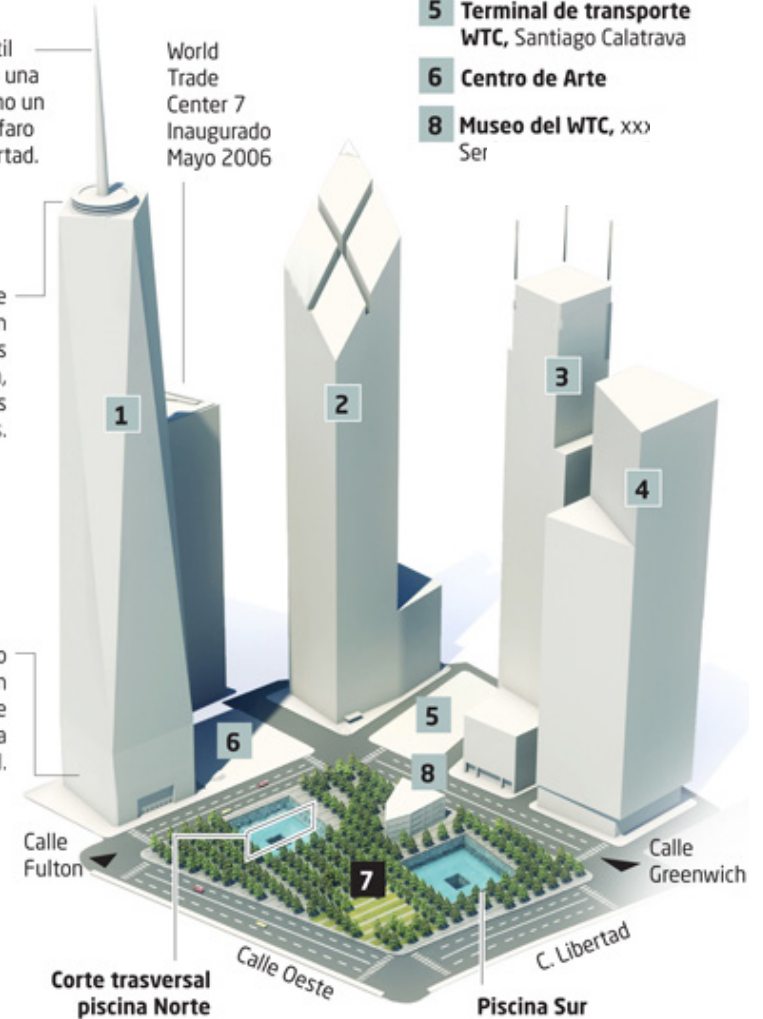
El mástil emitirá una luz como un nuevo faro de libertad.

World Trade Center 7 Inaugurado Mayo 2006

La terraza de observación marcará los 415m y 417m, alturas de las torres originales.

Vestibulo reforzado con acero inoxidable y titanio para mayor seguridad.

- 2 Torre Dos, Norman Foster**
- 3 Torre Tres, Richard Rogers**
- 4 Torre Cuatro, Fumihiko Maki**
- 5 Terminal de transporte WTC, Santiago Calatrava**
- 6 Centro de Arte**
- 8 Museo del WTC, xx) Ser**



Corte transversal piscina Norte

Piscina Sur

obligó a ir readaptando los proyectos y forzó el retraso en su materialización. Sin embargo, era obvio que este espacio necesitaba una actuación lo antes posible que permitiese el restablecimiento de la actividad financiera que se perdió con el ataque. Finalmente, el Studio Daniel Libeskind fue seleccionado en 2003 para diseñar el master plan para el *World Trade Center*, Michael Arad y Peter Walker se convirtieron en los autores del memorial, Larry Silverstein sería el responsable del proyecto de la Freedom Tower y Santiago Calatrava fue elegido autor del centro de transporte, *WTC Transportation Hub*.

Masterplan

El plan maestro desarrollado por Libeskind atiende tanto la parte conceptual como la parte técnica del rediseño total de la zona. De esta forma, el masterplan detalla la altura y ubicación de cada edificio, así como la proximidad de las estructuras y su relación entre ellas. Asimismo, define la distribución de la infraestructura, el transporte, y los elementos básicos de seguridad y sustentabilidad. Finalmente, determina la relación del sitio con su entorno y con la ciudad de Nueva York.

El proyecto abarca en total 6,47 hectáreas, un memorial, cuatro edificios de oficinas que comprenden 929030 m², un centro de transporte, espacios culturales y comerciales, la Torre de la Libertad, el futuro edificio más alto del mundo un rascacielos de 541 metros (1776 pies, cifra simbólica porque alude a la fecha de la independencia norteamericana) presidido por una espiral en su cima que emula la antorcha de la Estatua de la Libertad, así como áreas públicas, las cuales motivarán una actividad continua en la zona del centro de negocios. El programa propuesto por Libeskind busca además que la orientación de las estructuras permita que la luz solar alcance la plaza a las 8:46 am y a las 10:28 am, momentos en que las torres fueron derribadas, respectivamente.

Memorial

El memorial para las víctimas del atentado ha sido, el punto central de la reconstrucción del *World Trade Center*. Para el proyecto de este espacio abierto, que incluye las huellas de lo que fueron las Torres Gemelas, la *Lower Manhattan Development Corporation*, sentó unas líneas generales que los participantes en el concurso de diseño debían seguir: no superar los límites establecidos por las calles *West, Fulton, Greenwich y Liberty*, y hacer visibles las huellas de las Torres Gemelas, colocar el nombre de todas las víctimas del ataque terrorista. En 2004, Michael Arad con el proyecto *"Reflecting Absence"* fue elegido ganador del concurso.

El Memorial es un espacio público para la meditación y la contemplación, en torno a dos espejos de agua, de aproximadamente 4000 metros cuadrados cada uno de ellos, que se sitúan en las huellas de las torres del *World Trade Center* originales.

Debemos pensar en un inmenso, monumental y bello memorial que atraiga a las millones de personas que deseen verlo. Debemos ser capaces de crear algo aquí que consagre este lugar para siempre y que permita a los ciudadanos crecer y desarrollarse a partir de él. Y esto no ocurrirá si solo pensamos en ello con limitaciones (Giuliani, 2001).



3.11



3.12

3.11 Proyecto para la Zona Cero (D. Liebeskind).

3.12 *Reflecting absence* (M.Arada). Memorial 11S.



3.13



3.14

3.13 Vista de la Torre 4 desde la calle Church.

3.14 WTC Transportation Hub.

Alineando el perímetro de cada fuente se erige un parapeto de bronce con los nombres de las víctimas. Las piscinas están revestidas de granito y los nombres de todas las personas que murieron en los ataques están inscritos en paneles, un significativo recuerdo de la mayor pérdida de vidas como resultado de un ataque extranjero en suelo estadounidense y la mayor pérdida de personal de rescate en la historia de América. Por la noche, los nombres se iluminan desde el interior. La nueva plaza se convierte en un terreno sagrado para los que vienen a honrar a las víctimas, al tiempo que integra el Memorial en la ciudad que lo rodea. La elegante simplicidad del proyecto esconde una increíble complejidad en el diseño arquitectónico y de ingeniería.

Mientras que las huellas de las Torres permanecen vacías, el diseño de la plaza que las rodea ha evolucionado para incluir arboledas, símbolo natural de vida y el renacimiento. El resultado es un monumento que expresa a la vez la pérdida incalculable de la vida y su regeneración consoladora. El sitio de algo más de 55000 metros cuadrados del WTC contendrá, además del Memorial y el Museo, un Centro de Orientación de Visitantes, una estación de metro, cinco nuevas torres de oficinas y un centro de artes escénicas.

El proyecto incluye más de 400 árboles en la plaza. El agua de lluvia se recoge en depósitos de almacenamiento por debajo de la superficie y es posteriormente utilizada para satisfacer las necesidades de riego. Su diseño transmite un espíritu de esperanza y renovación, y crea un espacio contemplativo separado de los sonidos de una bulliciosa metrópolis.

En el proceso de reconstrucción del WTC después del 11S, la gestión de los sistemas de transporte es quizás la oportunidad para alcanzar el equilibrio entre seguridad y urbanismo. En Nueva York, sería posible la peatonalización del *Downtown*, con la Zona Cero como su centro. Cabe señalar que el 85% de los trabajadores del *Lower Manhattan* utilizan el transporte público para llegar a su puesto de trabajo, la tasa más alta del país. Por ello, reforzar el sistema de transporte público, para lo cual se proyecta un nuevo centro de Transporte, devolverá la vitalidad a la zona.

Esta actuación puntual, debería vincularse a la reducción a gran escala del tráfico producido por el uso de vehículos privados y a la transformación de espacios destinados al automóvil en parques, plazas u otros equipamientos públicos que lo convirtieran en un barrio al uso en la isla de Manhattan. Ya que, tal y como Jane Jacobs observó, es posible fomentar la supervisión espacial local basada no en los medios centralizados de vigilancia, sino en la extensión de la idea de vecindad.

3.2. Paseos y ejes lineales

La calle representa el principal espacio público de la ciudad, por consiguiente el proyecto viario lleva implícito un marcado énfasis en la recuperación del ámbito público como lugar urbano privilegiado. En este sentido, desde el 2002, se han llevado a cabo significativas intervenciones de transformación de ejes en Manhattan.

Sin embargo, la función de los parques lineales no es suplantar a los parques tradicionales, si no completarlos para generar un verdadero sistema verde. Para ello, se han seleccionado determinados ejes de la ciudad, que tras ser intervenidos han pasado a formar parte de la potente red verde que surca la compacta isla de Manhattan. Proyectos como *Green Light for Midtown* o la *High Line* de gran repercusión social y con objetivos diferenciados, la peatonalización de una gran vía de la ciudad y la transformación de una infraestructura obsoleta.

3.2.1. High line

Uno de los tramos de la estructura ferroviaria “*West Side Line*”, que transportaba mercancías a lo largo de 1,9 km del oeste de la zona sur de Manhattan, se elevó nueve metros sobre la cota cero en 1930, para evitar los accidentes y los problemas de congestión que el tráfico ocasionaba, como parte de un proyecto más amplio de mejora del borde oeste promovido por la compañía ferroviaria de Nueva York, Central Railroad. Se extiende desde *Gansevoort Street*, atravesando el barrio de Meat Packing y el lado oeste de Chelsea, hasta las cocheras de trenes del Hudson. En 1980, estas vías quedaron inutilizadas y una delgada capa de tierra posada sobre ellas, permitió la aparición de diferentes especies vegetales durante un cuarto de siglo.

En marzo del 2004, la ciudad de Nueva York junto con la asociación de amigos de *High Line* (FHL), promovieron el concurso para el diseño del masterplan para *High Line*. El esfuerzo para transformar *High Line*, un elemento industrial en un parque público, ha sido sin duda un logro de entidades públicas y de ciudadanos con una visión en común. Cuando se propuso la remodelación de la vía férrea, la intención de mantener el espíritu del espacio transformándolo en un espacio público, no fue del todo comprendida. Sin embargo, el equipo liderado por Field Operations en colaboración con Diller Scofidio + Renfro, elegidos ganadores con su propuesta “*Agri-tecture*”, fueron capaces de potenciar el encanto propio del lugar.

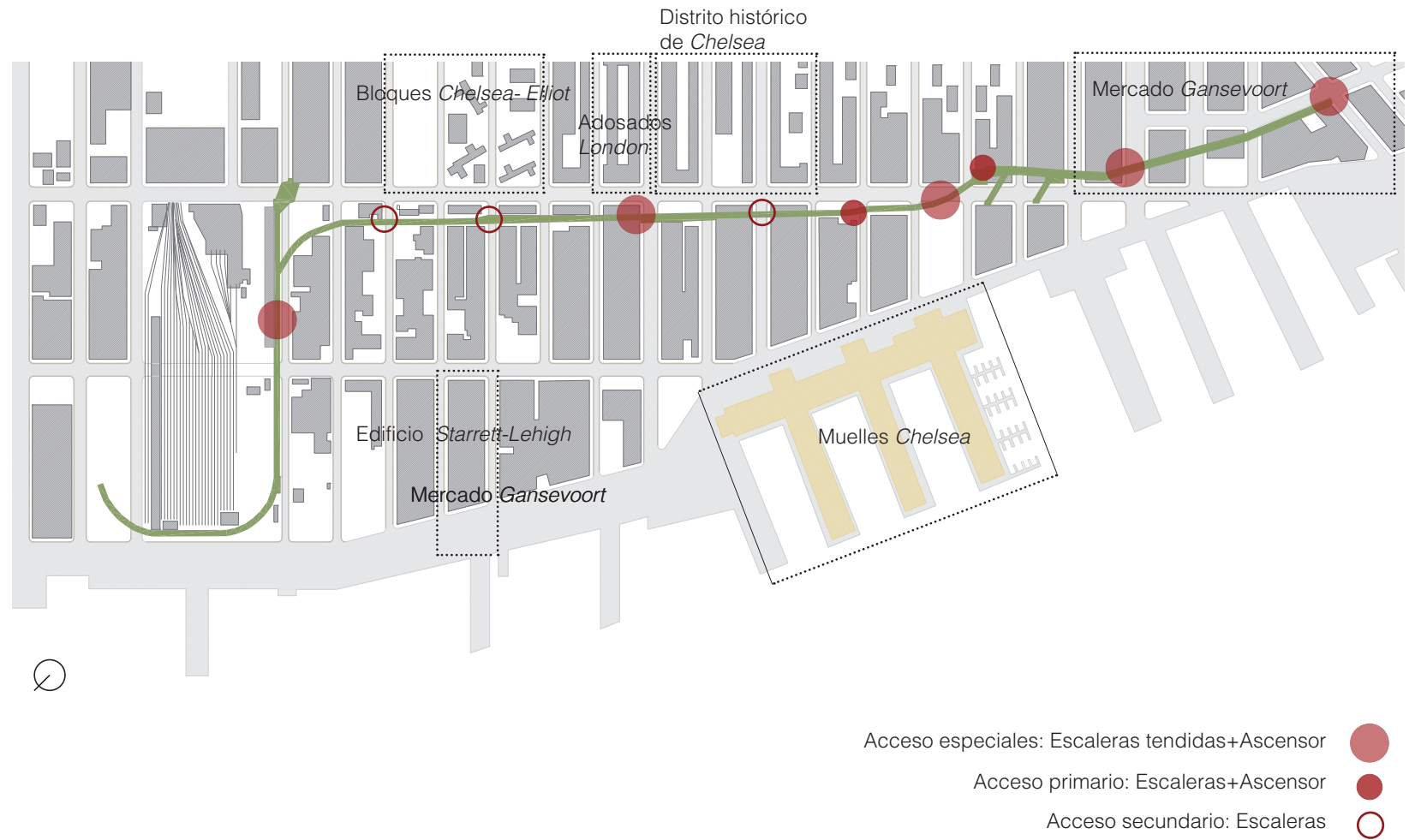
Agri - tectura está inspirado por la melancólica belleza de High Line donde la naturaleza ha reclamado lo que fue una pieza vital de infraestructura urbana (...) Combina materiales orgánicos y de construcción en una mezcla de proporciones cambiantes, que acomoda lo salvaje, lo cultivado, lo íntimo y lo hiper-social. Proporcionando flexibilidad y respuesta a las efímeras necesidades, oportunidades y deseos de este contexto dinámico, nuestra propuesta se diseña para permanecer siempre inacabada, sosteniendo el crecimiento emergente y el cambio a través del tiempo (Corner, 2004).

Los condicionantes principales del diseño respondían a cuestiones métricas así como a su situación en altura. La primera sección (de las tres que en las que se subdivide el proyecto), comprende 800 metros lineales, desde la calle Gansevoort a West 20. La presencia de *The High Line* desde la calle es una estructura masiva de



3.15

3.15 Localización *The High Line*.



3.16

3.16 Ámbito de actuación de *The High Line*.

acero. Los puntos de acceso se diseñan como puntos de conexión de la actividad urbana que sucede debajo con el parque lineal que discurre por arriba. Las escaleras de acceso generan una transición gradual entre las concurridas calles de Manhattan y el tranquilo paseo elevado. A su vez, escaleras, rampas y ascensores se diseñan para colgar de las columnas de acero existentes, potenciando la estructura, ampliamente sobredimensionada para su nuevo uso, capaz de soportar el peso de dos trenes de mercancías repletos.

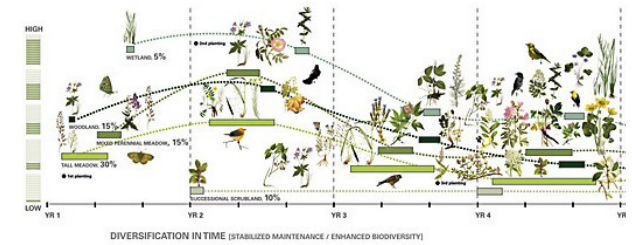
Diseñado como una superficie continua y sencilla, construida a partir de unidades individuales prefabricadas, que pueden deformarse hacia abajo para permitir el paso atravesando la ancha sección estructural de *High Line*, o deformarse hacia arriba discurriendo sin perturbar los espacios naturales. La superficie estriada puede contener zonas duras en su totalidad y también zonas vegetales, con variedad de gradientes entre ellas.

Se trata, además, de un sistema capaz de implementarse por fases a lo largo del tiempo. El sistema de placas se compone de cinco planchas de hormigón prefabricado. La disminución gradual de la sección de las piezas hasta convertirse en la base para el sustrato vegetal, evita la segregación de caminos y zonas de vegetación. Así las placas se separan dejando una junta intencionada que permite el crecimiento de la materia orgánica que da sustento a las especies vegetales. Las especies de plantas vivaces y gramíneas originan una nueva cota sobre la superficie de entre 30-90 cm, reforzando el carácter íntimo y singular de *The High Line*.⁽¹¹⁾

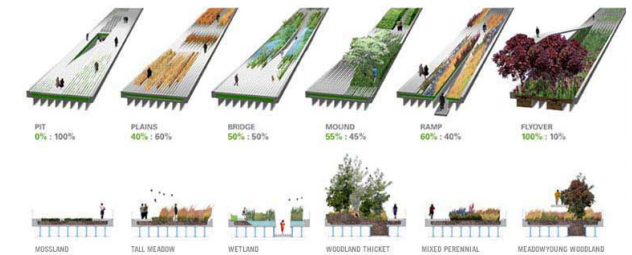
Los asientos se desarrollan con un sistema de bancos, sillas fijas y móviles que permiten disposiciones múltiples. Una línea de bancos en vuelo sobre los caminos permite despejar la circulación. Además los espacios de estancia permiten la perspectiva inusual de estar 9,14 metros suspendidos en el aire. Los bancos y sillas fijas se sitúan en los espacios de encuentro, junto a los bordes, como protección de los espacios vegetales y también para permitir el máximo aprovechamiento del espacio libre.

La primera sección del conjunto de la intervención mide 0,6 hectáreas y se extiende a lo largo de cuatro manzanas, desde el cruce entre las calles Gansevoort y Washington y el edificio Chelsea. Esta primera sección se emplea como prototipo para el resto de la línea, a pesar de tener un tratamiento más duro que el resto del eje lineal. La denominada Sección 1 discurre a través de densos matorrales, una terraza, zonas de césped, miradores, espacio para actividades, una lámina de agua, un solarío y una pradera de flores. La Sección 2 se inauguró en 2010, con una longitud similar a la de la Sección 1, doblando así la superficie completada de *The High Line*.

Con todo, una obsoleta estructura férrea elevada se convierte en la base para un extraordinario parque lineal, con sorprendentes estancias y grandes oportunidades de uso. En definitiva, la mezcla de antiguo y nuevo, de orgánico e inorgánico, de urbano y natural, proporciona una serie de estancias que se ha establecido a lo largo de una línea sobre las panorámicas de Manhattan y el río Hudson. La historia de *High Line*, concluye con una nueva visión del parque público, inspirado probablemente en el Promenade Plantée en el decimosegundo arrondissement de París, que ha tenido repercusión en proyectos en Chicago, Rotterdam, Philadelphia, Toronto y Seattle.



3.17



3.18



3.19

3.17 Estudio de las especies animales y vegetales que se prevé que habitarán en *The High Line*.

3.18 Tipologías de pavimento en *The High Line*.

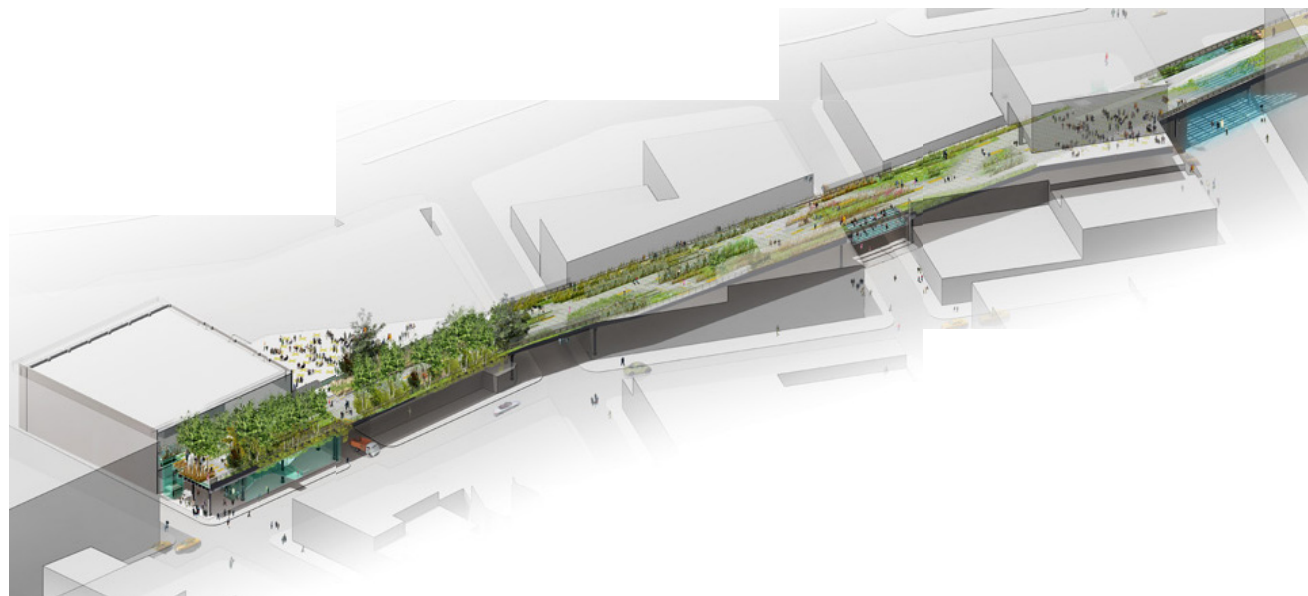
3.19 Vista superior de *The High Line*.



3.20



3.21



3.22

3.20 y 3.21 Vista de *The High Line* en la zona de *Hudson Yards*.

3.22 Infografía de *The High Line*.

3.2.2. Fulton corridor

La ciudad de Nueva York propone mejorar las calles Fulton y Nassau y sus alrededores transformándolos en un corredor lleno de actividad. El programa de revitalización del Corredor Fulton incluye la inversión pública en mejoras al paisaje urbano, espacios públicos abiertos, y los incentivos que impulsen la rehabilitación privada y renovación. Dado que el proyecto propuesto es necesario para la revitalización continua del Bajo Manhattan, el *Lower Manhattan Development Corporation* (LMDC) proporciona una parte importante de la financiación. Establecida a raíz del 11 de septiembre de 2001, la LMDC coordina la reconstrucción y aúna esfuerzos en la revitalización del Bajo Manhattan.

El propósito del proyecto es triple: mejorar la apariencia del Corredor, mejorar y preservar los recursos históricos de la zona del proyecto, y mejorar la apariencia y el rendimiento del espacio comercial en el Corredor, a través de un conjunto de directrices e incentivos para los propietarios. Las calles Fulton y Nassau históricamente han sido dos de los principales corredores comerciales en el Bajo Manhattan. En esta zona al norte del asentamiento holandés original, las calles fueron trazadas en el siglo XVII y en el siglo XVIII. Puesto las calles no estaban regulados en ese momento, varían en anchura y alineación, y Nassau Street se curva ligeramente en su extremo norte. *Fulton Street*, ha sido un importante corredor comercial y minorista desde que Robert Fulton introdujo los viajes en ferry desde *Beekman Slip* (ahora en el encuentro de *Fulton Street* con el *East River*) a Brooklyn en 1814. Así, a lo largo del siglo XIX y XX, las calles Fulton y Nassau formaron un distrito densamente construido con edificios comerciales, edificios de oficinas y rascacielos.

Las calles Fulton y Nassau actualmente cuentan con la mayor concentración de espacio comercial en el Bajo Manhattan. Sin embargo, la mezcla de venta al por menor que existe hoy en día no optimiza el potencial de las calles. El mal estado de muchos edificios oculta los detalles históricos y arquitectónicos, la señalización es caótica y a menudo inadecuada, y la experiencia de los peatones no es la que debiera para un espacio de estas características.

Actualmente *Fulton Street* y sus alrededores son también el lugar de una importante y creciente población residencial. Además de varios desarrollos residenciales, muchos de los históricos edificios comerciales de la zona han sido convertidos a uso residencial en los últimos años, una tendencia que continúa con éxito. El esperado *Fulton Street Transit Center*, que será uno de los centros de transporte de primer nivel de la ciudad, tendrá su entrada principal en la esquina sureste de *Fulton Street* y *Broadway*. Por último, el puerto de *South Street* sigue siendo uno de los destinos turísticos más importantes de Nueva York, ofreciendo un espacio para museos históricos, actividades, tiendas y una conexión con Explanada del *East River* y los proyectos llevados a cabo en los muelles del *East River*. Sin embargo, existen algunos problemas específicos en el paisaje urbano, como las aceras excesivamente anchas y con un tratamiento árido en *Fulton Street*.

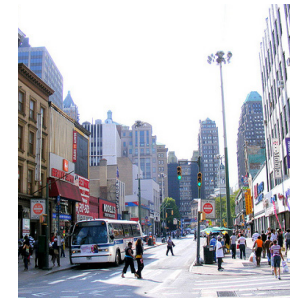
Los componentes principales del proyecto propuesto incluyen mejoras en el paisaje urbano y escaparates y fachadas de los edificios que contribuyen a poner en valor la herencia histórica y del corredor, así como la creación, ampliación o mejora de los espacios abiertos dentro del área del proyecto. El proyecto incluye



3.23



3.24



3.25



3.26

3.23 Localización *Fulton Corridor*.

3.24, 3.26 y 3.26 Tipologías habituales en el *Fulton Corridor*.

la concesión de subvenciones a los propietarios que soliciten fondos para restaurar fachadas de edificios, escaparates comerciales y mejorar el espacio interior. En cuanto al espacio público, el proyecto reconfigura y amplía la Plaza DeLury y crea un nuevo espacio público abierto a *Burling Slip*, aumentando el espacio abierto disponible para los trabajadores, residentes y visitantes de esta zona densamente poblada del Bajo Manhattan.

DeLury Square

John DeLury Sr. Plaza, una pequeña plaza pavimentada ubicada en la intersección de la calle Fulton y *Gold Street*, se amplía para crear un espacio público unificado. La sección de la calle que une la calle Fulton a *Gold Street* se cierra y se conecta a una parcela colindante. El espacio ampliado transforma en un parque generando una superficie de espacio abierto de algo más de 1000 metros cuadrados, incluyendo zonas verdes y espacios para la estancia en la esquina noreste de la intersección. Los árboles existentes se mantienen y se complementan con otra vegetación, que no impida la visibilidad del lugar, asegurando así la seguridad del mismo. Los objetivos de diseño de DeLury Square son crear un atractivo, seguro y accesible espacio público abierto para el uso recreativo.

Burling Slip

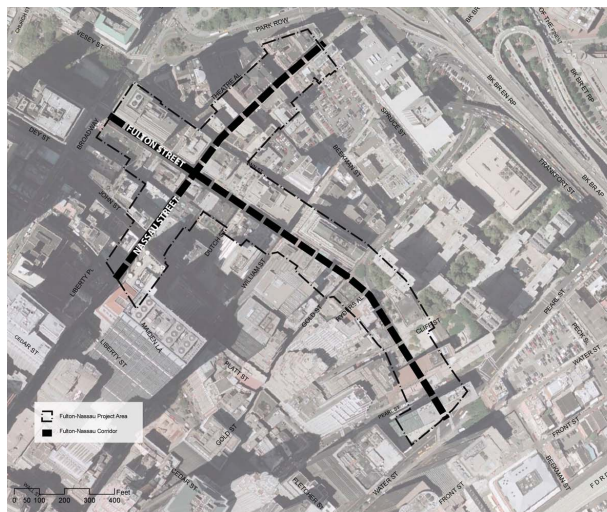
Burling Slip, que actualmente es un espacio abierto asfaltado utilizado temporalmente para aparcamiento de vehículos, se convierte en una zona de juegos infantiles. El proyecto crea 2000 metros cuadrados de espacio público abierto, está diseñado para ser un complemento atractivo para la planeada Explanada del *East River*, y proporcionar servicios de ocio necesarios para la creciente población residencial de Manhattan. El proyecto propone también mejorar los espacios públicos existentes, *Titanic Memorial Park* y *Pearl Street*. *Titanic Memorial Park* será reformado para convertirse en un adecuado acceso al puerto de South Street. El espacio de geometría triangular de *Pearl Street Playground*, limitado por *Fulton*, *Perl*, y *Water Street*, se convertirá en un espacio más acogedor para los niños, las familias y los residentes.

Los ataques del *The World Trade Center* conllevaron una considerable destrucción en el Bajo Manhattan. Aproximadamente 3 millones de metros cuadrados de espacio comercial fue dañado o eliminado, y siete edificios del *World Trade Center* fueron arrasados por completo. Algunas de las principales infraestructuras de transportes fueron interrumpidas o destruidas. Más de 100.000 puestos de trabajo fueron desplazados, y las empresas pequeñas comenzaron a tener grandes dificultades para mantener la viabilidad del negocio.

La importancia del Corredor Fulton-Nassau en la estrategia global de revitalización para el Bajo Manhattan es su vitalidad y potencial de ser destino de entretenimiento para los residentes de la zona, trabajadores y visitantes. Con la revitalización del *Lower Manhattan* es fundamental que tanto los usos existentes como los nuevos usos tengan en cuenta la conservación de este corredor. Con este proyecto, el Corredor de Fulton pasa a convertirse en un área principal de la ciudad, "*Main Street*", con la reconstrucción del *World Trade Center* y la reintroducción de *Fulton Street* a través del mismo, así como otros desarrollos en el área que incluyen el nuevo *Fulton Street Transit Center*, y el continuo crecimiento de la comunidad de residentes del Bajo Manhattan.



3.27



3.28

3.27 Entorno del *Fulton Corridor*.

3.28 Ámbito de actuación del proyecto para el *Fulton Corridor*.

3.2.3. Green Light for Midtown

Nueva York es una ciudad con grandes presiones de todo tipo y complejidades como las pero es también un ciudad capaz de organizarse y priorizar sus problemas, metas y objetivos y crear un plan integral de ciudad. El *PlaNYC* aspira a resolver problemas como la congestión vehicular, el cambio climático, los problemas de infraestructura, y también aprovechar el boom económico -previo a la recesión de finales del 2008. El *PlaNYC*, provee una visión sobre cómo la ciudad debería invertir en infraestructuras y en su futuro, en los próximos 30 años.

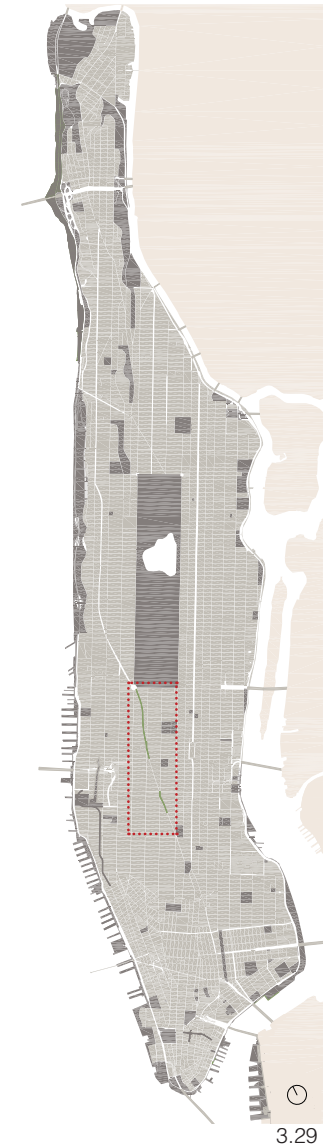
En la visión sustentable del Plan Estratégico de Nueva York, PlaNYC, el alcalde Michael Bloomberg plantea una reconfiguración del concepto de movilidad en las calles de la ciudad, con una política prioritariamente peatonal. Su nueva propuesta para peatonalizar un tramo considerable de Broadway sigue la tendencia estratégica en áreas centrales de diversas ciudades del mundo. Gehl Architects fue el estudio que trabajó en la transformación de Broadway, convocados por el Departamento de Transporte de la Ciudad de Nueva York, para concretar las medidas prácticas dentro del marco del Plan de Nueva York, PlaNYC.

Los objetivos cuantitativos que se plantean al 2030, se orientan a reducir el 30% de emisiones de CO2, a generar una plantación de un millón de árboles, la construcción de 300 km de ciclovías, asegurar que todos los ciudadanos se encuentren a 10 minutos caminando de un espacio público abierto y por último, se enfoca en reducir los accidentes relacionados con el tráfico vehicular.

Green Light for Midtown, es un proyecto piloto implementado por el Departamento de Transporte de la ciudad de Nueva York en 2009. Se ocupa de un problema y una oportunidad que no era evidente a simple vista, la brusca diagonal que suponía Broadway para la rejilla urbana del centro de Manhattan. El proyecto busca mejorar simultáneamente la movilidad y la seguridad y proporcionar beneficios adicionales en el centro del núcleo urbano. El proyecto abarca Broadway desde *Columbus Circle* hasta la calle 42 y desde la calle 35 hasta la calle 26. Como respuesta al demandante flujo peatonal y las posibilidades en que esto se traduce, en Broadway surge una estrategia de verdadera reconquista del espacio público. Su peatonalización solucionaría la complejidad vial, incluyendo centros neurálgicos de la ciudad como *Times Square*. Este plan a generar una nueva configuración urbana, transformando calles y espacios públicos bajo una estrategia peatonal.

Broadway discurre a lo largo de Manhattan desde *Battery Park*, en el sur de la isla, hasta Inwood, en la zona norte. A su paso por el centro de Manhattan, Broadway origina complejas intersecciones con intensa actividad, sobre todo en su cruce con las avenidas, orientadas con sentido norte-sur. Esta complejidad causaba congestión y contribuía a una mayor tasa de accidentes en estos lugares en comparación con otras intersecciones de Manhattan. Aunque la propuesta central de *Green Light for Midtown*, es la eliminación del tráfico en Broadway, en *Times Square* y *Herald Square*, otros cambios de tráfico coordinados se llevaron a cabo en conjunto con los cierres de Broadway en estos dos puntos estratégicos, hasta llegar a las metas del proyecto.

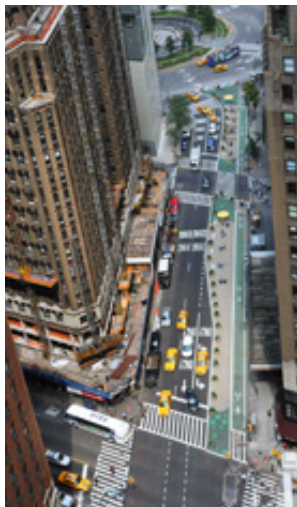
Los cambios van desde alteraciones geométricas en los viales a los ajustes de sincronización de señales de



3.29 Localización *Green Light for Midtown*.



3.30



3.31



3.32



3.33

3.30 y 3.31 Antes y después de la intervención *Green Light for Midtown* entre *Columbus Circle* y *Times Square*.

3.32 y 3.33 Antes y después de la intervención *Green Light for Midtown* en *Times Square*.

tráfico, y cambios en las regulaciones de estacionamiento. El proyecto para *Green Light for Midtown* se anunció el 27 de febrero de 2009. Su aplicación se inició a finales de mayo y la construcción se terminó a finales de agosto del mismo año. Estas transformaciones se localizaron en *Columbus Circle* cerca del *Central Park* y en *Times Square*. Se concentraron ahí diversas actividades que aglutinarán cafés, conciertos, exposiciones de arte, y clases de yoga, entre otras. Estas intervenciones también se realizaron en *Herald Square*, *Madison Square Park*, *Union Square*. En su conjunto, estos proyectos lograron recuperar para peatones y ciclistas alrededor de 500.000 m² de espacio público vehicular. Y a pesar de la disminución de superficie para los automóviles, la congestión disminuyó en la mayoría de las avenidas circundantes.

Así, los objetivos fundamentales del proyecto son mejorar el flujo de personas y mercancías, en particular a través y alrededor de *Times Square*, *Union Square* y *Herald Square*, mejorar la seguridad, eliminando las largas travesías y movimientos serpenteantes de tráfico creados por *Broadway* y mejorar la ciudad de Nueva York en su conjunto, proporcionando una mejor movilidad, un entorno cómodo para el peatón, espacios acogedores y lugares agradables para los trabajadores, residentes, compradores y visitantes tanto para descansar como para reunirse. *Green Light for Midtown* fue diseñado para mejorar la movilidad fundamentalmente en la parte oeste del *Midtown*, por el cual discurre *Broadway*, simplificando las intersecciones, la eliminando los conflictos generados por el tráfico y mejorando el flujo de circulación peatonal a lo largo de todo el eje.

Los impactos del flujo del tráfico del proyecto se analizaron utilizando principalmente GPS, instalados en los taxis que cubren habitualmente esta zona. Los datos arrojados son una excelente muestra de las velocidades de Manhattan, ya que proporcionan la observación directa de los tiempos de viaje para los viajes reales de la zona y reflejan las rutas elegidas por los conductores de taxis y / o sus pasajeros en función de las condiciones de tráfico reales. El dispositivo GPS registra el tiempo y la ubicación del inicio y el final de un viaje. También registra la duración del viaje, lo que proporciona una velocidad media del mismo. Dado que los taxis representan alrededor del 45% de todos los vehículos en el área de estudio, confieren una muestra suficientemente representativa del total de viajes realizados en el *Midtown*.

Los peatones superan al resto de formas de tráfico en la zona oeste del centro de Manhattan. En *Times Square* y *Herald Square* hay diez veces más peatones que vehículos de motor. El proyecto ha aumentado el número ya elevado de peatones mediante la creación de espacios atractivos y seguros para caminar. El aumento del tráfico peatonal ha sido absorbido tanto por las plazas de *Times Square* y *Herald Square*, como por espacio de acera ampliada en *Broadway* desde *Columbus Circle* hasta *Times Square*.

El proyecto aumentó drásticamente la amplitud de las aceras y otros espacios para el peatón en zonas muy congestionadas del *Midtown*. Además, estos nuevos espacios se han ajardinado e incluyen lugares de estancia que los hacen aún más atractivos. Los incrementos del volumen de peatones responden a dos factores, la demanda de espacios de estas características que ya existía en la zona previa a la implementación del proyecto, y a la nueva demanda creada por los nuevos espacios peatonales. A su vez, la mejora de la seguridad para todos los usuarios de las calles de Nueva York es la misión principal del Departamento de Transporte

de la ciudad. Debido a la diagonal que genera Broadway, en *Times Square* los accidentes peatonales habían sido un 137% superiores que en otras vías de la zona. El proyecto fue diseñado para aumentar la seguridad de los peatones, los ciclistas y los ocupantes del vehículo en las altamente congestionadas vías de esta zona de la ciudad.

Las principales mejoras de seguridad que añade el proyecto son la simplificación de las intersecciones, la creación de cruces peatonales cortos, y los organizados y definidos carriles de tráfico generados para el desvío de parte del tráfico a la Séptima Avenida. Mediante la aplicación de estos dispositivos de seguridad para el corredor de Broadway, el Departamento de Transporte fue capaz de mejorar con mucho la seguridad de los usuarios en la zona del proyecto.

El recorrido diagonal de Broadway crea intersecciones irregulares y complejas en cada cruce con una avenida norte-sur. Estas intersecciones históricamente han dado lugar a tasas de accidentes más altas que otras intersecciones cercanas. La simplificación de estas intersecciones de varios ramales, mediante la eliminación de una de las tres calles del cruce ha tenido un impacto inmediato para la seguridad. Además, antes de que el proyecto se llevara a la práctica, los complejos cruces de Broadway creaban pasos peatonales inusualmente largos. El cierre de las secciones de Broadway en las intersecciones de avenida ha reducido las longitudes de estos pasos de peatones, reduciendo a su vez, significativamente la exposición de los peatones al tránsito de vehículos de motor y ha creado un ambiente mucho más seguro para caminar en *Times Square* y *Herald Square*.

A su vez, el desvío del tráfico de Broadway a la Séptima Avenida hace necesaria la creación de carriles especiales de giro para adaptarse a los nuevos patrones de tráfico. Estos carriles de giro no sólo procesan el tráfico de manera más eficiente, sino que también mejoran la seguridad. Además de las numerosas líneas de carriles y flechas fueron agregadas. La previsibilidad de los movimientos de tráfico en estas intersecciones mejora la seguridad tanto para los conductores y como para peatones.

Además de la movilidad y la seguridad, el proyecto proporcionó mejoras adicionales a la zona. Un gran número de experiencias y de investigaciones de todo el mundo indican que paisaje urbano atractivo y mejoras urbanas en espacios públicos puede mejorar el rendimiento de las empresas locales en los sectores de venta al por menor. Los ejemplos locales incluyen el Parque del Río Hudson y el *High Line* en el lado oeste de Manhattan y *Bryant Park* en *Midtown*, los cuales han demostrado un impacto económico positivo en sus vecindarios. Las áreas peatonales permitieron generar nuevos espacios para negocios locales, activando las economías de pequeñas escalas, bastante deprimidas por la crisis económica de ese período.

Lo interesante de esta experiencia es su capacidad de reconfigurar una ciudad de carácter metropolitano, de gran congestión y volumen vehicular a uno de uso peatonal, proponiendo nuevas formas de utilización, desplazamiento y de permanencia en los espacios públicos. El generar un equilibrio entre la disponibilidad de medios de transporte para desplazarse ha permitido reconectar a los barrios de la ciudad, aproximando



3.34



3.35

3.34 y 3.35 Antes y después de la intervención *Green Light for Midtown* en *Herald Square*.



3.36



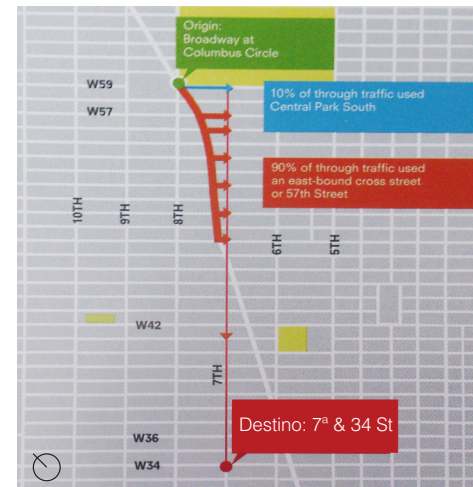
3.39



3.37



3.40

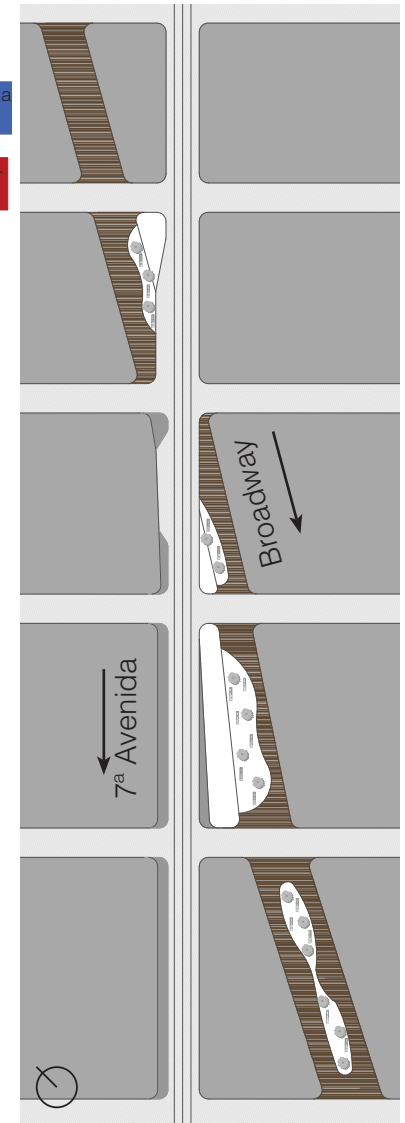


3.38

Origen: Broadway en Columbus Circle

El 10% se distribuye por la calle Central Park sur

El 90% del tráfico se distribuye por la calle 57



3.41

3.36 y 3.37 Antes y después de la intervención *Green Light for Midtown* en Herald Square.

3.39 y 3.40 Antes y después de la intervención *Green Light for Midtown* entre Columbus Circle.

3.38 Esquema de la intervención y desvíos ocasionados por *Green Light for Midtown*.

3.41 Detalle encuentro entre Broasway y la 7ª Avenida

y otorgando un hábitat a escala humana. En cuanto al paisaje urbano, el Departamento de Transporte organizó también un concurso que pretendía encontrar tratamientos temporales que renueven el diseño de *Times Square*.

El proyecto ganador, obra de Molly Dilworth incluye pinturas de gran formato que son la representación gráfica de los datos de satélites infrarrojos de la NASA de Manhattan. Bajo el título "*Cool Water, Hot Island*", el proyecto se centra en el efecto del calor urbano en la isla de Manhattan. El diseño propuesto se compone de colores de azules y blancos que refleja más luz solar y absorben menos calor, así mejora la apariencia de las plazas peatonales más populares mientras que las hace más cómodas para sentarse. El color y los patrones del diseño tratan de evocar el agua, lo que sugiere un río que fluye a través del centro de Times Square. Una encuesta realizada en 2004 arroja datos significativos sobre la zona, el 90% de los encuestados asegura que trata de evitar *Times Square* en las horas punta del día y los empleados de las inmediaciones aseguraban que debido a la congestión de la plaza preferirían trabajar en otro lugar de la ciudad. Sin embargo un estudio idéntico realizado en octubre de 2009 muestra un notable descenso en las percepciones negativas y un aumento significativo en las positivas.

Green Light for Midtown ha mejorado la percepción de la movilidad, la seguridad pública y del *Midtown*. Teniendo en cuenta las mejoras en la movilidad, la seguridad y la satisfacción, el Departamento de Transporte de la ciudad de Nueva York convierte los cambios implementados en Broadway, con el proyecto piloto, en permanentes. Además el proyecto es extrapolable a otros lugares de la ciudad de similares características, debido a los exitosos resultados que ha comportado para el eje de Broadway. La reconfiguración urbana reciente de Nueva York se ha conseguido bajo el esfuerzo de un equipo de profesionales de distintos sectores. Pero anterior a ello, es necesario relevar lo importante que fue generar un plan urbano integrado, impulsado desde la institucionalidad pública, para abrir paso a la discusión de la visión de ciudad que se pretende construir durante estos 30 años.



3.42



3.43

3.42 y 3.43 Detalle del proyecto *Cool Water, Hot Island*

3.3. Waterfronts

El deseo de una línea continua a lo largo del *waterfront* de Manhattan surgió por primera vez en 1975, cuando el Departamento de Planeamiento de la Ciudad propuso un plan de eje verde a orillas del *East River*. La propuesta recomendaba mejorar el encuentro entre los barrios y el frente marítimo, así como conexiones peatonales y ciclistas entre parques, museos, y otros destinos comunes. Finalmente, el masterplan creció hasta incluir la línea de costa completa de Manhattan. ⁽¹²⁾

Sin embargo, el frente marítimo de Manhattan está en constante cambio. Después de décadas de dar la espalda al litoral, hecho que condujo a muelles abandonados y aparcamientos no planificados en primera línea de costa, en el año 1992 el Departamento de Planificación de la Ciudad emitió el *New York City Comprehensive Plan*, primer documento en la historia de la ciudad que ofrecía una visión de conjunto de sus frentes marítimos.

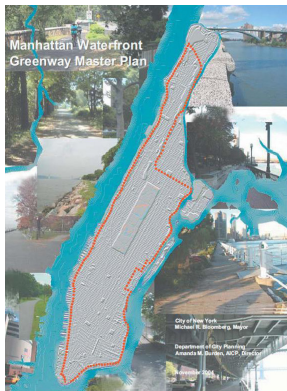
Se trataba de un audaz replanteamiento de la orilla como un lugar no sólo para el comercio y la industria, sino también para las personas que viven y juegan en ella. El plan propuso formas de reinventar la costa para el acceso del público y los usos productivos.

En 2004, el Departamento de Transportes de la ciudad de Nueva York, publicó el *Manhattan Greenway Master Plan*. Mejorar el acceso al frente marítimo y desarrollar una vía verde continua eran los principales objetivos del documento. Se trata de un planteamiento a largo plazo, que pretende conectar los distintos waterfronts de la isla y mejorar los existentes y que concluirá con la creación de una infraestructura verde continua desarrollada a lo largo del perímetro de la isla de Manhattan.

Además, con la intención de fomentar la línea de mejoras iniciadas, en 2008 la ciudad de Nueva York publicó dos documentos fundamentales para ello. El primero, *Vision 2020: New York City's Comprehensive Waterfront Plan* incluye los objetivos generales que, a largo plazo, se desarrollarán en los distintos masterplans. El segundo, *New York City Waterfront Action Agenda*, establece los plazos temporales para alcanzar cada uno de los objetivos.

Durante los últimos nueve años, la ciudad de Nueva York ha estado trabajando para recuperar uno de nuestros activos más importantes, el litoral. Ya hemos abierto el acceso a millas de la costa que habían permanecido cerradas al público durante décadas y hemos construido nuevos parques frente al mar en los cinco distritos. Estos proyectos forman parte de una de las transformaciones más radicales de la línea de costa urbana en la historia de los Estados Unidos.

Y a medida que continúe actuando como un motor de crecimiento económico para América y para el mundo, vamos a invertir en iniciativas que fomenten una ciudad más sostenible económicamente. Nuestros parques frente al mar y muelles encarnan el progreso emocionante que está impulsando nuestra economía y mejoran la belleza natural de Nueva York. Con planes a largo plazo, como Visión 2020, seguiremos transformando



3.44

3.44 Manhattan Greenway Master Plan.



3.45

3.45 Vision 2020: New York City's Comprehensive Waterfront Plan.

nuestra ciudad, y asegurando que nuestra, una vez olvidada, línea de costa, no se olvide de nuevo (Bloomberg, 2011).

Visión 2020 es el resultado de una exhaustiva planificación que involucró a miles de personas. En la elaboración del plan, el Departamento de Planificación Urbana colaboró con las agencias gubernamentales, grupos independientes, y ciudadanos, teniendo en cuenta sus ideas y recomendaciones. Para ello, el Departamento de Planificación de la Ciudad llevó a cabo una amplia campaña de difusión para solicitar la opinión de los entusiastas de la línea de costa, propietarios, juntas comunales, asociaciones de navegantes y otros ciudadanos interesados.

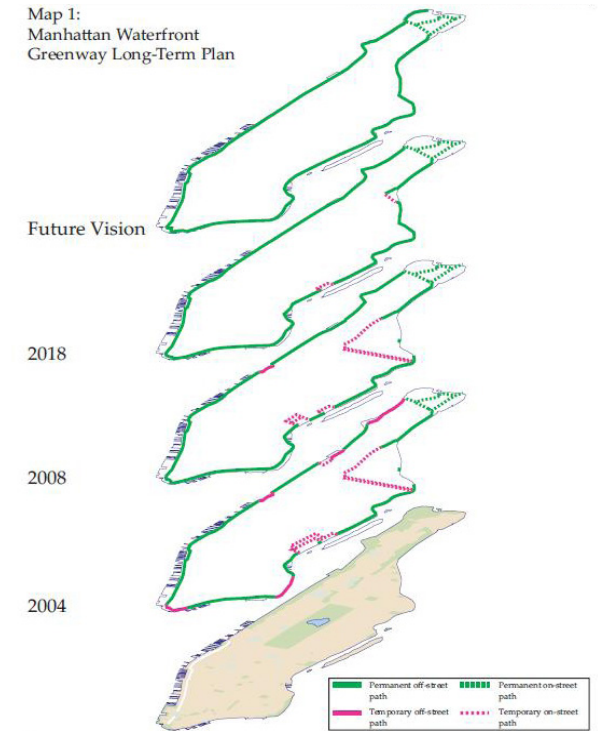
Una vez escuchadas todas las sugerencias, se elaboró el documento final que desarrolla los ocho objetivos primordiales en los sucesivos masterplans. Los objetivos para el 2020 son: ampliar el acceso público a la costa y las vías navegables para los neoyorquinos y visitantes; fomentar el uso de la línea de costa con una serie de usos integrados en las distintas comunidades; apoyar las actividades de desarrollo económico en la línea de costa; Mejorar la calidad del agua a través de medidas que benefician a los hábitats acuáticos; restaurar las áreas degradadas de la línea de costa y proteger los humedales.

Otras de las actuaciones propuestas incluyen mejorar la experiencia del público con los cursos de agua que rodean a Nueva York; mejorar la regulación gubernamental, la coordinación y la supervisión del frente marítimo y las vías navegables e identificar y poner en práctica estrategias para aumentar la resistencia de la ciudad ante el cambio climático y la elevación del nivel del mar.

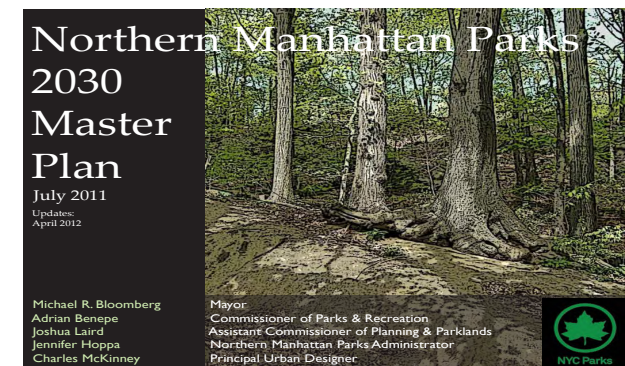
Los proyectos para los frentes marítimos situados en la zona norte de Manhattan se incluyen en *Northern Manhattan Parks Masterplan*, documento que desarrolla los proyectos incluidos en el Masterplan elaborado para el 2030 para Manhattan. En él se incluye un compendio de todos los proyectos para el *uptown* de la isla.

Los objetivos de este Masterplan se centran en identificar y coordinar los próximos proyectos en el norte de Manhattan, fundamentalmente en los *waterfronts* del *midtown* sobre los ríos Hudson y Harlem, incluyendo tanto las necesidades de las comunidades a las que dan servicio, como los temas infraestructurales y relativos a la ecología. Además, se pretende englobar los parques en un sistema verde continuo, accesible para alrededor de 208000 habitantes.

En el año 2002 la alcaldía de Michael Bloomberg publicó la “Visión para el Siglo 21 del Bajo Manhattan”, en colaboración con la Corporación de Desarrollo Económico de Nueva York para transformar el frente marítimo del sur de la isla, descuidado durante mucho tiempo, en un espectacular explanada frente al mar. Incluyendo el *Hudson River Waterfront*, el *Battery Park* y el *East River Waterfront* es un plan audaz y ambicioso que ejemplifica la voluntad de contribuir a la revitalización del Bajo Manhattan, mejorando el acceso al litoral, el diseño urbano de la zona, la conectividad peatonal y ofreciendo todas las comodidades para el uso público y la recreación.



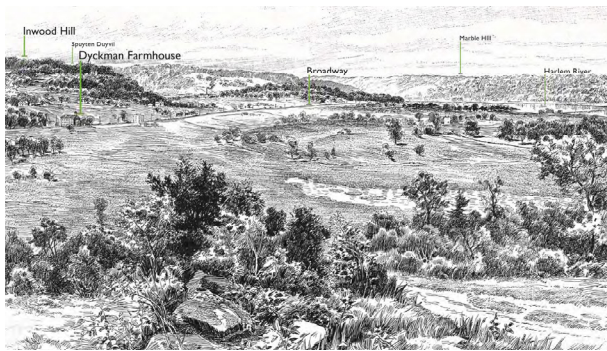
3.46



3.47

3.46 Localización de la infraestructura verde continua caso del masterplan para el frente marítimo de Manhattan.

3.47 *Northern Manhattan Park Masterplan*.



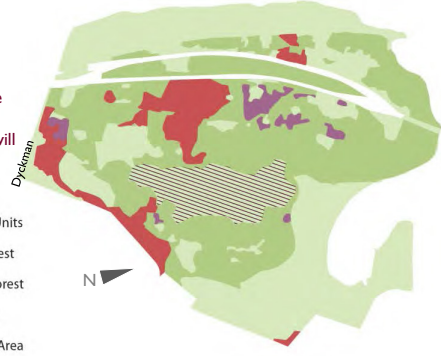
3.48

Inwood Hill Park

The red and purple areas require attention or they will spread aggressively

Plant Communities

- Other Entitation Units
- Native Closed Forest
- Invasive Closed Forest
- Invasive Vineland
- Sensitive Habitat Area



3.49

3.48 Vista de *Inwood Hill Park* desde *Fort George*, 1892.

3.49 Especies vegetales invasoras.

3.50 Masterplan para el *Inwood Hill Park*.

3.51 Vista panorámica de *Inwood Hill Park*.



3.50



3.51

3.3.1. Manhattan

3.3.1.1. Northern Manhattan Waterfronts

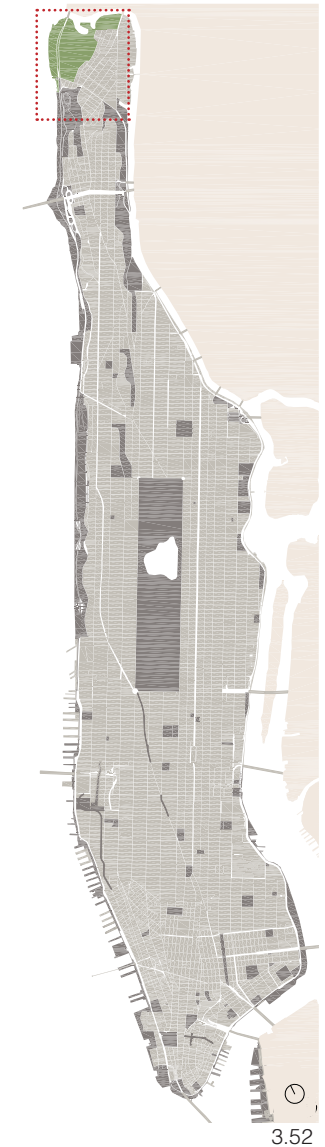
3.3.1.1.1. Inwood Hill Park

Inwood Hill Park se sitúa en el Alto Manhattan, gestionado por el Departamento de Parques y Recreación de la Ciudad de Nueva York. Se extiende a lo largo del río Hudson desde *Dyckman Street* hasta la punta norte de la isla. A diferencia de otros parques de Manhattan, *Inwood Hill Park* se mantiene, en la mayor parte de su área, naturalizado, sin apenas intervenciones paisajísticas. *Inwood Hill Park* contiene el último bosque natural y marismas en Manhattan.

La actividad humana ha estado presente en *Inwood Hill Park* desde tiempos prehistóricos. A lo largo del siglo XVII, los nativos americanos conocidos como los *Lenape (Delawares)* habitaron la zona fundamentalmente como refugio y residencia temporal. En los siglos XVII y XVIII, se establecieron colonos procedentes de Europa y cultivaron en esta zona. Durante la Guerra de la Independencia, las fuerzas estadounidenses construyeron una fortaleza pentagonal (conocida como *Fort Cock* o *Fort Cox*) en la esquina noroeste del parque que se mantuvo hasta que la guerra terminó en 1783. Después de la Guerra de la Independencia, las familias regresaron a la zona para reanudar sus actividades agrícolas.

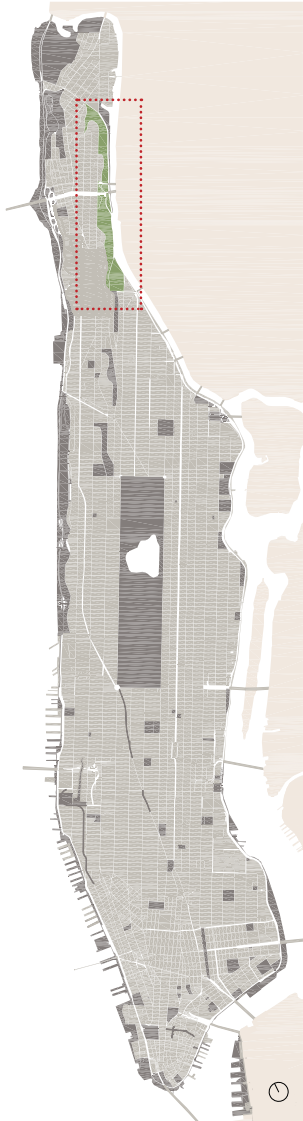
En la década de 1800 gran parte del actual *Inwood Hill Park* contenía casas de campo e instituciones filantrópicas. Cuando el Departamento de Parques y Recreación adquirió un terreno para el parque en 1916, la marisma se mantuvo y se adecuó paisajísticamente al nuevo uso. Además, los edificios incluidos en la propiedad fueron demolidos. En 1992, se renombraron los espacios naturales de *Inwood Hill Park* en honor de los nativos americanos que una vez residieron aquí. En 1995, el *Inwood Hill Park* inauguró un Centro de Ecología Urbana, que proporciona información al público acerca de la historia natural y cultural de este parque. Debido a sus raíces prehistóricas existen cuevas, valles y cordilleras, que a pesar de la gran cantidad de situaciones que ha atravesado el espacio que ahora ocupa el parque desde la llegada de los colonizadores europeos en los siglos XVII y XVIII, se mantienen en su estado primitivo.

El masterplan para el *Inwood Hill Park* tiene como objetivo principal restaurar el ecosistema, poner en valor el pasado histórico del parque y proporcionar vistas panorámicas a los usuarios. Los proyectos que se llevarán a cabo son la modificación del recorrido de las rutas peatonales para poner en valor las características naturales del espacio, y corregir los problemas de circulación del parque. Con la intención de eliminar los árboles y especies invasoras, el Grupo de Recursos Naturales elaboró el plano adjunto que servirá de guía para la posible eliminación de especies. El estudio tiene en cuenta el tipo de cubierta vegetal, las especies del sotobosque y los tipos de especies arbóreas, además de las condiciones del suelo. La restauración de los cursos de agua y humedales creando una línea de costa naturalizada en una cota elevada que procurará a su vez, vistas panorámicas sobre el Hudson y Manhattan. Además, con el fin de recordar el uso que del parque se ha hecho épocas pasadas, se elaborarán estudios sobre las características geológicas de las cuevas que habitaron los nativos americanos.



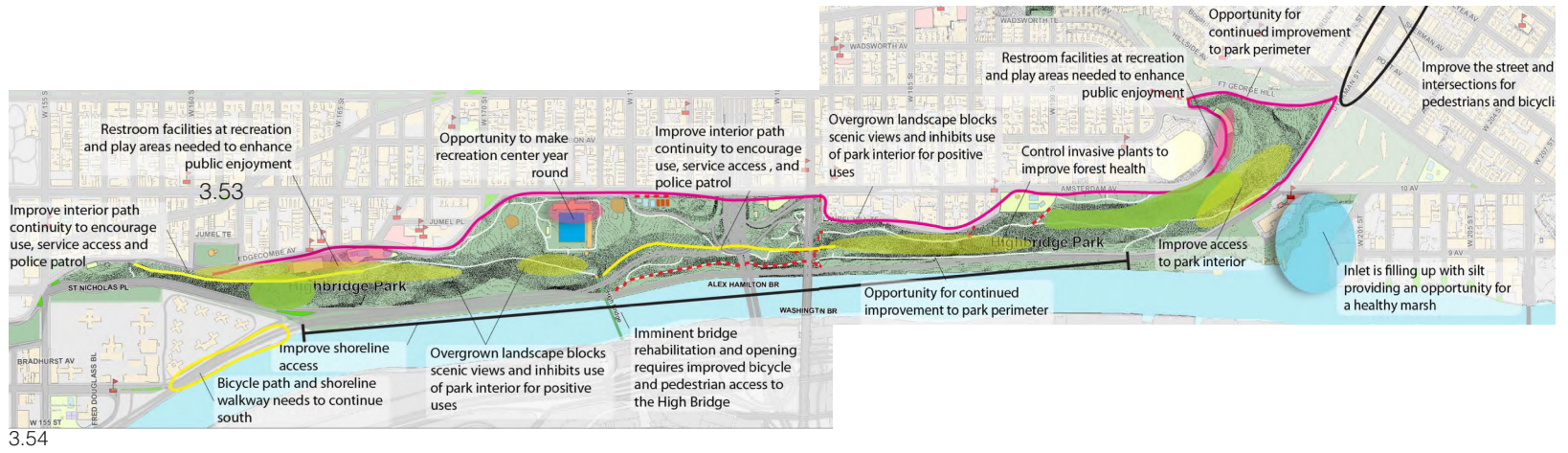
3.52

3.52 Localización *Inwood Hill Park*.



3.53

3.53 Localización *High Bridge Park*.



3.54

3.54 Masterplan de *High Bridge Park*. Visión general de las ideas de proyecto.

3.3.1.1.2. High Bridge Park

High Bridge Park es una zona natural aún por descubrir, entre los nuevos espacios verdes de la ciudad de Nueva York. El parque está situado sobre un acantilado rocoso, que ofrece vistas panorámicas del río Harlem. Abarcando alrededor de 420 km² en Manhattan (*High Bridge Park* cuenta también con alrededor de 1 km² de extensión en el Bronx), el parque contiene una amplia variedad de árboles, y numerosos valles y bosques que proporcionan un hábitat urbano único para las aves migratorias y otros animales salvajes.

Es, a su vez, un espacio público y un vínculo histórico entre el Bronx y Manhattan. La piscina de *High Bridge*, es la piscina más grande de Manhattan. El centro de recreo del parque ofrece programación cultural y de deportes para el vecindario. Parques infantiles, campos de fútbol, canchas de baloncesto, y extensas rutas de senderismo se desarrollan en todo el parque.

Su gran extensión, junto al frente marítimo, lo convierte en una gran vía de acceso para los peatones a lo largo de toda su longitud y es, además, cada vez más frecuentado por los ciclistas.

Una pasarela que conecta el Alto Manhattan con el Bronx le da al Parque *High Bridge* su nombre. El *High Bridge* - construido durante la construcción del acueducto Croton, fue el primer acceso de la ciudad de agua limpia para el abastecimiento - se ha mantenido desde 1848 y es, en la actualidad, el puente más antiguo de Nueva York. Originalmente diseñado como una pasarela peatonal sobre el acueducto de 42 metros de altura sobre el río Harlem, el *High Bridge* nunca fue utilizado para el tráfico de vehículos.

Cerrado en la década de 1970, la reapertura del puente está programada para 2013, tras finalizar las renovaciones necesarias. El parque alberga también, la torre de *High Bridge* - una instalación de almacenamiento de agua, que ha sido uno de los lugares más visibles de la ciudad desde 1872.

Al igual que muchos otros espacios públicos de Nueva York, *High Bridge* ha permanecido en estado de abandono durante años. Sin embargo, en 1996, (*NYRP*) *New York Restoration Project* centro sus esfuerzos en la revitalización del parque. Después de sufrir casi 30 años de abandono y de mal uso, los equipos de *NYRP*, en colaboración con el Departamento de Parques y Recreación de la Ciudad de Nueva York han descubierto más de seis kilómetros de vías que habían sido enterrados en la basura y los residuos acumulados.

La rehabilitación del *High Bridge* y de su entorno es posible gracias a los fondos asignados por la oficina del alcalde M. Bloomberg. Es uno de los ocho "Parques Regionales" que serán mejorados a través del programa *PlaNYC*, que tiene por objetivo proporcionar áreas de recreación a los residentes y visitantes de Nueva York.

Los objetivos del proyecto son la restauración del *High Bridge Park*, para fomentar el acceso público y el disfrute de la línea de costa del río Harlem, la renovación y puesta en valor de la importancia histórica y cultural de *High Bridge*, y la remodelación del *High Bridge Park*, para fomentar el acceso público y el disfrute de la línea de costa del río Harlem.



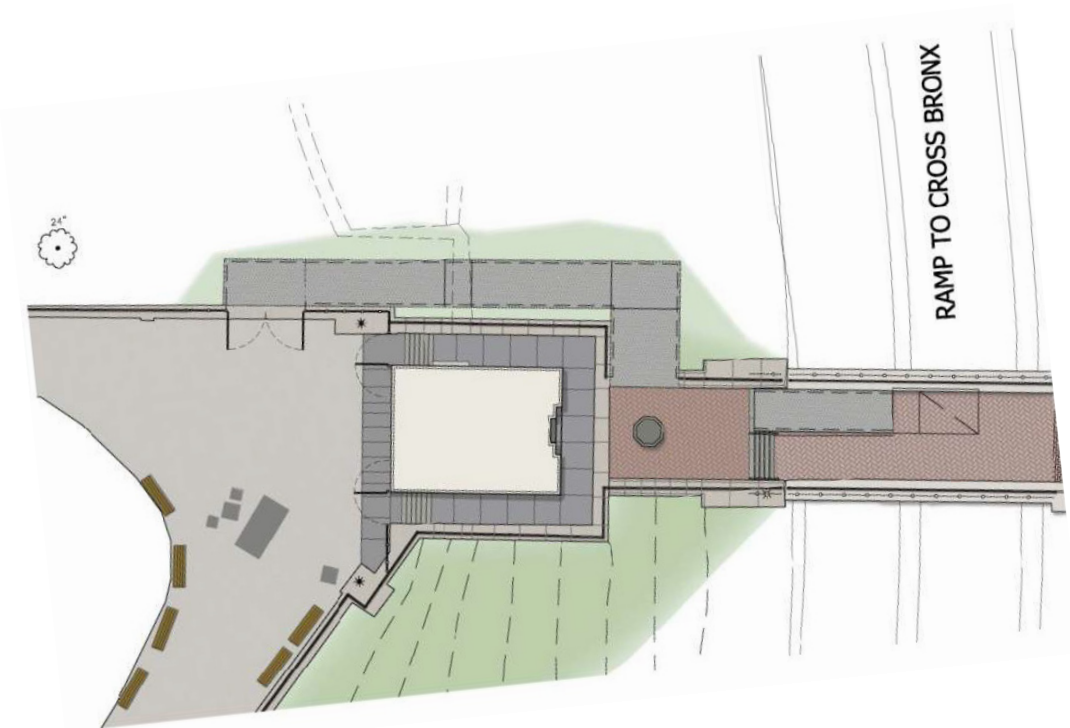
3.55



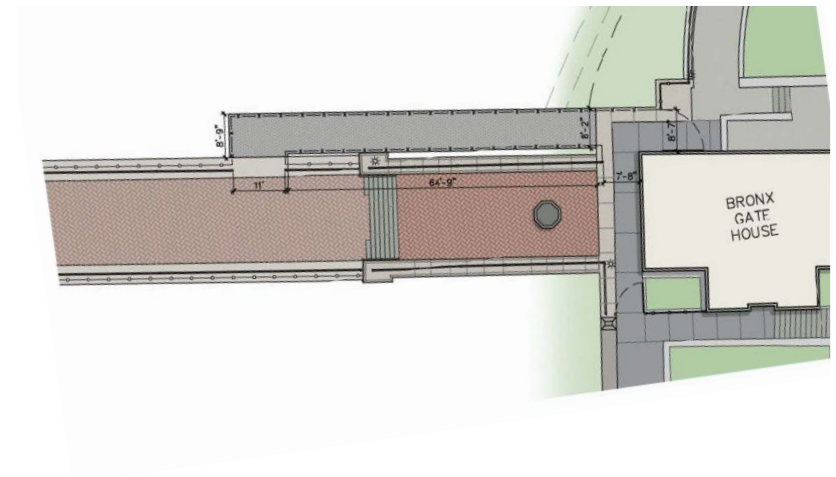
3.56

3.55 Construcción del Acueducto *Croton* sobre el río Harlem, Fayette, B., Museo de la Ciudad de Nueva York, 1843.

3.56 Vista aérea del *High Bridge*.



3.57



3.58



3.59

3.57 Puerta de acceso desde Manhattan.

3.58 Puerta de acceso desde el Bronx.

3.59 Estado propuesto del *High Birdge*.

Con la intención de poner en valor las características naturales del parque, el proyecto proporcionará una ruta escénica segura a través del mismo. También se pretende mejorar la continuidad del carril bici y las conexiones con la comunidad, creando una ruta continua a lo largo de la longitud del parque.

Además, para fomentar el uso del parque se dotará al lugar de espacios para la realización de todo tipo de actividades al aire libre: campos deportivos, parques infantiles,...A su vez, se procurarán espacios para realizar actividades deportivas de aventura como la escalada en rocódromo, el ciclismo de montaña, el patinaje y el ciclismo BMX. Históricamente el parque cuenta con rocas de gran tamaño que se reutilizarán como lugares para la escalada, poniéndolas en valor.

Otro de los puntos fundamentales del proyecto es mejorar la salud del bosque y la ecología del parque en general, para ello se eliminarán las especies vegetales invasoras y se replantarán las especies necesarias para establecer el equilibrio forestal y mantener vistas panorámicas alrededor de las zonas de roca y de los miradores escénicos.

Además, con el fin de garantizar el mantenimiento del parque, *The High Bridge Coalition* (fundación que, junto con el Departamento de Parques de Nueva York, se encarga de promover y financiar la restauración del Parque) establecerá grupos de voluntariado, y los necesarios programas de educación y trabajo para llevarlo a cabo.

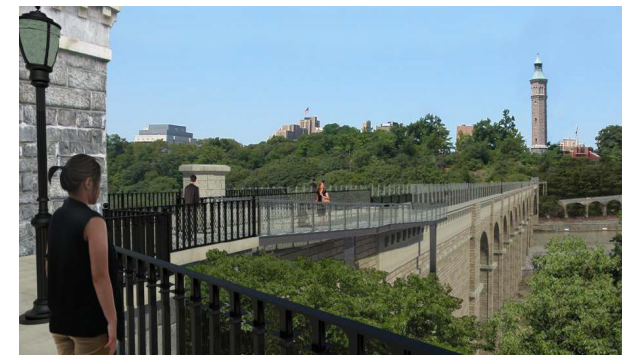
La restauración del puente *High Bridge* permitirá realizar en bicicleta la ruta a través del Acueducto de Croton de Manhattan. En la renovación del puente existen dos aspectos fundamentales a tratar.

En primer lugar la seguridad a lo largo del mismo, para garantizarla, se instalarán vallas protectoras y el nivel de iluminación requerida para transitar este espacio con seguridad. El otro punto necesario en la renovación es el tratamiento de las dos “puertas de acceso” al puente, una situada en el Bronx y otra en Manhattan. En la actualidad los dos accesos están cerrados y deteriorados por el abandono.

El proyecto para las dos “puertas” incluye rampas que lo harán accesible y mejora de barandillas, vallas y pavimentos a lo largo del puente. También, aprovechando la situación estratégica de los dos accesos, se crearán junto a ellos zonas de estancia que permitirán vistas sobre el río Harlem.



3.60



3.61

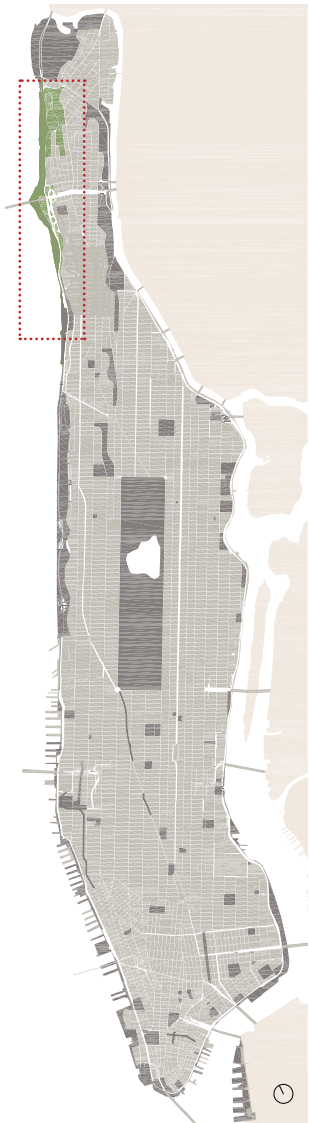


3.62

3.60 Estado actual del acceso desde el Bronx.

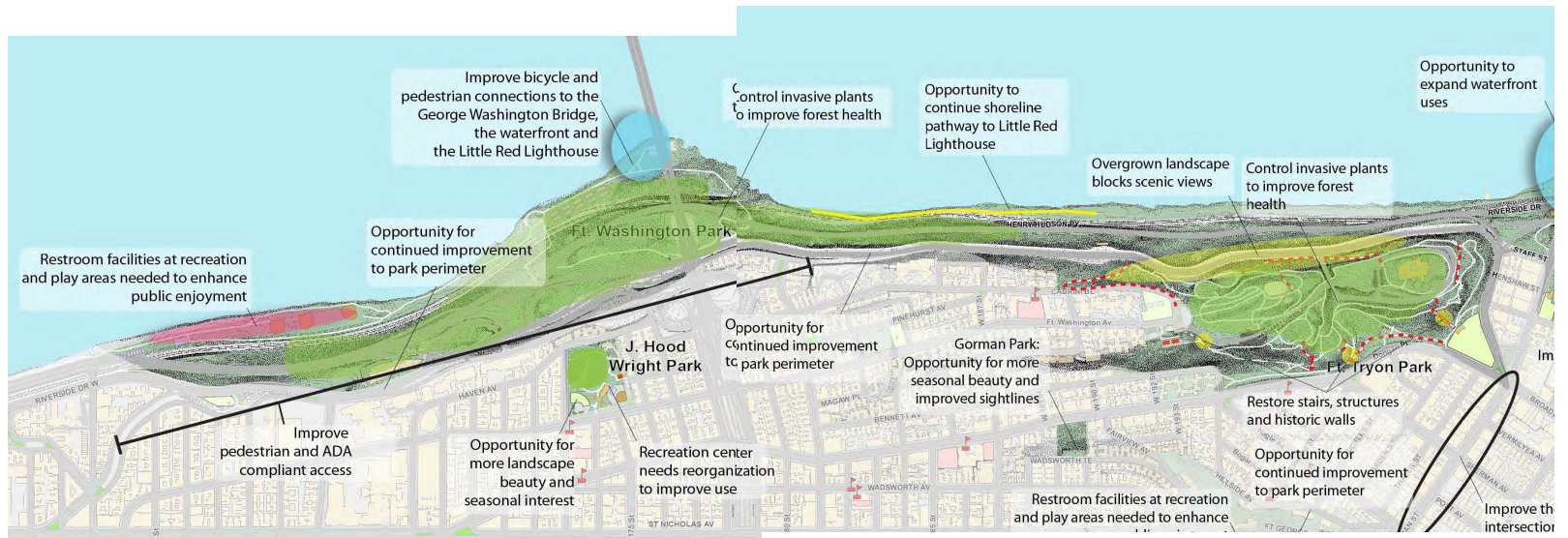
3.61 Estado propuesto del acceso desde el Bronx.

3.62 Estado propuesto del acceso desde Manhattan.



3.63

3.63 Localización Fort Washington Park.



3.64

3.64 Masterplan para el Fort Washington Park.

3.3.1.1.3. Fort Washington Park

Situado a orillas del río Hudson, *Fort Washington Park* ofrece vistas panorámicas sobre el río y el puente George Washington. Se trata de un espacio de 650000 m² que contiene acantilados, praderas y áreas boscosas. La configuración actual del parque fue concebido por Robert Moses durante la construcción de la Avenida Henry Hudson, que recorre el parque. Sin embargo, el *Fort Washington Park* no es solo testigo de la historia de la ciudad, sino que además ofrece zonas destinadas al descanso, a la práctica del deporte o a la recreación, como son los campos de béisbol, las canchas de baloncesto, las pistas de tenis y un parque infantil.

El 20 de junio de 1776, los batallones del ejército comenzaron a construir un fuerte bastión para el general George Washington en la intersección de la actual Avenida Fort Washington y la calle 183a. La colina más alta de la isla de Manhattan fue una ubicación ideal para la fortaleza, con puntos de vista con vistas al río Hudson hacia el este, el valle de Manhattan al sur hasta lo que hoy es la calle 120 y la protección en el lado norte de Fort Tryon.

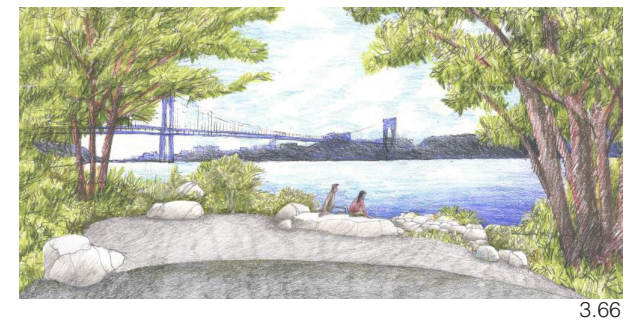
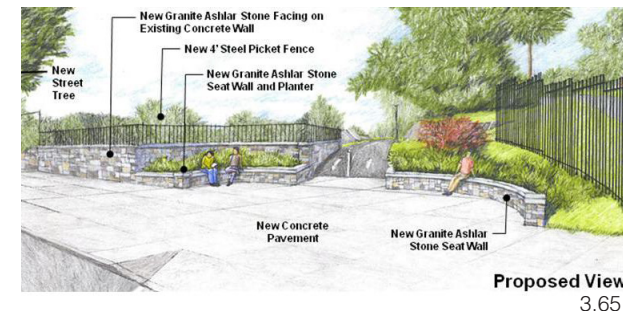
En el siglo 20, muchos se propusieron diversos planes que proponían la edificación de esta zona verde. Sin embargo, cada vez que la amenaza de la invasión se alzaba, las organizaciones de barrio de *Washington Heights* han puesto todo su empeño para proteger su espacio verde.

La nueva entrada en el lado norte de la calle Dyckman dará la bienvenida a los visitantes al *Fort Washington Park*, con su plaza y el muro de piedra de granito. Además, una plaza en el lado sur de la calle Dyckman se construirá en uno de los accesos de *Fort Washington Park*. También se prevé la construcción de una nueva vía ajardinada de carácter peatonal de 1,5 km de longitud que se incluirá en la parte norte del parque a partir de *Dyckman Street*. Los caminos actualmente en desuso, serán puestos en valor y se eliminarán las especies vegetales invasoras. Se propone, además, una red de caminos secundarios que se unirán a la vía verde generando zonas con vistas largas sobre el río y zonas de estancia.

El masterplan propone también aumentar las áreas de estancia y de juegos, mejorar el área de voleibol y los campos deportivos y mejorar la salud de los bosques, mejorar el acceso y el estado de las zonas litorales, crear espacios para la práctica de deportes de aventura, utilizando para ello la sección del parque al este de la avenida Henry Hudson, mejorar el estado del perímetro del parque y mejorar las conexiones con las comunidades circundantes y con la red de parques de Manhattan.

El diseño reproduce el ecosistema litoral nativo del Hudson, con especies de pradera y flores silvestres, piedras naturales locales como el esquisto y la piedra de granito, y árboles y arbustos nativos. El carril bici se proyecta con un trazado serpenteante, poniendo en valor las vistas sobre el río desde diferentes ángulos.

La disposición y la selección de las plantaciones se basa en apoyar el uso de este corredor fluvial por una gran variedad de vida silvestre, incluyendo la especie de mariposas Monarca que migran cada año. Además el diseño del parque concibe la posibilidad de que de manera natural las semillas se reproduzcan sobre el césped, convirtiendo el parque en una zona verde autosuficiente.



3.65 Propuesta para las "puertas" de acceso al parque.

3.66 Vista de las zonas de descanso con vistas panorámicas.

3.67 Localización de la vía ajardinada propuesta.

3.3.1.2. Lower Manhattan Waterfront

3.3.1.2.1. East River Waterfront esplanade

Alrededor del mundo, las grandes ciudades están impulsando transformaciones en sus frentes marítimos históricos. Mejorar la calidad urbana y fomentar la sostenibilidad en una ciudad en continuo cambio es un reto para los núcleos urbanos del planeta. Estas iniciativas reclaman frentes marítimos abiertos que permitan el uso de los ciudadanos. En la ciudad de Nueva York, el *East River waterfront* es un magnífico ejemplo de ello. Actualmente se encuentra poco utilizado y deficientemente conectado con la comunidad circundante. La línea de costa del *East River* ha sido durante los últimos 350 años un lugar central en la historia de Nueva York. La ciudad comenzó aquí, y tal y como ha ido creciendo y desarrollándose, la isla se ha expandido hacia el río. En 1613 los holandeses establecieron puestos de comercio en la isla de Manhattan y, posteriormente, desarrollaron la colonia de Nueva Ámsterdam. La ubicación actual de la calle *Pearl* en el Bajo Manhattan es la línea de costa histórica del lado este de la isla. Con el crecimiento del comercio en la ciudad, se necesitaba espacio adicional para cumplir con las exigencias de la expansión del comercio marítimo.



3.68



3.69

3.68 *The Lower Manhattan plan*, 1966.

3.69 Renovación urbana del entorno de *Battery Park*, L. Mies Van Der Rohe, 1962.

La ciudad era el puerto principal para el comercio en la costa este, por ese motivo aumentó la necesidad de nuevos muelles para dar servicio a los buques. En su apogeo en la década de 1950 hubo más de 40 muelles en este tramo de dos millas de costa. La introducción de los barcos de vapor afectó de manera considerable al frente marítimo del *East River* al incitar a la reubicación de los muelles de embarque en aguas más profundas que las del río Hudson. En 1954, se construyó el viaducto *FDR Drive*. Se trata de una autovía de 15,19 km de longitud localizada en la ciudad de Nueva York en el *borough* de Manhattan. Se inicia justo al norte de *Battery Park* y discurre paralelamente a orillas del *East River*. Así, en el periodo de postguerra, el principal uso de esta zona era el relacionado con el mercado de pescado Fulton. La ribera del *East River* se olvidó pronto como lugar de la vida cotidiana en la ciudad ya que el comercio se trasladó a los puertos de contenedores en las aguas más profundas.

La ciudad se centró en la reconstrucción y en proyectos de renovación urbana y el litoral del *East River* en el bajo Manhattan se convirtió en objeto de sucesivos masterplans a lo largo de 45 años. Este tramo de dos millas (3,21 kilómetros) de la línea de costa del *East River* ha generado un terreno propicio a la creación de planes urbanísticos, sin embargo, ninguno de ellos ha ido más allá del proyecto. Algunos de los más relevantes fueron, la renovación urbana del área del *Battery Park* propuesta en 1959 por Robert Moses y el posterior proyecto de 1962 de Ludwig Mies Van Der Rohe; el proyecto para el *World Trade Center* de 1961 a cargo de Richard M. Adler; el plan para el sur de Manhattan de 1966 de Wallace, McHarg, Roberts and Todd; y los sucesivos proyectos llevados a cabo por la oficina de planeamiento de la ciudad de Nueva York en 1972 y 1984 sobre el área del *East River*.

El proyecto.

A principios de 2003, la ciudad sentó las bases para un ambicioso esfuerzo diseñado para atraer a más neoyorquinos a la ribera del *East River* - un área que ha jugado un papel fundamental en el desarrollo de la historia de Nueva York, pero ha sido, en gran parte inaccesible desde principios del siglo XX.

La nueva planificación, busca transformar la línea de costa, proporcionando una mayor accesibilidad y más espacios de recreación. El plan prevé la creación de una vía verde continua de, prácticamente, la mitad del tamaño que *Central Park*, que se extiende desde *Battery Park* hasta el *East River Park*, se sitúa entre dos distritos de la comunidad (distritos 1 y 3) y forma un vínculo entre el distrito financiero, el *South Street Seaport*, *Chinatown* y el *Lower East Side*. El nuevo eje incluirá instalaciones culturales, espacios de recreación y servicios comunitarios. El proyecto tiene por objeto mejorar el acceso a la línea de costa, crear nuevas oportunidades de recreación, completar los tramos inexistentes en el cinturón verde de Manhattan, y proporcionar un marco de planificación que sustente el crecimiento. Para alcanzar estos objetivos, el plan aborda una serie de desafíos de diseño urbano que incluyen accesos bloqueados a la línea de costa, frentes marítimos subutilizados, y carencia de servicios de uso público y disfrute de la costa. Este estudio de planificación y diseño urbano propone mejoras a corto plazo y estrategias a largo plazo para volver a conectar las diversas comunidades del *Lower Manhattan* a un tramo de dos millas del *East River Waterfront (ERW)*.

The foundation projects.

El *East River waterfront* es una conexión esencial en el proyecto de revitalización del *Lower Manhattan*. El reto del proyecto consiste en reconocer y poner en valor las características de cada una de las comunidades urbanas que se sitúan a lo largo del frente marítimo. Para llevarlo a cabo, es primordial procurar una infraestructura base que sea capaz de aglutinar el frente propiamente dicho y las actividades de la comunidad que en él se proyectan. En la historia reciente, el frente marítimo ha sido la localización elegida para la mayor parte de las infraestructuras del transporte de la ciudad.

El viaducto *FDR Drive*, los puentes de Brooklyn y de Manhattan, tres terminales de ferri y el helipuerto del centro de la ciudad están presentes en el área de estudio. Aumentar la conectividad y facilitar el acceso a lo largo del frente marítimo, son tareas fundamentales para asegurar el éxito futuro de la intervención. La mejora de la explanada, proporcionando pabellones bajo el *FDR Drive* y la apertura de muelles para el público proporcionará un lugar para la recreación, la comunidad y las actividades marítimas. Para mejorar el acceso y salida a las instalaciones, tanto para vehículos y como para peatones se proponen una serie de alternativas para el *FDR Drive*, *South Street*, el paso inferior de *Battery Park*, *John Street / Burling Slip*, *Peck Slip* y *Montgomery Street*. Las mejoras en estas áreas proporcionan al peatón un entorno más seguro y a la vez se mantiene el acceso rodado al área circundante.

The esplanade projects.

El diseño del *East River* hace hincapié en la continuidad a lo largo de la orilla del agua, y restaura un eslabón perdido en el cinturón verde de Manhattan. Los elementos tradicionales de la explanada han sido reinterpretados recordando el pasado industrial de este litoral. En la amplia zona de descanso el mobiliario adopta la forma de cajas y cajones, evocadores de la carga que descansa sobre el borde de la explanada durante los días en los que la línea de costa fue el mayor centro de transporte marítimo de América del Norte.

- La explanada: El aspecto vital del éxito de un proyecto de renovación del frente marítimo es el tratamiento



3.70



3.71

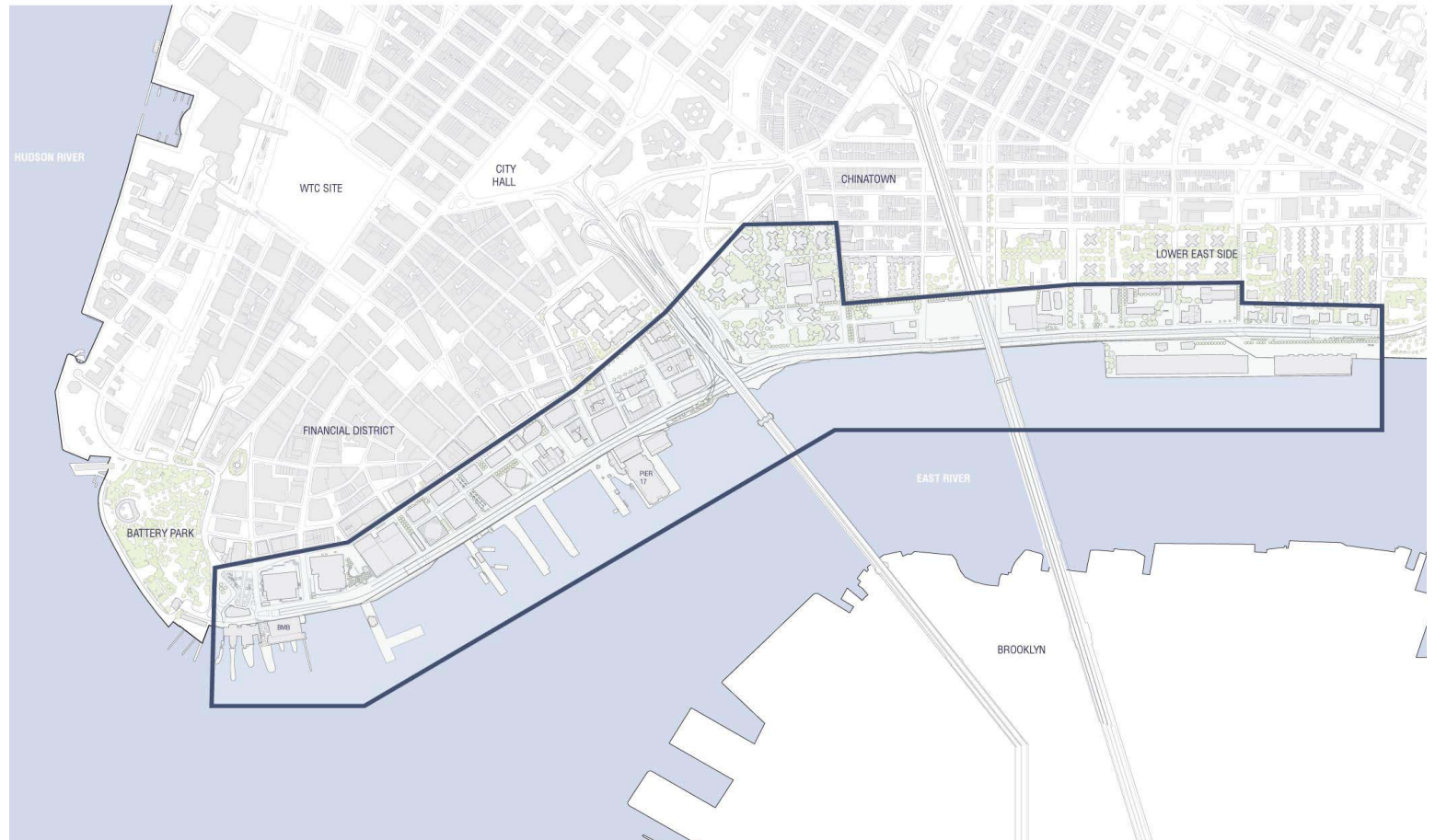
3.70 "New York City's Vision for Lower Manhattan", 2002.

3.71 Potenciales localizaciones para construcciones residenciales y comerciales,



3.72

3.72 Localización *East River Waterfront*.



3.73

3.73 Área de estudio.

del borde. El borde de la ciudad es el modo de comunicación más directo entre la ciudad y el agua. El nuevo *East River* está diseñado como una serie de proyectos que se complementan entre ellos. La explanada tiene dos configuraciones básicas a lo largo de su longitud, una configuración que discurre por debajo de la *FDR Drive* y una amplia explanada situada junto al agua. En ambas configuraciones, la consecución de un eje verde continuo alrededor de Manhattan está presente, adaptándose en cada caso a la sección viaria correspondiente.

- Los componentes de la explanada: La explanada se proyecta como un eje que configura la identidad del nuevo frente marítimo. Los componentes son bancos, barandillas, jardineras, pérgolas y un sistema modular de pavimentación de hormigón presente a lo largo de la explanada, con la intención de proporcionar un material continuo y dotar de identidad al área entre el edificio *Battery Maritime* y el *East River Park*.

- Los ensanchamientos de la explanada: entre el muelle 11 y el puente de Brooklyn, la estructura de la explanada existente se prolonga algo más de 15 metros sobre el agua. Aquí la explanada se prolonga más allá del *FDR Drive*, permitiendo plantar vegetación de gran porte. Las grandes áreas de juego proyectadas se ven salpicadas por áreas más íntimas destinadas a la conversación.

- El programa de los pabellones: el espacio inferior al *FDR Drive*, se proyecta para albergar una serie de pabellones. Se trata de edificios de entre 300 y 2500 m², dependiendo de la localización y del programa. Teniendo en cuenta que en todo momento se pretende fomentar la relación visual con el agua, la transparencia y la fluidez del espacio son características clave de los pabellones. Serán espacios para la comunidad, donde se realizarán actividades culturales y comerciales. Los pabellones serán el reflejo directo de las necesidades particulares de cada comunidad.

- El revestimiento de *FDR drive*: Aprovechando la cubierta de parte de la explanada que es el viaducto *FDR Drive*, el proyecto propone que la parte inferior del mismo, sea revestido dotándolo de una nueva materialidad, que atenuará el ruido y mejorará el sistema de iluminación. Además de reducir significativamente el ruido generado por el tráfico y convertir la explanada en un lugar más agradable donde pasar el tiempo, mejorará el aspecto general de la calzada y facilitará las actividades que se llevarán a cabo en este espacio.

The pier projects.

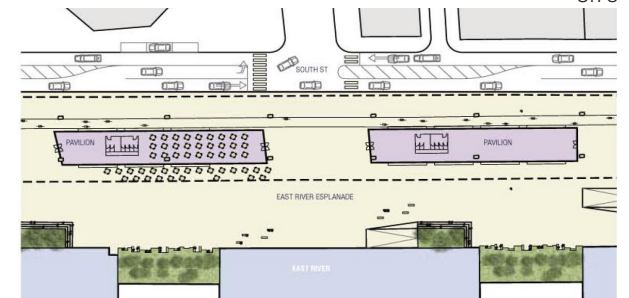
Los muelles a lo largo del *East River* presentan una oportunidad única para acercar la comunidad a la orilla del agua. La reconstrucción de los muelles pretende convertir las áreas subutilizadas en espacio público y proporcionar los hábitats adecuados para el desarrollo de la vida del ecosistema marino local. Mediante el diseño de las estructuras de la plataforma superior con los soportes muy espaciados entre sí, disminuirá la sedimentación y aumentará el flujo de agua, convirtiéndose así en motores ambientales. Los pilotes existentes están escasamente espaciados causando la interrupción del flujo de agua y un incremento en la sedimentación. La estructura del nuevo muelle proporciona además, una oportunidad para llevar a cabo actividades a la orilla del agua.



3.74



3.75



3.76



3.77

3.74 Componentes de la explanada.

3.75 y 3.76 Vista de la explanada.

3.77 Tratamiento de la parte inferior de la *FDR Drive*.



BATTERY MARITIME BUILDING PLAZA

1



PIER FIFTEEN

2



BURLING SLIP

3



NEW MARKET BUILDING

4



PECK SLIP

5



3.78

3.78 Proyecto, zona a.



THE ESPLANADE

6



SLIP PROTOTYPE

7



PIKE/ALLEN STREET

8



PIER THIRTY-FIVE

9



EAST RIVER PARK CONNECTOR

10



3.79



3.80

3.80 Localización de los muelles objeto de proyecto,

-Muelle 15: Tratándose de una de las escasas oportunidades de reconstruir sobre el agua, el muelle 15 es un componente fundamental en la revitalización del frente marítimo. La nueva estructura proporciona una plataforma ambientalmente sostenible. Una serie de rampas de suave pendiente conectan el nivel de amarre con un parque elevado en la parte superior de la estructura proyectada. El nivel inferior proporcionará un acceso público continuo a todo el muelle y el nivel superior permitirá vistas largas sobre el río y el puerto. Siguiendo el ejemplo de los muelles de recreo de dos pisos de finales del siglo XIX, el muelle 15 levanta su principal área de recreación a un segundo nivel. En el nivel inferior, el programa incluye un centro de formación marítima y una cafetería. En el nivel superior, los visitantes pueden disfrutar de espectaculares vistas del East River y el puerto de Nueva York.

-New Market Building: El edificio actual y el muelle será demolido y reconstruido para mejorar el hábitat acuático, así como facilitar el acceso a la orilla del mar, actualmente inexistente. El nuevo edificio se proyecta como un edificio transparente con planta libre, abierta a la comunidad local y a usos comerciales. Se crea también un nuevo puerto deportivo para la navegación y para amarrar temporalmente las embarcaciones. Este puerto deportivo proporcionará acceso directo al Bajo Manhattan por el agua.

-Muelle 35: Una gran plaza pública facilitará el acceso a la línea de costa, y que se convertirá también en un lugar de reunión. La plaza se configura alrededor de un sendero de suave pendiente. Éste se elevará sobre una plataforma con vistas panorámicas del puente de Manhattan, el puente de Brooklyn y más allá del puerto. El Muelle 35 se diseña sobre una serie de planos cruzados que crean salas al aire libre para actividades recreativas a distintos niveles. Debido a que el *Pier 35* posee una excelente ubicación y orientación, los visitantes podrán ver la ciudad desde una perspectiva inusual. Una característica especial de este muelle es el "Parque Ecológico", una zona intermareal, que constituyen el hábitat de especies acuáticas y un paisaje dinámico repleto de oportunidades educativas e interpretativas. Entre los servicios adicionales que se proporcionan en el Muelle 35 aparecen una serie de jardines inclinados intercalados con las dunas del paisaje y árboles dispersos, terrazas para crear un lugar desde el cual, disfrutar de puntos de vista elevados, y un muro pantalla de viñedos que forman un telón de fondo para el espacio público.

The slip projects.

Uno de los componentes clave de una exitosa línea de costa urbana es acercar a la población hasta el frente marítimo. Varios *slips* se identifican como arterias que pueden conducir a los ciudadanos de los distintos barrios de la ciudad hacia el East River. Históricamente, los *slips* fueron una zona donde el agua 'se deslizó' en el interior de la cuadrícula urbana, de esta manera se acercaba la actividad frente al mar a la ciudad. Más tarde estos *slips* se rellenaron y pavimentaron. Con el restablecimiento de la actividad y la creación de un espacio abierto para el público en estas áreas, los *slips* se han vuelto a convertir en una parte fundamental de la línea de costa. *Burling Slip*, que en la actualidad es un amplio estacionamiento para el Mercado de Pescado, se convertirá en un parque infantil.

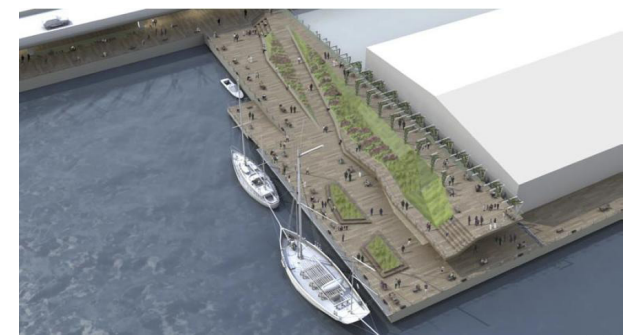
Peck Slip, también se utiliza como un aparcamiento, siendo uno de los grandes espacios cívicos en el Bajo



3.81



3.82



3.83

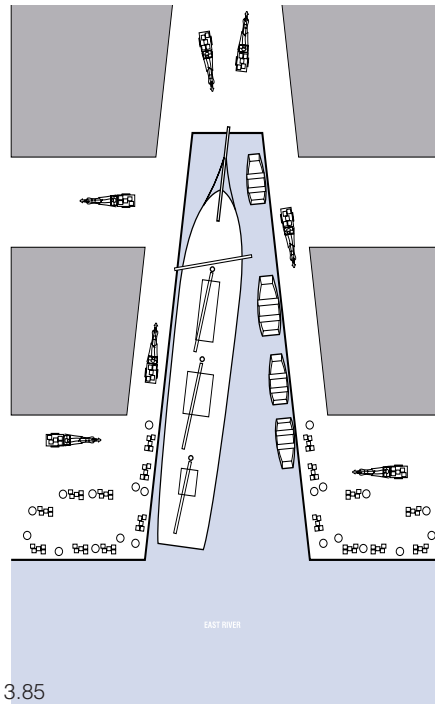
3.81 Transformación del muelle 15.

3.82 Nuevo edificio para el mercado de pescado.

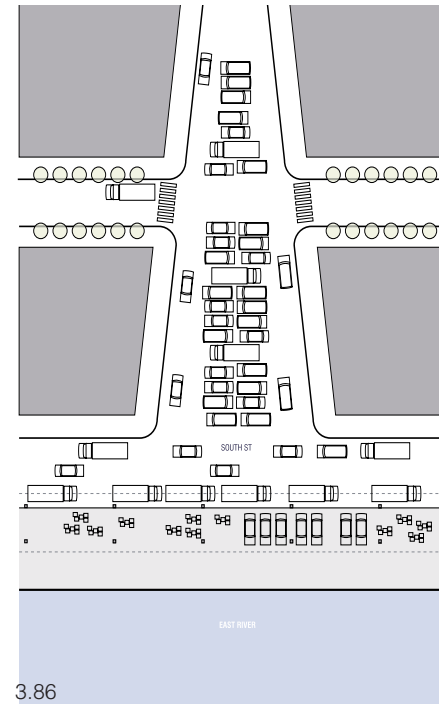
3.83 Transformación del muelle 35.



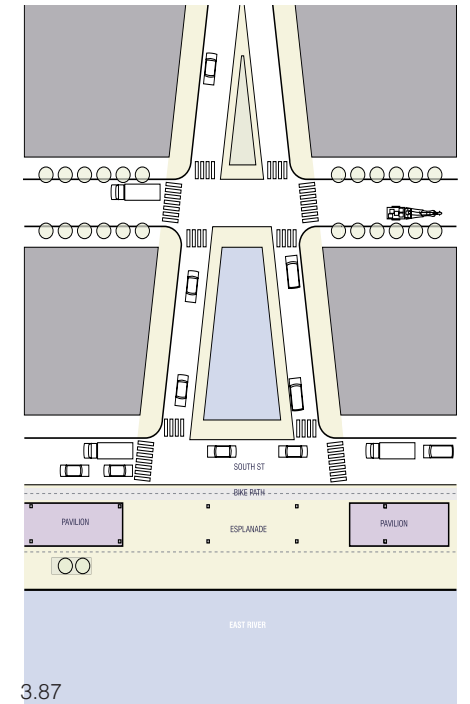
3.84



3.85



3.86



3.87

3.84 Localización de los *slips* objeto de proyecto.

3.85 *Slips* históricos (1850 aprox.)

3.86 Situación actual de los *slips*.

3.87 Transformación propuesta.

Manhattan, se convertirá en dos pequeños parques con una lámina de agua que reforzará el carácter histórico del *slip*. Un "prototipo de paisaje" ha sido desarrollado para *Catherine Slip*, *Rutgers Slip* y *Montgomery Slip* que se establecerán como puertas de entrada a la nueva línea de costa. *Pike / Allen Street* establecerá una importante mejora en la conexión de la línea de costa con *Houston Street* y *el East Village*.

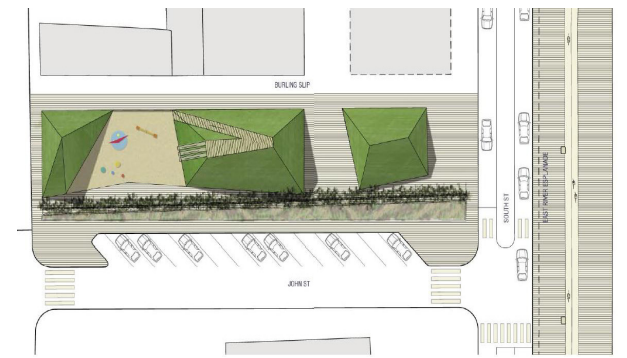
- *Slip prototype: Catherine Slip, Rutgers Slip y Montgomery Slip* requieren pequeñas modificaciones para convertirse en un gran equipamiento público necesario. Se desarrolla para estos casos un prototipo de paisaje adaptable a cada uno de ellos. El prototipo incluye los bancos y pavimentos utilizados en el diseño de la explanada, dando así, continuidad a la intervención. De esta manera los *slips* se convertirán en puertas de enlace con la *East River Explanade* para el barrio que la rodea y definirán la presencia cercana de la línea de costa.

- *Peck slip*: Un excepcional espacio, actualmente en desuso en el único barrio en Manhattan que posee arquitectura marítima histórica, *Peck Slip* ofrece una oportunidad única para restablecer la que fue la conexión del bajo Manhattan con el *East River*. Situado en una suave pendiente con espectaculares vistas sobre el puente de Brooklyn y el centro de Brooklyn, *Peck Slip* puede convertirse en un gran espacio público. Para reforzar el carácter histórico, la plaza contará con una lámina de agua situada en el punto hasta el cual el *East River* penetraba en la isla. En invierno, esta lámina de agua podrá ser utilizada como pista de patinaje sobre hielo. Además una pequeña zona de estancia transformará el actual aparcamiento en un espacio público vivo, que se convertirá en el centro de este histórico vecindario.

- *Burling slip*: En la actualidad un aparcamiento, pasará a convertirse en un equipamiento público una vez el edificio del mercado se traslade. El crecimiento de la población del centro, especialmente en el lado este de Manhattan, origina la necesidad de espacio público adicional y equipamientos para dar servicio a el creciente número de familias en el vecindario. La propuesta responde a esta necesidad. *Burling Slip* también goza de la ventaja de tener el tráfico de vehículos muy limitado a su alrededor. Las pérgolas y adoquines de hormigón acercan los componentes de la explanada a la ciudad, mientras que la vegetación, la arena y los cambios de pendiente proporcionarán un lugar de estancia y un área de juegos para los niños.

- *Pike / Allen streets*: Uno de los principales corredores que conectan el *East River*, con el corazón de Manhattan, *Pike / Allen Street* es un gran bulevar que va hasta la calle Houston. El espacio remanente de un tren elevado se ha convertido en paseos peatonales. Hoy en día, estos paseos no funcionan correctamente, ya que se han convertido en islas, aislados unos de otros por el tráfico de las calles circundantes. *Pike / Allen* presenta una oportunidad para conectar el litoral del *East River* a las diversas comunidades de *Chinatown*, *Lower East Side* y *el East Village* de manera que se refleje directamente el carácter único de cada barrio.

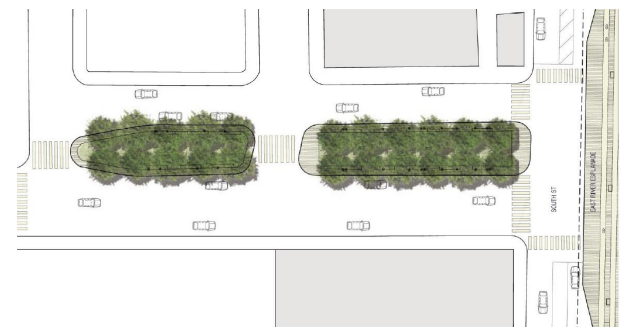
Las infrautilizadas alamedas peatonales serán transformadas colocando medianas con vegetación, áreas para sentarse y para fomentar la interacción social en las zonas peatonales en cada una de las calles transversales. Las tipologías de la vegetación reflejarán el carácter local de cada barrio, con la adición de plantas



3.88



3.89



3.90

3.88 Slip prototipo.

3.89 Peck slip.

3.90 Burling slip

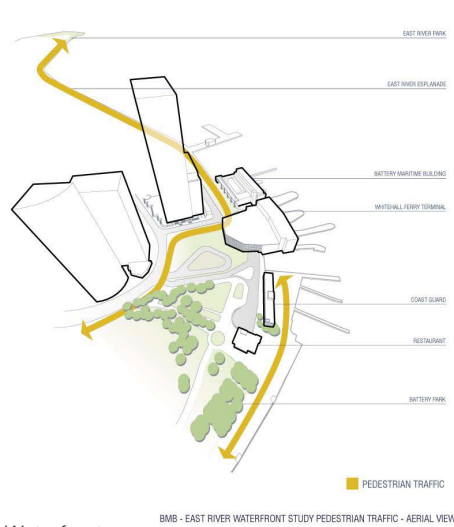


3.91

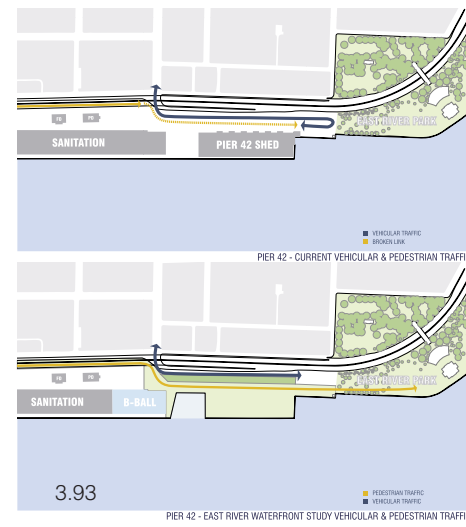


3.92

3.91 Situación principales accesos al *East River Waterfront*.
3.92 BMB, situación actual y situación propuesta del tráfico peatonal y rodado.

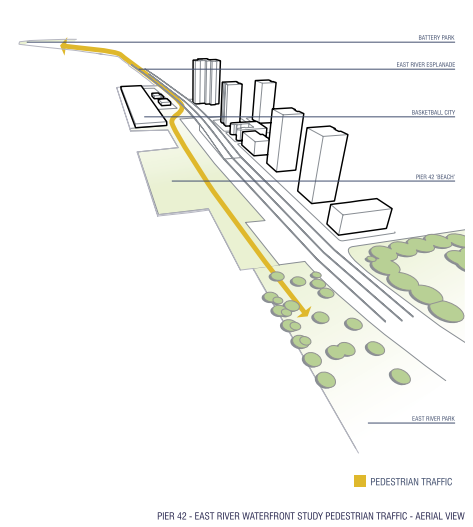


BMB - EAST RIVER WATERFRONT STUDY PEDESTRIAN TRAFFIC - AERIAL VIEW



3.93

PIER 42 - EAST RIVER WATERFRONT STUDY VEHICULAR & PEDESTRIAN TRAFFIC



PIER 42 - EAST RIVER WATERFRONT STUDY PEDESTRIAN TRAFFIC - AERIAL VIEW

3.93 *Pier 42*, situación actual y situación propuesta del tráfico peatonal y rodado.

adecuadas para el entorno marítimo, como en la explanada del *East River*.

The gateway projects.

La ciudad se ha visto inmersa en el proceso de recuperación del frente marítimo de Manhattan para el uso recreacional y otros usos dependientes del agua. Una vía verde continua alrededor de la isla es un éxito para planificadores, ciclistas, residentes y visitantes. Estos 3,21 km se complementarán con el frente marítimo restante que rodea la isla y conectará a los neoyorquinos con el frente litoral que les rodea.

-Battery Maritime Building:

El espacio frente al edificio *Battery Maritime (BMB)*, es uno de los dos accesos principales al *East River*. La configuración actual, consiste en un acceso casi impenetrable para el peatón entre el *Battery Park* y el *East River Park*. La solución propuesta, consiste en desplazar el túnel de entrada 100 metros al noreste, permitiendo la construcción de una nueva plaza peatonal de acceso a **BMB**.

- Conexión *East River Park*. Muelle 42:

El muelle 42 es un vínculo crucial para el *East River Park* y la vía verde en el norte del área de estudio. En la actualidad el acceso al parque se realiza por medio de un camino de poco más de seis metros de ancho que da cabida a vehículos, peatones y bicicletas. Esta vía de acceso se comprime más aún entre el *FDR Drive* y el muelle 42, que actualmente tan solo es una nave vacía que limita la entrada al parque. El plan propone la eliminación de la valla y la creación de una conexión más amplia y más segura con el *East River Park*. El proyecto prevé que, tanto el muelle como la nave serán reconstruidos para dar paso a un nuevo gran espacio de reunión pública.

Equipo de Proceso de Planificación.

Con fondos de la Corporación Lower Manhattan para el Desarrollo (LMDC), el Departamento de Planificación Urbana, la Corporación de Desarrollo Económico de la Ciudad (NYCEDC), el Departamento de Transporte y el Departamento de Parques y Recreación, llevaron a cabo un estudio de un año de la ribera del *East River* en 2004, y elaboraron un Plan de síntesis. Durante este estudio, tuvieron lugar más de 70 reuniones con las juntas comunales, asociaciones de inquilinos, líderes cívicos, expertos marítimos y autoridades locales.

El Departamento de Planificación de la Ciudad está muy orgulloso de “hacer algo realmente importante para la ciudad de Nueva York”, dijo, como miembro del jurado, Karen Van Lengen, cuando el proyecto recibió el *55th Annual de P / A Awards* en 2008. Por su innovación y excelencia, el proyecto también recibió “*Excellence on the Waterfront Award*”, así como el Premio a la Excelencia en Diseño en el año 2010 de la Comisión de Diseño Público de Nueva York.

La primera sección de la Explanada del *East River* abrió sus puertas en julio de 2011. Situado en el Distrito 1, esta nueva sección, ofrece un lugar para las decenas de miles de residentes, empleados de oficina, y los visitantes del Bajo Manhattan para disfrutar de la costa.



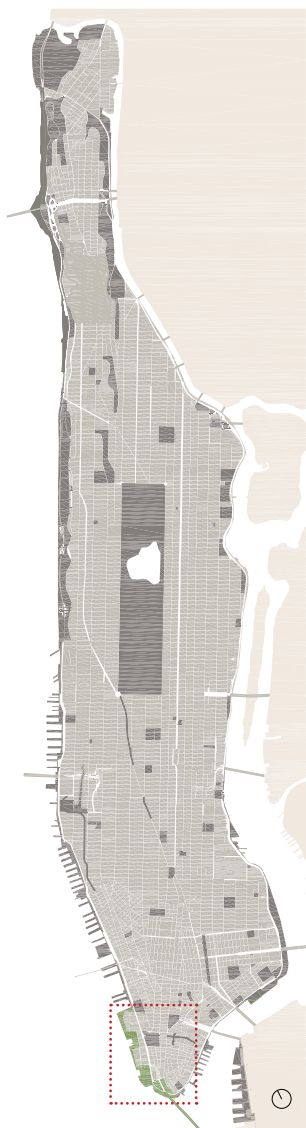
3.94



3.95

3.94 Proyecto para el *Battery Maritime Building (BMB)*.

3.95 Conexión *East River Park*. Muelle 42.



3.96

3.96 Localización Battery Park.

3.3.1.2.2. Battery Park

Situado en la confluencia de los ríos Hudson y East, los holandeses se establecieron aquí en 1623, y la primera “batería” de los cañones fue erigida para defender a la joven ciudad de Nueva Amsterdam. Desde entonces, su estratégica localización en el sur de Manhattan lo ha convertido en un punto clave en la historia de la ciudad. Tras cerca de 40 años de sucesivos proyectos de mejora urbana, *Battery Park City* está llegando a sus etapas finales de desarrollo.

Battery Park City comenzó como una visión de lo que las ciudades podrían ser en el futuro. Se asentó sobre un espacio ganado al río, mediante el depósito en el río Hudson, de las tierras excavadas durante la construcción del *World Trade Center*. El master plan original, desarrollado en la década de 1960 bajo el gobernador Nelson Rockefeller, era un conjunto modular de los diseños futuristas que incorporaba pasos peatonales en cota cero y espacios para el tráfico rodado en el nivel subterráneo.

Cuando se hizo evidente que la visión de Nelson Rockefeller no era factible para la economía de Nueva York de finales de 1970, se desarrolló un nuevo masterplan. El plan maestro de 1979, llevado a cabo por Cooper-Eckstut, concebía *Battery Park City* como una extensión de la trama urbana de New York, incluyendo parques y espacios públicos. A lo largo de los años, *Battery Park City* ha sido el hogar de ideas innovadoras pensadas para mejorar la experiencia urbana. Los conceptos y diseños implementados en *Battery Park* han sido galardonados en numerosas ocasiones, y lo han convertido en un foco atrayente para visitantes de todo el mundo tratando de aprender acerca de la planificación urbana.

Sin embargo, hubieron muchas propuestas de planes diferentes para *Battery Park City* entre 1962 y 1975. Todos ellos tenían tres metas en común: ampliar el área de la zona sur de Manhattan, promover de nuevo la residencia en el centro de Manhattan, y proporcionar al *lower Manhattan* parques y otros espacios abiertos de calidad.

El Plan Director 1979 de Alexander Cooper y Eckstut Stanton zonificó el espacio, destinando el 42% al uso residencial con aproximadamente 14.000 viviendas; el 9% se concibió como espacio de oficinas, situando 55 hectáreas frente al *World Trade Center*; un 30% de espacio abierto: incluyendo parques públicos, plazas y explanadas; y el 19% de la superficie se destinó a calles y avenidas.

Actualmente *Battery Park City*, que cuenta con 141639.974 m² de parques y jardines, es conocido como un ejercicio exitoso en la renovación de la comunidad. A través de alianzas público - privadas entre la Autoridad de Battery Park City y promotores privados, esta comunidad planificada se ha convertido en un modelo para el desarrollo urbano. Más de seis millones de personas, incluyendo residentes, trabajadores, estudiantes y turistas de todo el mundo cada año visitan el parque.

The Battery Conservancy se fundó en 1995. Su misión es diseñar, construir, mantener y programar el paisaje del parque, así como poner en valor la historia del lugar. Desde 1941 hasta la década de 1980, el parque pasó

de ser un espacio cuidado por el público, a un parque abandonado y ruinoso. En 1986, el *Battery Park City Authority*, en colaboración con el Departamento de Parques y Recreación de Nueva York, encargó al estudio de arquitectura de Ehrenkrantz y Eckstut, un Plan Maestro para la reconstrucción del parque. Sin embargo, el plan nunca se llevó a cabo, debido a la falta de voluntad pública y atención ciudadana. Así, el *Battery Conservancy* se fundó como un motor cívico, con el único propósito de la implementación del masterplan en el Parque. Desde el 2002, el plan, que se prevee que finalice en el 2014, ha llevado a cabo los siguientes proyectos:

Battery Urban Farm

La granja urbana del *Battery Park* alberga 0,4 Has de granja educativa, ubicada en el histórico *Battery*, en la punta sur de Manhattan. En ella habitan 80 variedades de vegetales cultivados orgánicamente, frutas, flores, granos y plantas de compañía. El proyecto de la granja urbana fue ideado en noviembre de 2010 por estudiantes del *Millennium High School*. Las principales metas del mismo son, inculcar a los ciudadanos el cultivo y consumo de alimentos saludables, promover el aprendizaje de las prácticas de jardinería sostenible y fomentar la identidad comunitaria de los barrios del centro de Manhattan.

Peter Minuit Plaza

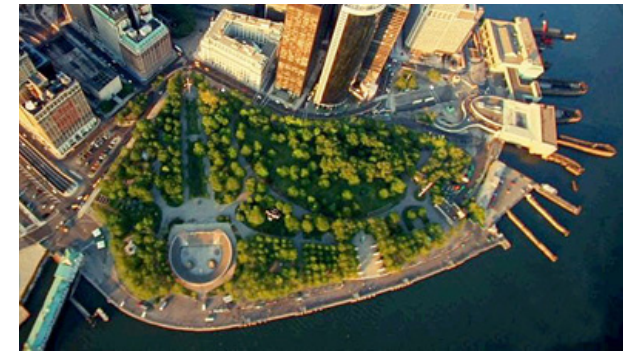
Ubicada en frente de la terminal de ferry de *Staten Island* en *State Street* y *Whitehall Street* en el Bajo Manhattan. *Peter Minuit Plaza* es un centro de transporte intermodal con un volumen de viajeros diario de 150.000 habitantes en el *lower Manhattan*. Por ello, para miles de pasajeros de New York, *Peter Minuit Plaza* es la puerta de entrada a la isla. La realización de este proyecto concluye casi una década de trabajo para reconstruir *Whitehall Terminal Ferry* y crear una nueva estación de metro, transformando el área en un centro de tránsito internacional.

Peter Minuit Plaza y su instalación intermodal es uno de los principales proyectos de recuperación del *lower Manhattan* financiados por el Gobierno Federal después de los ataques del 11 de septiembre, y el primer centro de la Ciudad de verdadero enlace intermodal mediante ferry, autobús y metro, siendo, además, sólo uno de los diversos proyectos de mejora del sistema de transporte de Manhattan.

Este destino es, en palabras del arquitecto Ben van Berkel, "el sitio ideal para una conmemoración permanente de 400 años de historia holandesa en Nueva York, ya que está inmerso en una sensación de un pasado compartido y mira directamente hacia el puerto, donde Henry Hudson navegó, pero está totalmente centrado en el futuro, en virtud de su papel como centro de transporte moderno en la escena siempre cambiante del Bajo Manhattan. Este es un sitio donde la historia se encuentra con el futuro". La construcción de la plaza finalizó en mayo de 2011.

Zona de juegos

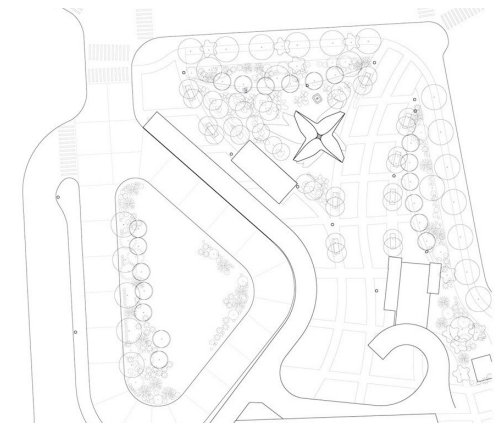
Situado en la zona sur del parque, el actual espacio de juegos, está obsoleto y presenta deficiencias en cuanto a accesibilidad. Por este motivo, la fundación que se encarga de la conservación del mismo, incorporó en el plan de revitalización del parque, el proyecto para una nueva zona de juegos. En mayo de 2007, el alcalde



3.97



3.98



3.99

3.97 Vista aérea del *Battery Park*.

3.98 Granja urbana en el *Battery Park*.

3.99 *Peter Minuit Plaza*.



3.100



3.101



3.102

3.100 Propuesta para la ciclo vía que unirá *Battery Park* y *East River Park*.

3.101 Bosque de *Battery Park*.

3.102 Laberinto de *Battery Park*.

infraestructura verde continua en la zona sur de Manhattan y fomentar las vistas largas sobre la isla y sobre el río.

El Bosque

El espacio que ahora ocupa el bosque, era, anteriormente, un espacio caracterizado por el asfalto agrietado, las mesas de picnic en mal estado y las monótonas hileras de bancos. Inaugurado en junio de 2005, el Bosque de *Battery Park* es un jardín en la punta sur de Manhattan. El Bosque, completa la segunda fase del plan maestro de horticultura de Piet Oudolf para el parque.

El Bosque cuenta con 5000 metros cuadrados de jardines y alberga 34.000 plantas perennes, dos kioscos y una fuente de granito de 60 metros de ancho. La *Conservancy Foundation* recaudó 225.000 dólares para financiar el diseño del concepto Bosque. Además la realización del proyecto fue financiada por una subvención de 8.5 millones de dólares de la Corporación de Desarrollo del Bajo Manhattan.

El laberinto

The Battery Conservancy creó el laberinto para conmemorar el primer aniversario del atentado del *World Trade Center*. La intención del proyecto es la de ofrecer al público una manera de reflexionar sobre la tragedia. Se trata de un sendero delineado con 1148 bloques de granito que forman siete anillos circulares.

Teardrop Park

El *Teardrop Park* situado en *Battery Park City* se inauguró oficialmente el 30 de octubre de 2004. El lugar que ocupa el parque está rodeado por bloques residenciales de gran altura a lo largo de su perímetro. El proyecto a cargo de *Michael Van Valkenburgh Associates* (MVVA), se desarrolla con una geometría cruciforme, casi simétrica con 4 puntos de acceso, uno en cada una de las calles adyacentes (*Murray*, *Warren*, *North End Av.* y *Hudson River Esplanade*).

Teardrop Park es un proyecto *ex nihilo*, no había preexistencias, únicamente una serie de difíciles retos. El lugar era duro y las condiciones prácticamente inhóspitas para alojar un parque. Por su situación, entre grandes edificios, recibe escasa luz solar y fuertes vientos, además el alto nivel de contaminación complica el desarrollo de las especies vegetales. El subsuelo, procedente del material excavado en los años 60 para la construcción del *World Trade Center* (WTC), era totalmente adecuada para ser el soporte de grandes edificios pero difícilmente apto para convertirse en un parque.

Un concepto tradicional como el *genius loci* obviamente no era suficiente como punto de partida para un diseño en el lugar. Los objetivos del proyecto incluyen la creación de un nuevo tipo de parque y de experiencia en la zona de juego que más que repetir, complementan los muy populares espacios públicos de Manhattan. Junto con la vegetación, las rocas son principales protagonistas en *Teardrop*. El visitante encuentra tres secciones de piedra, creadas por *Ann Hamilton* y *Michael Mercil*, colocadas lateralmente, aparentemente al azar. Estas secciones representan las fuerzas geológicas que dan forma al paisaje. A su vez, esta estrategia tiene

respuesta también en el pavimento. Las piezas del pavimento reflejan el movimiento sobre los adoquines.

En el proyecto, MVVA empleó cada oportunidad y cada mecanismo del paisajismo, para generar espacios que ensalzan las características del parque. Se introducen cambios seccionales repetidamente para dar la impresión de un espacio mucho mayor de lo que es realmente. Otra de las estrategias sinuosidad de sus recorridos, serpenteantes a lo largo del lugar, multiplicando el número de visuales posibles.

Las zonas de juego también están especialmente diseñadas, no aparece equipamiento prefabricado, en lugar de ello se proyectan paisajes y zonas de juego innovadoras que suponen un desafío para las ideas tradicionales de juego y de seguridad. Las zonas de juego deben diseñarse como parte del conjunto, y debe invitar a los niños a descubrir el color, los materiales naturales y la luz. Los detallados estudios microclimáticos iniciales “decidieron” donde situar cada una de las funciones del programa. Las zonas de juego para los más pequeños en la mitad del sur del parque, en la parte más protegida del viento. La mitad norte que es la que disfruta de más horas de sol, aloja una zona de césped ligeramente inclinada con un pavimento cuyas piezas también cumplen la función de asiento.

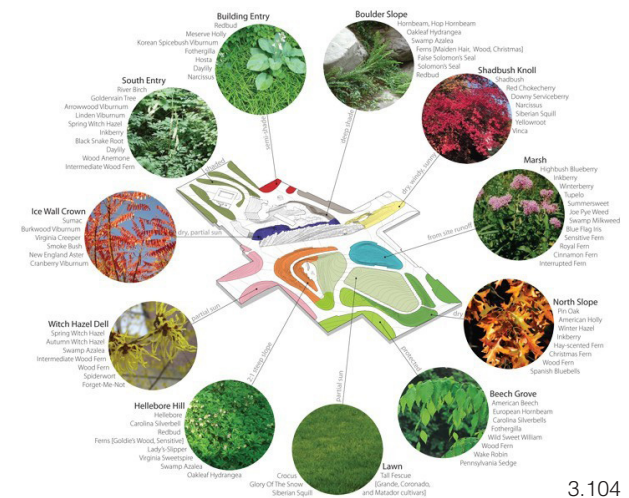
La relación existente entre el ser humano y la naturaleza se hace más complicada en los entornos urbanos donde existen pocas oportunidades de experimentar la materialidad de la misma. Pero la intensa materialidad de Teardrop, las técnicas espaciales que aumentan el tamaño del parque, la sensación de intimidad que produce son las principales características de este proyecto. Las posibilidades que este parque ofrece permiten a los visitantes, crear, desarrollar e intensificar su propia relación con el paisaje.

La parte norte y la parte sur del parque están separadas por un enorme elemento llamado “*Loe Wall*” que tiene 135 pies de largo y 25 de altura. El muro discurre a lo largo del único recorrido este-oeste directo en el parque. La estructura además, aloja en su interior el sistema de riego y mantenimiento del Teardrop.

En la parte oeste, un túnel penetra en el muro ofreciendo un paro cubierto que conecta las dos partes bien diferenciadas del proyecto. La zona norte, mucho más abierta que además permite vistas largas. La zona sur, plantada con hortensias, robles y helechos que protegen la zona de juegos. El túnel sirve también como referencia a Olmsted y el túnel que el proyecto bajo las puertas del *Central Park*.



3.103



3.104



3.105

3.103 Vista aérea del *Teardrop Park*.

3.104 Propuesta de especies vegetales para el *Teardrop Park*.

3.105 Proyecto del *Teardrop Park*.

3.3.1.2.3. Hudson River Park

Aclamado como el proyecto de parque público más grande llevado a cabo en Nueva York desde el *Central Park*, el Parque del Río Hudson se extiende desde *Battery Park City* en la calle 59 a lo largo del oeste de la costa de Manhattan. Cuenta con 15 muelles de acceso público y 220 hectáreas de parques y espacios verdes.

Desde 1999, el Parque del Río Hudson ha destinado más de 350 millones de dólares de fondos públicos en la reconstrucción de los muelles, malecones y zonas de tierra que conforman el Parque, de tal manera que al cierre de 2011, el porcentaje completado del Parque era del 70%.

La construcción en *Greenwich Village*, el primer tramo terminado, se inició en 1999. Greenwich Village, fue seguido por *Clinton Cove* en el 2005 y los muelles 66 y 84 en 2006. Durante este período, la Fundación también ha completado el muelle 40 y la zona de juegos *Waterside Chelsea*. La estructura principal del frente marítimo está compuesta por un paseo acompañado de espacios verdes y jardines, una senda paralela al Hudson para ciclistas y 15 muelles en proyecto, con diferentes características, sobre el río.

El masterplan para el *Hudson River Park* ha recibido premios del *Waterfront Center*, *American Society of Landscape Architects (ASLA)* y la *Municipal Art Society of New York*.

La Fundación debe aumentar la financiación del presupuesto, que históricamente ha recibido la mayor parte de sus fondos para la construcción de la Ciudad de Nueva York. Estas asignaciones anuales correspondientes han oscilado entre un total de 42 millones de dólares anuales en los años de bonanza hasta un total de 6 millones de dólares al año en épocas más difíciles. Además, en la zona de Tribeca, han recibido una importante financiación del Departamento de Vivienda y Desarrollo Urbano a través de la Corporación para el Desarrollo del Bajo Manhattan. En la época actual de recursos limitados del gobierno de la ciudad, la Fundación trabaja en estrecha colaboración con los Amigos de Parque del Río Hudson en varias de estas iniciativas para complementar la financiación pública disponible y completar el parque con mayor rapidez.

Un gran número de equipos de proyectistas forman parte del proceso de diseño, el cual está dividido en seis segmentos que se completarán en numerosas fases de obra. Además las diferentes áreas de la ciudad, a lo largo del frente marítimo, tienen diferentes necesidades y expectativas en lo que a espacios abiertos se refiere. A continuación se detallan los principales proyectos llevados a cabo hasta el momento.

Tribeca.

Áreas completas de la sección Tribeca del Hudson River Park han recibido varios premios por el diseño del paisaje innovador y sostenible, para el diseño del sitio realizado por Mathews Nielsen. El equipo de diseño también recibió un premio de la Sociedad Americana de Arquitectos del Paisaje (ASLA).

La extensión de 2,4 kilómetros de *Canal Street a Chambers Street* incluye los muelles 25 y 26, así como



3.106



3.107

3.106 Vista aérea del ámbito de estudio

3.107 Área de Tribeca.

40000m2 de espacios abiertos. La sección Tribeca muestra un proceso de planificación comunitaria exitosa dedicada a atender las necesidades de sus residentes. Además del proyecto para las zonas verdes del muelle 26, en el área de Tribeca, un nuevo edificio se incluirá en el muelle. A finales del año 2012, este nuevo embarcadero / restaurante estará finalizado, con una ocupación prevista para 2013.

Uno de los proyectos más significativos para el parque se encuentra todavía en una etapa de planificación preliminar: el *Estuarium* del Parque del Río Hudson, anhelado durante años, en el muelle 26. Además, un parque público ajardinado completará el muelle 26. Concebido como un centro de investigación y centro de educación para los estudiantes de todas las edades, el *Estuarium* estará dedicado a la ciencia del río y su entorno. La Fundación está trabajando en estrecha colaboración con el Departamento de Nueva York, Estado de Conservación del Medio Ambiente para asegurar el financiamiento y avanzar en este proyecto.

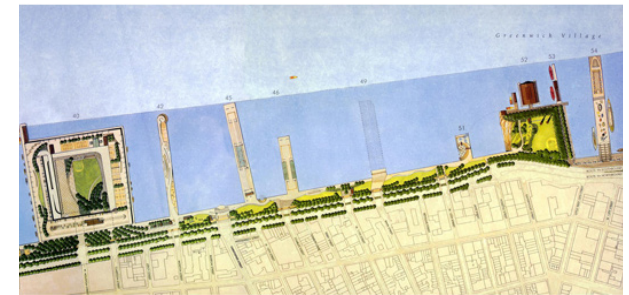
Greenwich Village.

El *pier* 40, es una de las propiedades comerciales más importantes del Parque del Río Hudson, el muelle 40 desempeña un papel integral en el apoyo al Parque, actualmente financia aproximadamente el 40% de su presupuesto operativo anual. Se trata del mayor muelle comercial en el parque y es una fuente de 6 millones de dólares en ingresos de explotación anuales. Diseñado como una terminal de buques de pasajeros, hoy muelle 40 es el emplazamiento de un parking, de campos de atletismo, y de las oficinas administrativas de la *Hudson River Park Trust*. Sus campos deportivos son un bien comunitario y lugar de encuentro de cientos de miles de personas de todas las edades cada año.

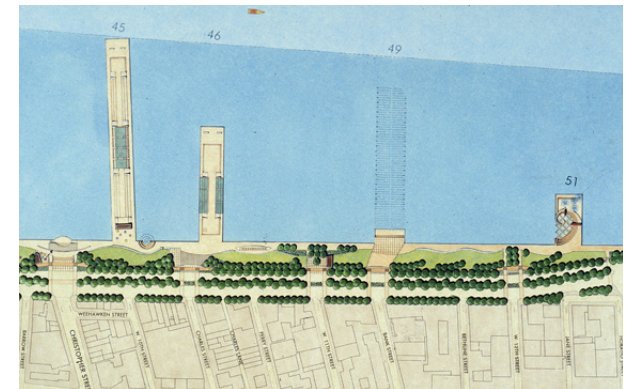
Con una superficie de 6,07 hectáreas, es la mayor estructura de muelle sobre el río Hudson. Actualmente el muelle 40 presenta la inaplazable necesidad de reparaciones de la infraestructura de la cubierta y los pilotes de apoyo. Los problemas actuales, se produjeron inicialmente debido a los retrasos en las reparaciones de mantenimiento. En los últimos años las secciones del techo se han deteriorado significativamente, obligando a la Fundación a cerrar porciones del área de estacionamiento para garantizar la seguridad pública. Estos cierres también han reducido los ingresos del parque. En consecuencia, la azotea del muelle 40 debe ser reconstruida, con un presupuesto de aproximadamente 30 millones de dólares. Los pilotes de acero que sostienen el muelle también deberán ser reparados.

Los muelles 45, 46, y 51 en el *Greenwich Village*, entre *Leroy Street* y *Horacio Street*, son las primeras áreas construidas una vez que el *Hudson River Park Trust* recibió las aprobaciones necesarias de los organismos encargados de proteger el río Hudson. Aclamado como el inicio de la recuperación de la costa de Nueva York, la sección de *Greenwich Village*, de Parque del Río Hudson recibió los premios a la ingeniería y diseño, incluyendo la excelencia de la *National Urban Waterfront Center* en el Premio de Diseño de línea de costa en 2004.

El equipo de diseño fue encabezado por Abel Bainnson Butz. El proyecto significó la recuperación de algunos



3.108



3.109

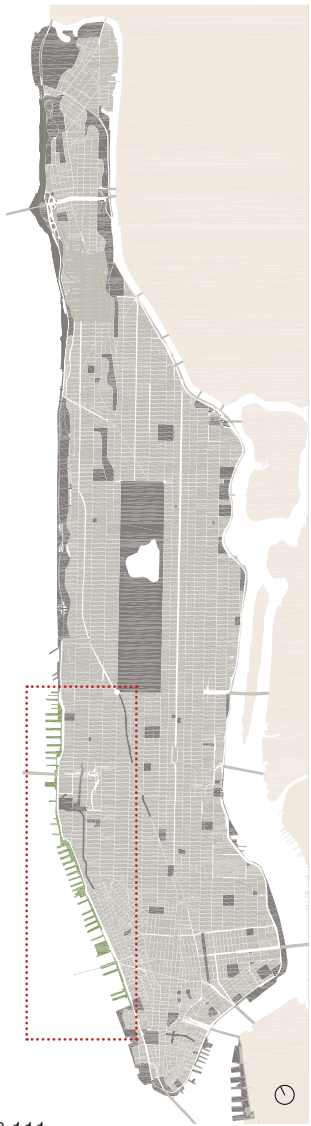


3.110

3.108 Entorno de la zona del Greenwich Village

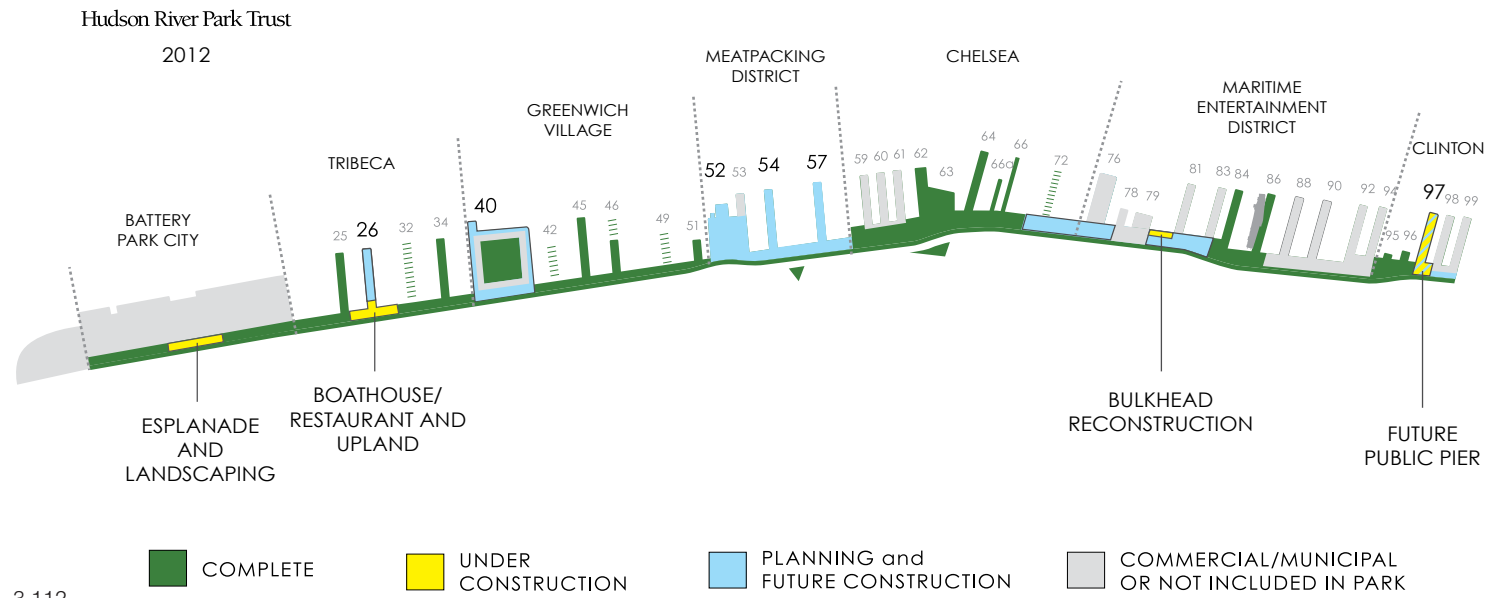
3.109 Vista aérea muelles 45, 46 y 51.

3.110 Vista del Muelle 45, *Hudson River Park Trust*.



3.111

3.111 Localización *Hudson River Park*.



3.112

3.112 Fases de construcción del *Hudson River Park*.

muelles de la costa oeste de Nueva York a partir de una línea de costa industrial, inaccesible y en deterioro para crear un espacio público abierto con variadas oportunidades recreativas. El parque lineal a lo largo de los tres muelles incluye una línea de costa continua con una explanada construida con pavimento de granito y piedra azul. La diversidad espacial se logra a través de zonas de césped abiertas, el uso sutil de las variaciones en la topografía, y la creación de espacios de plaza. Estos espacios tienen como principal objetivo, dar respuesta a los accesos del parque, a las conexiones del muelle, y a las vistas largas sobre el río Hudson. El muelle 45 alberga una gran zona de césped natural para la recreación pasiva, el muelle 46 cuenta con un campo de juego de césped sintético, asientos bajo la sombra de un bosque de árboles y un bosque de picnic. El muelle 51 incluye además, un área de juegos acuáticos.

Meatpacking District.

Al norte de *Greenwich Village* son varios las áreas del futuro Parque que aún no están desarrolladas. La construcción del parque en estas áreas será el último paso en la metamorfosis del próspero barrio de *Meatpacking*. En el extremo sur, la península Gansevoort es un promontorio 5.65 acres en la intersección de la calle Bloomfield y el último vestigio de la *13th Avenue*. Construido en tierra firme (en lugar de un muelle), Gansevoort está programado para ser convertido en un gran oasis verde, que se completará con la única playa del Parque. Aproximadamente la mitad de la financiación de este futuro equipamiento ya está en proceso gracias a Amigos del Parque del Río Hudson y la Ciudad de Nueva York.

Pier 54

Situado al norte de Gansevoort, el muelle 54, es un lugar rico en historia. Era uno de los primeros muelles de Chelsea, propiedad y operados por *Cunard Line*. El muelle 54 recibió los supervivientes del Titanic del RMS Carpathia - un evento que acaba de conmemorar su 100 aniversario el 18 de abril de 2012. Hasta la primavera de 2012, el muelle 54 jugó un importante papel como principal Parque del Río Hudson en el que se organizaban multitud de eventos públicos. Fue la mejor ubicación para todo tipo de eventos durante más de una década.

Debido al deterioro de los pilotes estructurales, la Fundación se vio obligada a cerrar una gran parte del muelle 54. El resto será utilizado temporalmente como zona *“Learn to Bike”*, área destinada al aprendizaje y práctica del ciclismo, mientras que buscan fondos para reconstruir el muelle. *Pier 54* se convertirá en un atrayente lugar de reunión una vez que las obras se lleven a cabo.

Pier 57

El muelle 57 es una estructura de dos pisos que fue utilizado por la Autoridad de Tránsito de Nueva York como una estación de autobuses hasta el año 2004. Pier 57 es el único muelle en la ciudad de Nueva York con un “sótano”. Construido en 1954 y decorado con estilo art deco, se mantuvo flotando por el río Hudson hasta su ubicación actual y se hundió a continuación. Ahora descansa en cajones de hormigón que aún hoy se mantienen herméticos. Esta singularidad estructural ha calificado el muelle para su inserción en el Registro Nacional de Lugares Históricos.



3.113



3.114



3.115

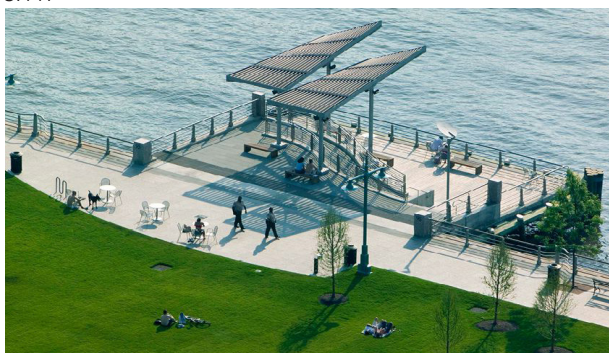


3.116

- 3.113 Vista general del muelle 57.
- 3.114 Sección transversal del muelle 57.
- 3.115 Vista interior del muelle 57.
- 3.116 Vista de la cubierta ajardinada del muelle 57.



3.117



3.118



3.119

3.117 Muelle 64, *Michael Van Valkenburgh*.

3.118 Vista entorno muelle 96.

3.119 Embarcadero del muelle 96. *Richard Dattner & Partners*

apilados en algunas zonas cubiertas del muelle con el fin de crear alrededor de 30000 m² comerciales. El espacio ofrece restaurantes, comercios de artistas locales, usos culturales y educativos, y 10000 m² ajardinados abiertos al público en la azotea. El muelle 57 se transformará en un mercado urbano único la ciudad que abrirá sus puertas, previsiblemente, en el año 2015.

Chelsea.

Con la autoría del equipo de Michael Van Valkenburgh, a caballo entre *Meatpacking district* y *Chelsea* se encuentra el segmento 5 del Parque del Río Hudson, que se extiende desde el muelle 64 hacia el sur hasta el muelle 54 a lo largo de la línea de costa que anteriormente era zona industrial del río Hudson. La parte norte de este segmento, bautizada como *Chelsea Cove* por el equipo de diseño, dispone de una amplia zona central de césped, con la intención de volver a conectar la ciudad con el frente marítimo. *Chelsea Cove* incluye un parque de patinaje, un carrusel, y un jardín de entrada diseñado en colaboración con Lynden B. Miller.

El muelle 64, que forma el lado norte de la cala, se eleva suavemente con vistas privilegiadas hacia el río, así como hacia la ciudad. El muelle 66 y el paisaje circundante fueron diseñados por Miceli Kulik Williams y Richard Dattner, y fue el ganador del Premio de Honor de la Sociedad Americana de Arquitectos del Paisaje en el año 2007. El proyecto tiene la intención de mejorar la conexión entre la ciudad y el río, y desarrollar un parque en el frente marítimo adecuado a la envergadura de la ciudad.

Se extiende aproximadamente a lo largo de dos millas entre las calles 26 y 59, creando una variedad de espacios de recreación activa y pasiva, incluye paisajes duros y blandos, sobre tierra firme y sobre el muelle, embarcaderos e instalaciones comunitarias. La zona entre las calles 29 y 34 se encuentra a la espera de la financiación y la planificación en curso relacionadas con el Helipuerto de la Calle 30 y el área de Hudson Yards en el lado este de la Ruta 9A.

Clinton.

Al norte de la terminal de buques de pasaje, *Clinton Cove* incorpora muchas características espectaculares, incluyendo un jardín-pradera con árboles y el galardonado embarcadero, espacio que en la actualidad realiza actividades de kayak sin fines de lucro. El embarcadero del muelle 96 fue diseñado por el arquitecto Richard Dattner & Partners. *Clinton Cove* contiene el único punto del frente marítimo en el que el usuario puede descender bajo el nivel del agua, en el muelle 95, un área donde la gente puede estar más cerca del agua, inferior a cota 0.

Una expansión de *Clinton Cove* está ahora en marcha proyecto. Con la financiación de los Amigos del Parque del Río Hudson de Nueva York, la Fundación comenzó a trabajar en el muelle 97 en la calle 57. El muelle 97 dará servicio a los residentes de *Clinton* y del *Upper West Side*, y ayudará a crear una mejor conexión física y visual entre el *Hudson River Park* y *Riverside Park South* en el *Upper West Side*.

Hudson River Park es tanto un área para el retiro, es una continuación de la ciudad, como un espacio abierto: rico en variedad, muy programado, a veces polémico, aún en proceso de devenir.

3.3.2. Brooklyn

A pesar de que el estudio gira en torno a la isla de Manhattan, debido a su cercanía y vinculación visual, parece oportuno incluir el proyecto para el *Brooklyn Bridge Park*, que ejemplifica el alcance del proyecto de recuperación de espacios públicos en Nueva York, que inició su andadura en Manhattan y se ha extendido a la ciudad al completo.

3.3.2.1. Brooklyn Bridge Park

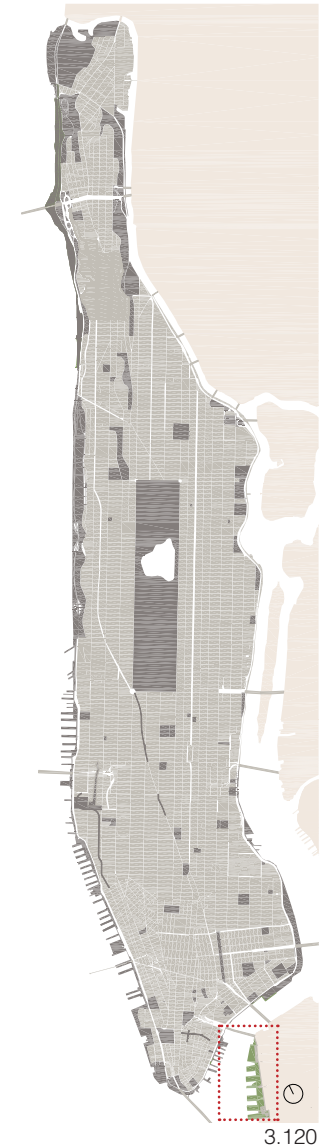
El Master Plan para el *Brooklyn Bridge Park*, finalizado en 2005 por Michael Van Valkenburgh, culmina veinte años de esfuerzo comunitario y planificación en esta sección del frente marítimo de Brooklyn. El parque se desarrolla a lo largo de 1,3 millas sobre la costa del *East River*, desde *Jay Street* hasta *Atlantic Avenue*. En su extremo norte, bajo los puentes de Manhattan y Brooklyn, se encuentra rodeado de edificios industriales y residenciales en un área conocida desde los años ochenta como DUMBO (*Down Under the Manhattan Bridge Overpass*). Al sur del puente de Brooklyn, en el tramo más largo de su recorrido, el parque colinda con *Brooklyn Heights*, uno de los vecindarios más antiguos de la ciudad de Nueva York.⁽¹³⁾

El proyecto pone en valor la ecología, las experiencias y las actividades recreativas que en él tienen lugar. La continuidad y la identidad propia son las características fundamentales de este nuevo espacio, donde el agua es el principal protagonista. Es fundamental tener en cuenta el cambio de actitud de los neoyorquinos en la relación entre la ciudad y el agua que la rodea. La fascinación de los ciudadanos por su frente marítimo es patente desde que Herman Melville describiera en 1840 la multitud de ciudadanos que se congregaba junto a la línea de costa a modo recreativo, en una ciudad industrial.

La sección histórica del frente marítimo de Brooklyn, es desde el siglo XVII una activa área comercial, que ha continuado desarrollándose y evolucionando según las exigencias de las nuevas tecnologías de las actividades marítimas que en él tenían lugar. Su configuración final tuvo lugar en los años cincuenta cuando dos intervenciones de gran escala redefinieron el frente marítimo.

En primer lugar la autopista que conectaba Brooklyn y Queens, the *Brooklyn Queens Expressway* (BQE), que generó un sistema de terrazas de tres niveles, junto a la línea de costa. En el nivel superior se creaba un paseo peatonal a la misma cota que el vecindario de *Brooklyn Heights* y las dos plataformas inferiores se destinaban al paso de tráfico pesado.

La segunda de las intervenciones fue la creación de nuevos muelles en espacio ganado al río con el objetivo de maximizar la competitividad y la eficiencia comercial de la zona. Con todo ello, en los años ochenta, la Autoridad Portuaria se enfrentaba a un complejo escenario, muelles sin uso y una línea de costa enmarcada por una gran infraestructura. Así en la década de los noventa, los esfuerzos por reconsiderar el futuro del frente marítimo de Brooklyn dieron lugar a un master plan para la zona. En 2002, el alcalde M. Bloomberg, constituyó la llamada *Bridge Park Development Corporation* y el master plan comenzó a tomar forma.



3.120 Localización *Brooklyn Bridge Park*.



3.121

3.121 Masterplan para el Brooklyn Bridge Park.

El proyecto de MVVA, cuenta con una superficie de algo más de 310.000 metros cuadrados destinados a parque y una zona del proyecto que incluye un hotel y cinco edificios residenciales. El master plan configura un escenario no solo para el diseño del espacio público si no también para la convergencia de los intereses públicos y privados. Los terrenos mantendrán su carácter público, mientras que los edificios privados financiarán los costes de mantenimiento del nuevo parque. Hubiera sido improbable que el proyecto para el *Brooklyn Bridge Park*, siguiera adelante si la ciudad hubiese tenido que asumir su financiación.

En los años treinta, los parques creados en torno a los frentes marítimos, se llevaban a cabo y se mantenían únicamente con fondos públicos. Sin embargo en la actualidad, aunque la creación de estos parques suele financiarse de manera pública, los costes de mantenimiento recaen en asociaciones de amigos de los parques que se encargan de su gestión.

El análisis se centró en la búsqueda de usos que generasen ingresos suficientes para apoyar las operaciones del parque, reducir al mínimo el tamaño de la huella del desarrollo requerido, y ser compatible con el parque que lo rodea y los usos locales. Los lugares en los que se situarían los nuevos edificios fueron elegidos para aprovechar el contexto urbano existente al concentrar el desarrollo alrededor de las entradas del parque.

El esfuerzo más significativo para alcanzar la sostenibilidad en el proyecto, conlleva la reutilización de los seis muelles existentes, que se convertirán en la localización de espacios públicos, zonas recreativas, jardines y campos deportivos. La propuesta mantiene la huella originaria del frente marítimo industrial y pone en valor la calidad medioambiental del proyecto permitiendo la futura interpretación de la historia del lugar.

Pier 1

Con 3,6 hectáreas, el *Pier 1* es el más grande de los muelles parque, y ofrece unas vistas espectaculares y amplias, del puerto de Nueva York y del puente de Brooklyn. Incluye dos grandes jardines, *Bridge View Lawn* y *Harbor View Lawn*, un parque en el extremo norte con juegos para los niños, un paseo frente al río, y una serie de senderos bordeados de árboles que proporcionan una experiencia única en la línea de costa. El "*Granite Prospect*" es un conjunto espectacular de escalones construidos con piedras de granito recuperados de la reconstrucción *Roosevelt Island Bridge* a lo largo del borde occidental del muelle.

Además alrededor de 500 árboles se plantan en el muelle 1, incluyendo catalpas, magnolias, tilos y varias especies de robles. A lo largo de esta zona del parque, las aguas pluviales se recogen cuando el agua llega a la sección más baja en el extremo sur del muelle 1, se drena hacia un tanque subterráneo y finalmente es utilizada como riego para todo el muelle. Se estima que el agua que se recoge suministra el 70% de las necesidades de agua de riego del *Pier 1* durante un año.

El muelle incluye también un puente peatonal, ubicado al norte del Paseo de *Brooklyn Heights* que permitirá el acceso peatonal directo desde el vecindario de *Brooklyn Heights* al Muelle 1. Incluirá además un hotel de 200 habitaciones, 159 unidades residenciales, 4800 metros cuadrados de espacio de restaurante, 600 me-

tros cuadrados de espacio comercial, de 1800 metros cuadrados de gimnasio y 300 plazas de aparcamiento.

Pier 2

Con aproximadamente 2 hectáreas, contará con canchas de recreación activa para el baloncesto, el balonmano, y la petanca, así como una pista de patinaje, columpios y mesas de picnic. Una lámina de agua crea una transición suave y permite a los visitantes el acceso directo al agua. Con la marea baja, el agua se retira dejando a la vista el hábitat natural que existe a lo largo de la costa. El *Pier 2* incluirá también un acceso para botes y embarcaciones sin motor para embarcar y desembarcar. Se prevé que se inaugure en verano de 2013.

Pier 3

El perímetro del *Pier 3*, proporcionará una explanada continua frente al río desde la cual se puede pasear, sentarse o pescar. El proyecto también incluye un segmento importante de la vía de que discurre a lo largo del parque. La construcción del muelle 3 ha comenzado y está programada su finalización se en el otoño de 2013.

Pier 4

Es un remanente de un puente de ferrocarril elevado que ha quedado integrado en la costa. El deterioro de conexión entre el muelle y la costa serán eliminados y el resto de la estructura, ahora inaccesible, se plantará con especies nativas para ayudar a su evolución como un hábitat protegido. El *Pier 4* estará rodeado por una zona de agua tranquila para pasear en bote sin motor.

Pier 5

El Muelle 5 es el primer espacio del parque dedicado a la recreación activa. Las características del muelle de 200 metros de largo lo hace capaz de adaptarse a distintas configuraciones para dar cabida a diferentes deportes como fútbol, lacrosse, rugby, cricket y fútbol americano. A lo largo del perímetro se proyectan gradas que permitirán a los espectadores ver las diferentes competiciones deportivas. El perímetro del muelle contiene un amplio paseo de 10 metros que ofrece magníficas vistas de Manhattan, *Governors Island*, y el *New York Harbor*.

Pier 6

Con el acceso principal al frente de Atlantic Avenue, el Pier 6 cuenta con un parque de 6500 metros cuadrados con juegos de agua, columpios, toboganes y otros espacios de juego infantil integrado con el paisaje del parque. El muelle cuenta con 4500 metros cuadrados de zonas verdes con césped y una gran variedad de plantas y árboles autóctonos. Además el extremo sur del Muelle 6 proporciona servicio de ferry a *Governors Island* y otros destinos en el puerto.

Brooklyn Bridge Plaza

Situado bajo el puente de Brooklyn, *Brooklyn Bridge Plaza* es un espacio flexible asfaltado que compone la



3.122



3.123



3.124

3.122 Vista de uno de los muelles del *Brooklyn Bridge Park*.

3.123 Inserción del proyecto del *Brooklyn Bridge Park* en su entorno.

3.124 Vista de la explanada del muelle 1, *Brooklyn Bridge Park*.

articulación entre las zonas del norte y sur del parque del puente de Brooklyn. Este espacio, que actualmente está cerrado, será reconstruido de acuerdo con el diseño general *Brooklyn Bridge Park*. La programación futura podría incluir una pista de patinaje sobre hielo, un mercado de agricultores, y varias instalaciones de arte.

Fulton Ferry Landing

El muelle *Ferry Landing Fulton* se sitúa al pie de *Old Fulton Street*, uno de los lugares más históricos de Brooklyn, marcando la ubicación del servicio del primer ferry entre Brooklyn y Manhattan en 1642. El muelle reformado ofrece a los visitantes unas vistas espectaculares de la bahía, el puente de Brooklyn y el *Lower Manhattan*, y es además uno de los dos accesos principales al *Brooklyn Bridge Park*.

El Master Plan para el *Brooklyn Bridge Park*, representa un nuevo paso en la reconfiguración de la constante relación de la ciudad con el agua que la rodea. Las estrategias empleadas son más ecológicas y experimentales que visuales. Las restauraciones del hábitat existente, el uso de energías renovables y la contemplación de la vida natural se erigen como significantes eventos en el *Brooklyn Bridge Park*. Estas transformaciones se proponen no solo mejorar el frente marítimo de Brooklyn si no también la relación entre la ciudad y su entorno.

4. Conclusiones.

Hace unos diez años, el paisaje urbano de Nueva York comenzó a experimentar una serie de significativas transformaciones, asociadas a cambios importantes tanto en la cultura como en la conciencia ciudadana. Fueron muchos los factores que impulsaron estas transformaciones. La Zona Cero se convirtió en punto de mira internacional y lo que allí ocurriera sería el emblema de la ciudad en los próximos años, la poderosa economía de la ciudad, capaz de hacer frente a grandes inversiones urbanas y un nuevo alcalde, Michael Bloomberg, cuyo lema de campaña siempre fue *quality of life*, convirtieron Nueva York en el perfecto escenario para la arquitectura y la planificación urbana.

Intervenir en los espacios públicos creando nuevos espacios verdes, zonas de juegos infantiles,...era prioritario para dotar a cada barrio de una personalidad propia que el desarrollo masivo de la ciudad, en ocasiones, les había negado. Estas actuaciones, que en la mayoría de los casos han contado con la participación ciudadana, han permitido crear lugares centrales en cada barrio. En este sentido, se han llevado a cabo dos grandes proyectos, el *Hudson Yards & Boulevard* y el *National September Memorial*.

La intervención del *Hudson Yards & Boulevard* desarrolla un sistema de parques y espacios abiertos que proporcionará un gran espacio abierto al distrito de Hudson Yards y que conectará la zona con la intervención de *High Line*, incluyéndose en la infraestructura verde de la isla. Por otro lado, el *National September Memorial*, es un proyecto central y de especial relevancia en los últimos años. La necesidad de reconstruir la zona del *World Trade Center* y el interés mediático que suscitaba, convierten al Masterplan de Libeskind y el proyecto para el memorial, en un icono de la ciudad.

Especial relevancia en las intervenciones tiene la transformación de las infraestructuras urbanas existentes y la peatonalización de importantes arterias de la ciudad. Es el caso de la *High Line*. El eje generado por la antigua línea férrea que discurría por Manhattan, que se había convertido en un espacio marginal, una barrera urbana y un espacio en desnivel sin resolver, ha sido transformado, conectando zonas de la ciudad y creando además una nueva zona verde esencial en el área en la que se inscribe. Esta es una de las inversiones más destacables en este periodo que se ha convertido en el nuevo espacio público por excelencia de la ciudad de Nueva York.

Por otro lado, surge el proyecto Green Light for Midtown. Este proyecto central y complejo incluye la peatonalización de algunos tramos de Broadway, la priorización del uso peatonal y el aumento en la importancia del uso de la bicicleta, intenciones recogidas en el Plan NYC, documento que plasma las expectativas urbanas de la ciudad para el 2030. Este plan tiene como objetivo principal generar una nueva configuración urbana, transformando calles y espacios públicos bajo una estrategia peatonal. La nueva propuesta para peatonalizar un tramo considerable de Broadway sigue la tendencia estratégica en áreas centrales de diversas ciudades del mundo, donde se suele introducir un nuevo perfil urbano para disuadir el uso del automóvil, realzando las vías peatonales, los espacios públicos y su valor cultural.

Por último, la revitalización del corredor Fulton, lo convierte en un eje vital para la transformación del Lower Manhattan. El proyecto incluye mejoras en el diseño urbano, la rehabilitación de las fachadas de las calles Fulton y Nassau y la creación de nuevos espacios abiertos.

Finalmente la reordenación del frente marítimo, tanto en la costa oeste como en la costa este de Manhattan, ha supuesto un proyecto de recuperación de un espacio privilegiado. Estas intervenciones, que suelen estar motivadas por la obsolescencia de las instalaciones portuarias, intentan restablecer relación entre la ciudad y sus waterfronts.

Surge en esta línea, el documento que servirá de base a todos los proyectos que en este sentido se planteen, *Vision 2020: New York City's Comprehensive Waterfront Plan*. Con él se pretende la renovación y transformación integral de todo el frente marítimo de la isla de Manhattan y de Brooklyn. El *East River Waterfront* en la costa este, el *Hudson River Park* en la costa oeste y el *Battery Park* en el extremo sur de Manhattan, son los tres proyectos fundamentales en torno a los cuales se desarrolla el Masterplan, y a los cuales se agregan el resto de frentes marítimos de la ciudad, con la intención de crear una infraestructura verde que recorra toda la línea de costa de Manhattan.

Todas estas intervenciones, que han transformado la ciudad de Nueva York, se propusieron bajo el plan de Reconstrucción del *Lower Manhattan*. La recuperación del *downtown* era prioritaria, pero pronto el ámbito de intervención alcanzó la ciudad al completo

No importa como de bueno sea el diseño para el nuevo World Trade Center, debe complementarse con un plan de regeneración para el Lower Manhattan en su totalidad, un plan que satisfaga las necesidades de la ciudad y de la región (Bloomberg, 2002).

Así manifestaba el recién nombrado alcalde de Nueva York sus intenciones de cambio, que ya se habían comenzado a plasmar un año después de los atentados del 11 de septiembre. Y de este modo, comenzó una forma manera de hacer generalizada, un cambio de perspectiva respecto al espacio público. La complicada situación en la que se sumió la ciudad de Nueva York, fue el punto de partida idóneo para emprender esta práctica deliberada y sistemática, impulsada por el gobierno de la ciudad.

Transcurridos diez años de los ataques terroristas, la ciudad de Nueva York se ha transformado. Una década que ha traído consigo un renacer en arquitectura y en diseño urbano. Desde que Michael R. Bloomberg tomara posesión de la alcaldía en enero de 2002, Nueva York ha creado más espacios públicos, alrededor de 290 hectáreas, que nunca antes desde la era de Robert Moses en los años treinta.

Los inicios de esta transformación se remontan a la década de los noventa, con el fin de lograr que Nueva York se convirtiera en sede olímpica en 2012. Pero fueron sin duda las secuelas del 11S las catalizadoras del deseo ciudadano de intervenciones significativas. Estas transformaciones se deben, en gran medida, a la

participación ciudadana, que en principio abordó qué debía ocurrir en la Zona Cero, y poco a poco fue organizándose en “community meetings” impulsando transformaciones en el resto de la ciudad.

Hay que tener en cuenta, que todas estas intervenciones son posibles, gracias a dos factores fundamentales, la participación ciudadana y la financiación privada de la mayoría de las actuaciones. La participación ciudadana de los vecinos en la conservación de cada una de las actuaciones muestra hasta qué punto la intervención ciudadana previa al proyecto, garantiza la posterior apropiación colectiva y el respeto por el nuevo lugar que se ha creado.

La mayor parte de los proyectos analizados cuentan con una extensa etapa previa a la intervención en la que las reuniones con los ciudadanos en la que se escuchan sus demandas y necesidades, van perfilando la posterior actuación. Además, otra de las cuestiones a destacar es la financiación de los proyectos, en algunos casos financiados por el gobierno de Nueva York y en otros cofinanciados por la iniciativa privada.

Por otro lado, las inversiones privadas son frecuentes en la creación de nuevos espacios públicos, pero también en su mantenimiento. La gran mayoría de los parques cuentan con fundaciones que se encargan de su mantenimiento. Se crean, de este modo, fundaciones de amigos del parque, como es el caso de *Central Park Conservancy*, que funciona con voluntariado, o *The Battery Conservancy* que agrupa, financiación pública y privada. De este modo se asegura el mantenimiento y el correcto funcionamiento de los espacios públicos, sin generar un aumento importante en la partida presupuestaria del Departamento de Parques y Recreación de la ciudad de Nueva York. A pesar de lo inestable de la economía, el legado que estas intervenciones han dejado está presente en toda Nueva York, en los nuevos frentes marítimos, los centros culturales, los nuevos parques y el casi medio millón de nuevos árboles.

Si analizamos la historia de Nueva York advertimos que, a menudo, cuando la ciudad hacía frente a sus mayores desafíos es cuando ha alcanzado sus mayores logros. *Central Park* se gestó en pleno declive financiero que comenzó en Nueva York y alcanzó mercados de todo el mundo. Durante la Gran Depresión, se empleó a los ciudadanos en la construcción de rascacielos y autopistas. Fruto de este esfuerzo se erigió el *Empire State Building*, construido en solo 13 meses en los momentos más críticos de la ciudad. Y en la actualidad, ha vuelto a ocurrir.

Se ha transformado la ciudad, preparándola para el futuro, se ha reinventado el *Lower Manhattan* y se han abierto nuevos frentes marítimos, antiguos parques se han renovado y se han renovado existentes ejes urbanos de la isla de Manhattan y del resto de la ciudad. Es el renacer de una gran ciudad americana.

5. Anexos.



5.1

5.1 Manhattan previo a la implementación del PlanNYC (elaboración propia).

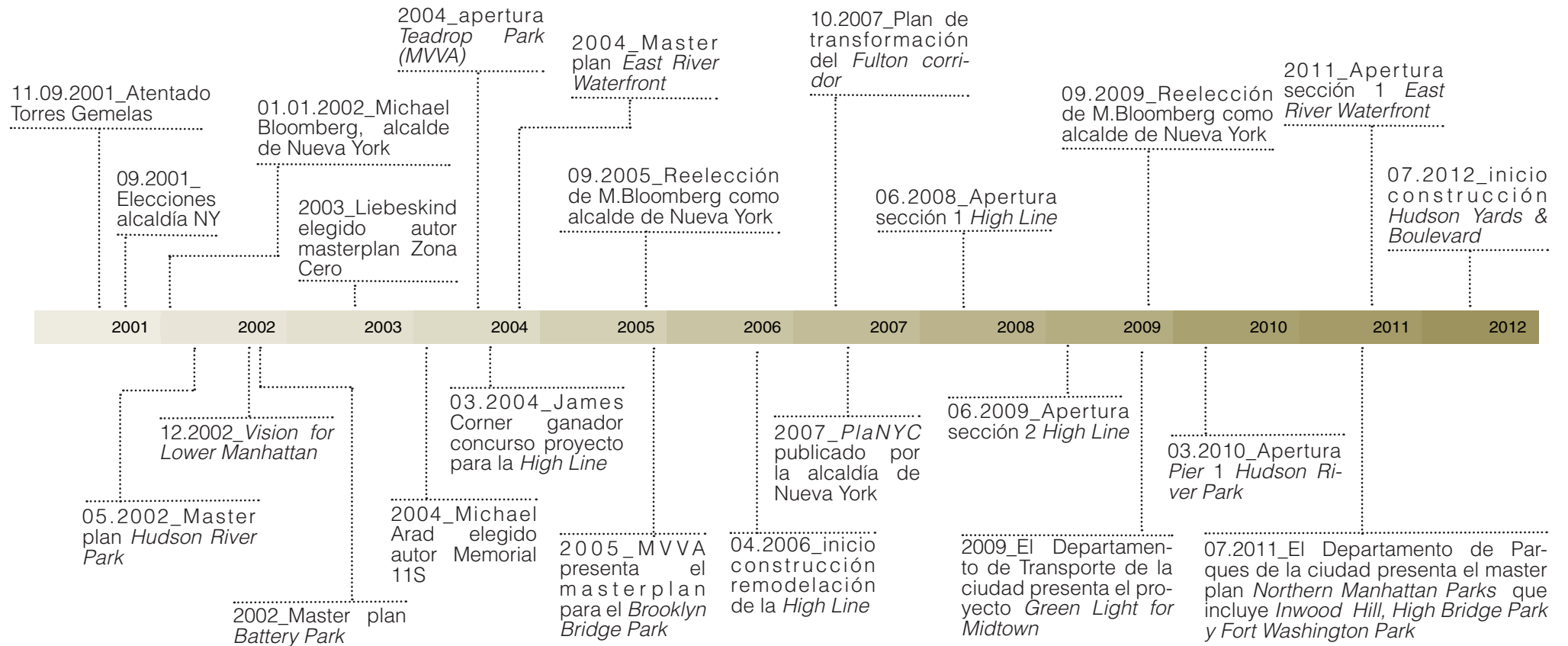
E:1/250000



5.2

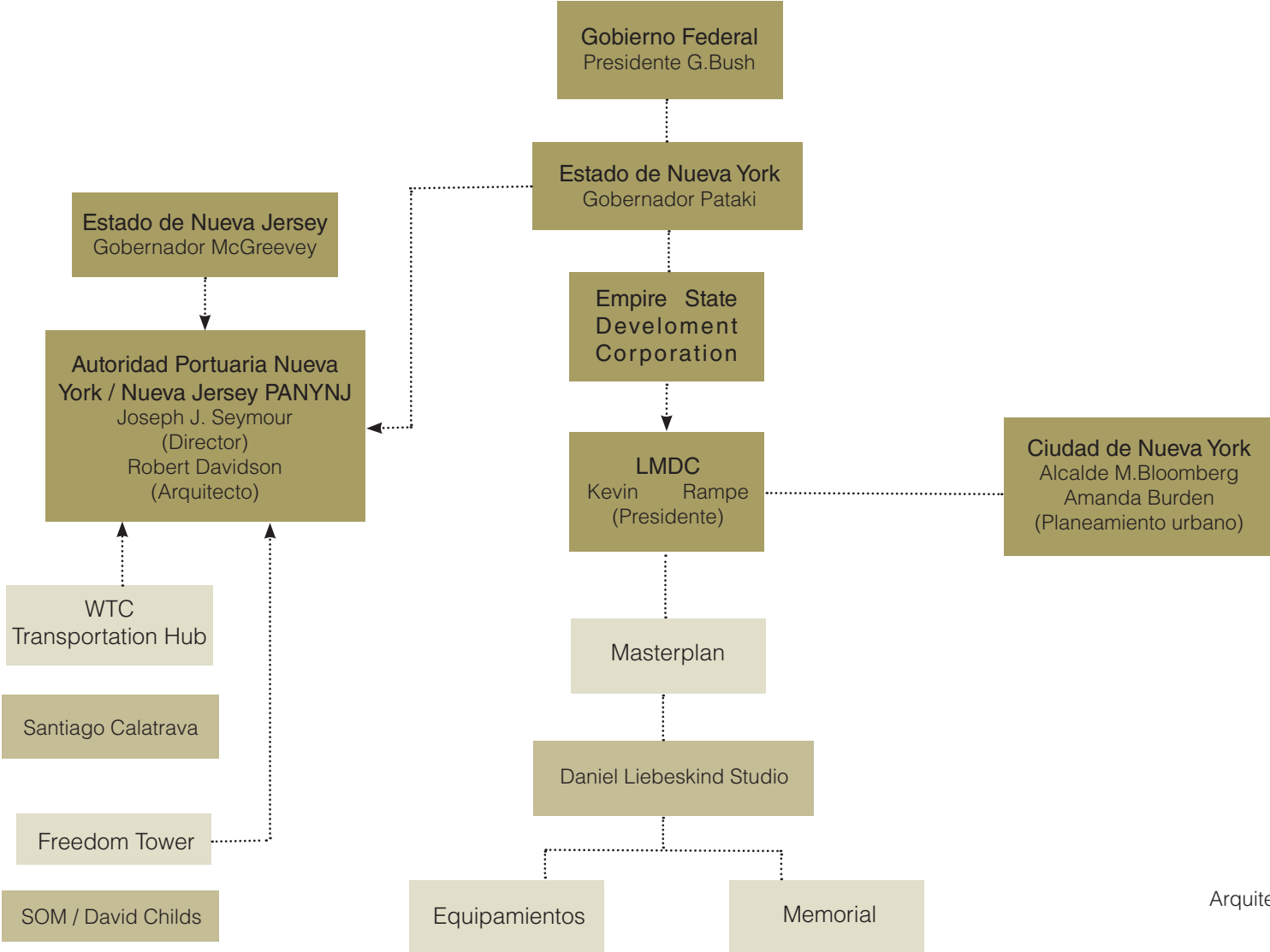
5.2 Manhattan y la implementación del PlanNYC completada (elaboración propia).

E:1/250000



5.3

5.3 Cronología de la ciudad de Nueva York en el periodo 2001-2012 (elaboración propia).



Gobierno
Arquitecto/Ingeniero
Proyecto

5.4

5.4 Líneas de gobierno de la ciudad de Nueva York e influencia de las mismas en la reconstrucción del WTC año 2003 (elaboración propia).

6. Bibliografía y fuentes.

6.1. Bibliografía

Libros

BALLON, Hilary. *The Greatest grid: the master plan of Manhattan*. Nueva York: Columbia University Press, 2012.

BALLON, Hilary. *Robert Moses and the modern city: the transformation of New York*. Nueva York: Norton & Company, 2007.

BATLLE, Enric. *El jardín de la metrópoli: del paisaje romántico al espacio libre para una ciudad sostenible*. Barcelona: Gustavo Gili, 2011.

CANDELA, Iria. *Sombras de ciudad: arte y transformación urbana en Nueva York*. Madrid: Alianza, D.L. 2006.

CARO, Robert. *The Power Broker: Robert Moses and the Fall of New York*, Nueva York: Vintage Books, 1975.

CIUCCI, Giorgio; DAL CO Francesco; MANIERI-ELIA Mario; TAFURI Manfredo. *La ciudad Americana*. Barcelona: Gustavo Gili, 1975.

FLINT, Anthony. *Wrestling with Moses: How Jane Jacobs Took on New York's Master Builder and Transformed the American City*. Nueva York: Random House, 2011.

GARCÍA ESPUCHE, Albert. *La reconquista de Europa: espacio público urbano*. Barcelona: Centre de Cultura Contemporània de Barcelona, 1999.

GASTIL, Raymond W. *Beyond the edge: New York's new waterfront*. Nueva York: Princeton Architectural Press, 2002.

GLAESER, Edward L. *Triumph of the city*. London: MacMillan, 2011 (*El triunfo de las ciudades: cómo nuestra mejor creación nos hace más ricos, más inteligentes*, Madrid: Taurus, 2011).

HILBERSEIMER, Ludwig. *La arquitectura de la gran ciudad*, Barcelona : Editorial Gustavo Gili, 1999.

JACOBS, Jane. *The Death and Life of Great American Cities*. Nueva York: Random House, 1961 (*Muerte y vida de las grandes ciudades*. Madrid: Capitan swing, 2011).

- JOSHUA, David. *High Line: The Inside Story of New York City's Park in the Sky*. Nueva York: FSG Originals, 2011.
- KOOLHAAS, Rem. *Delirious New York: A Retroactive Manifesto for Manhattan*. Nueva York: Monacelli Press, 1994 (*Delirio de Nueva York: un manifiesto retroactivo para Manhattan*, Barcelona: Gustavo Gili, 2004).
- LOCATE, Phillip. *Waterfront: a walk around Manhattan*. Nueva York: Anchor Books, 2004.
- LOW, SETHA M.; TAPLIN, Dana; SCHELD, Suzanne. *Rethinking Urban Parks: Park Space and Cultural Diversity* Austin: University of Texas, 2005. p. 26.
- MOLLENKOPF, Jhon. *Contentious city: the politics of recovery in New York city*. Nueva York: Russell Sage Foundation, 2005.
- MUMFORD, Lewis. "The Lesson of the Master", *The New Yorker*, 13 de septiembre de 1958.
- PÉREZ IGUALADA, Javier. *Arquitecturas comparadas: observaciones dispersas sobre parecidos razonables*. Valencia: General de Ediciones de Arquitectura, 2008.
- SAGALYN, Lynne B. *Times Square Roulette: Remaking the City Icon*. Cambridge: MIT Press, 2001.
- SCHULZE, Franz. *Mies van der Rohe: a critical biography*. Chicago: University of Chicago, 1989.
- STEPHENS, Suzanne. *Imagining ground zero : official and unofficial proposals for the World Trade Center site*. Nueva York : Architectural Record, 2004.
- STERN, Robert A. M. *New York 2000: architecture and urbanism between the bicentennial and the millennium*. Nueva York: The Monacelli Press, 2006.
- STERN, Robert A. M. *New York 1960: architecture and urbanism between the second World War and the bi-centennial*. Nueva York: The Monacelli Press, 1995.
- SORKIN, Michael. *After the World Trade Center: rethinking New York city*. Nueva York: Routledge, 2002.
- SORKIN, Michael. *Starting from zero : reconstructing downtown New York*. Nueva York: Routledge, 2003.
- SORKIN, Michael. *Variations on a theme park: the new american city and the end of public space*. New York : Hill and Wang, 1992 (*Variaciones sobre un parque temático : la nueva ciudad americana y el fin del espacio público* Barcelona: Gustavo Gili, 2004).

TATE, Alan. *Great city parks*. Nueva York: Spon Press, 2001.

THOMPSON, J. William. *The rebirth of New York City's Bryant Park*. Washington: Spacemaker Press, 1998.

VAN VALKENBURGH, Michael. *Reconstructing urban landscapes: Michael van Valkenburgh Associates*. Londres: Yale University Press, 2009.

WALLI, Ed.; WATERMAN, Tim. *Basics Landscape Architecture: Urban Design*. Lausanne: AVA Publishing SA, 2011 (*Diseño urbano: arquitectura del paisaje*. San Sebastián: Nerea, 2012).

WALDHEIM, Charles. *The landscape urbanism reader*. London ; Nueva York: Routledge, 2004.

Revistas

COOPER, Jennifer E. "Brooklyn Bridge Park. The Evolution of a New, New York Tradition". *Topos*. N° 72 (Septiembre 2010) p. 88-93.

FERNANDEZ PER, Aurora. "Transformación de una línea de tren elevada en un espacio público". *a+t*. N° 25 (Junio 2005) p. 100-111

GERDDTS, Nadine. "The high line". *Topos*. N° 69 (Diciembre 2009) p.16-22.

GONCHAR, Joann. "One World Trade Center". *Architectural Record*. (Septiembre 2011) p. 60-67.

"High Line Park. Un paisaje elevado sobre Nueva York". *Paisajismo*. N° 44 (Junio 2011) p. 6-15.

STEGENER, Peter. "Teardrop Park". *Topos* N° 67 (Junio 2009) p. 29-34.

STEGENER, Peter. "New piers in Hudson River Park". *Topos* N° 52 (Diciembre 2005) p.16-22.

PEARSON, Clifford A. "National September 11 Memorial & Museum". *Architectural Record*. (Septiembre 2011) p. 74-79.

"Rockefeller Center", *Fortune*, (Diciembre 1936) p. 139-153.

URBANSKI, Matthew. "Making Space in New York". *Topos*. N° 77 (Diciembre 2011) p. 60-65.

Recursos electrónicos

Archdaily: www.archdaily.com

ASLA, Sociedad americana de arquitectos paisajistas: www.asla.org

Abel Bainnson Butz Architects: www.abbnyc.com

Battery Park City Authority: www.batteryparkcity.org

Battery Conservancy: www.thebattery.org

Brooklyn Bridge Park: www.brooklynbridgepark.org

Bryant Park: www.bryantpark.org

Central Park: www.centralparknyc.org

Daniel Libeskind: daniel-libeskind.com

East River: eastriverhistory.webs.com

Gobierno de la ciudad de Nueva York: www.nyc.gov

High Line: www.thehighline.org

Hudson River Park: www.hudsonriverpark.org

Hudson Yards Development Corporation: www.hydc.org

James Corner Field Operations: www.fieldoperations.net

Lower Manhattan: www.lowermanhattan.info

Memorial 11S: www.911memorial.org

Michael Van Valkenburgh Associates: www.mvvainc.com

New York City Department of Parks & Recreation: www.nycgovparks.org

New York City Government: www.nyc.gov

New York City Roads: www.nycroads.com

New York Times: www.nytimes.com

PWP Landscape Architecture: www.pwpla.com

Project for Public Spaces: www.pps.org

Seagram Building: www.rfr.com

World Trade Center: www.wtc.com

6.2. Fuentes

Texto

(1) *Taking the Land - 1850*. CentralParkHistory.com

(2) BALLON, Hilary. *Robert Moses and the modern city :the transformation of New York*. Nueva York: Norton & Company, 2007, p. 190.

(3) BATLLE, Enric. *El jardín de la metrópoli: del paisaje romántico al espacio libre para una ciudad sostenible*. Barcelona: Gustavo Gili, 2011.

(4) PEREZ IGUALADA, Javier. *Arquitecturas comparadas: observaciones dispersas sobre parecidos razonables*. Valencia: General de Ediciones de Arquitectura, 2008.

(5) SCHULZE, Franz. *Mies van der Rohe: a critical biography*. Chicago: University of Chicago, 1989.

(6) BALLON, Hilary. *Robert Moses and the modern city: the transformation of New York*. Nueva York: Norton & Company, 2007.

(7) MUMFORD, Lewis. "The Lesson of the Master", *The New Yorker*, 13 de septiembre de 1958.

(8) THOMPSON, J. William. *The rebirth of New York City's Bryant Park*. Washington: Spacemaker Press, 1998.

(9) LOW, Setha M.; TAPLIN, Dana; SCHELD, Suzanne. *Rethinking Urban Parks: Park Space and Cultural Diversity* Austin: University of Texas, 2005. p. 26.

(10) STEPHENS, Suzanne. *Imagining ground zero : official and unofficial proposals for the World Trade Center site*. Nueva York : Architectural Record, 2004.

(11) STEPHENS, Suzanne. *Imagining ground zero : official and unofficial proposals for the World Trade Center site*. Nueva York : Architectural Record, 2004.

(12) GASTIL, Raymond W. *Beyond the edge: New York's new waterfront*. Nueva York: Princeton Architectural Press, 2002.

(13) VAN VALKENBURGH, Michael. *Reconstructing urban landscapes: Michael van Valkenburgh Associates*. Londres: Yale University Press, 2009.

Imágenes

Portada: MCCOMBE, Leonard. *Scene in Central Park, 1961*. Time & Life Pictures.

2.1 BALLON, Hilary. *The Greatest grid :the master plan of Manhattan*. Nueva York: Columbia University Press, 2012.

2.2 BERG. *Here & There*. Nueva York: exposición permanente en el MoMA, 2009.

2.3 BALLON, Hilary. *The Greatest grid :the master plan of Manhattan*. Nueva York: Columbia University Press, 2012.

2.4 Elaboración propia.

2.5 www.nycgovparks.org

2.6, 2.7 www.centralparknyc.org

2.8 Elaboración propia.

2.9, 2.10, 2.11 CIUCCI, Giorgio; DAL CO Francesco; MANIERI-ELIA Mario; TAFURI Manfredo. *La ciudad Americana*. Barcelona: Gustavo Gili, 1975.

2.12 Elaboración propia.

2.13 www.rfr.com

2.14 www.archdaily.com

2.15 www.rfr.com

2.16 www.nytimes.com

2.17 Elaboración propia.

2.18, 2.19, 2.20 BALLON, Hilary. *Robert Moses and the modern city: the transformation of New York*. Nueva York: Norton & Company, 2007.

2.21, 2.22 www.bryantpark.org

2.23 THOMPSON, J. William. *The rebirth of New York City's Bryant Park*. Washington: Spacemaker Press, 1998.

2.24, 2.25 www.asla.org/sustainablelandscapes

2.26 Elaboración propia.

2.27 BALLON, Hilary. *Robert Moses and the modern city: the transformation of New York*. Nueva York: Norton & Company, 2007.

2.28 www.nycroads.com

2.29 iconicphotos.wordpress.com

2.30 www.nycroads.com

3.1 www.mvvainc.com

3.2 www.mvvainc.com

3.3 Elaboración propia.

3.4 www.hydc.org

- 3.5 www.mvvainc.com
- 3.6 Elaboración propia.
- 3.7 STEPHENS, Suzanne. *Imagining ground zero : official and unofficial proposals for the World Trade Center site*. Nueva York : Architectural Record, 2004.
- 3.8 daniel-libeskind.com
- 3.9 daniel-libeskind.com
- 3.10, Elaboración propia (www.pwpla.com ; www.911memorial.org)
- 3.11, 3.12 www.911memorial.org
- 3.13, 3.14 www.wtc.com
- 3.15, 3.16 Elaboración propia.
- 3.17, 3.18 www.thehighline.org
- 3.19 www.fieldoperations.net
- 3.20, 3.21, 3.22 www.thehighline.org
- 3.23 Elaboración propia.
- 3.24, 3.25, 3.26, 3.27, 3.28 Li/Saltzman Architects. *Fulton and Nassau Design Guidelines*
- 3.29 Elaboración propia.
- 3.30, 3.31, 3.32, 3.33, 3.34, 3.35, 3.36, 3.37 www.nyc.gov/html/dot/html/pedestrians/broadway.shtml
- 3.38 Elaboración propia (fuente BALLON, Hilary. *The Greatest grid :the master plan of Manhattan*. Nueva York: Columbia University Press, 2012.)
- 3.39, 3.40 www.nyc.gov/html/dot/html/pedestrians/broadway.shtml
- 3.41 Elaboración propia.
- 3.42, 3.43 www.nyc.gov/html/dot/html/pedestrians/broadway.shtml
- 3.44 www.nyc.gov/html/dcp/pdf/transportation
- 3.45 www.nyc.gov
- 3.46 www.nyc.gov/html/dcp/pdf/transportation
- 3.47 www.nycgovparks.org
- 3.48 Elaboración propia.
- 3.49, 3.50, 3.51, 3.52 Departamento de Parques y Recreación de NY. *Northern Manhattan Park Masterplan*.
- 3.53 Elaboración propia
- 3.54, 3.55, 3.56 Departamento de Parques y Recreación de Nueva York. *Northern Manhattan Park Masterplan*.
- 3.57, 3.58, 3.59, 3.60, 3.61, 3.62 Departamento de Parques y Recreación de Nueva York. *Rehabilitation of the High Bridge*.
- 3.63 Elaboración propia.
- 3.64, 3.65, 3.66, 3.67 Departamento de Parques y Recreación de Nueva York. *Northern Manhattan Park Masterplan*.
- 3.68 Wallace, Mcharg, Roberts and Todd, 1966. *Department of City planning, Transforming the East River Waterfront*
- 3.69 Departamento de Planeamiento Urbano, *Transforming the East River Waterfront*, 2004.
- 3.70, 3.71 BLOOMBERG, Michael R. *New York City's Vision for Lower Manhattan*, Departamento de Planea-

miento Urbano, 2002.

3.72 Elaboración propia.

3.73, 3.74, 3.75, 3.76, 3.77, 3.78, 3.79, 3.80, 3.81, 3.82, 3.83, 3.84, 3.85, 3.86, 3.87, 3.88, 3.89, 3.90, 3.91, 3.92, 3.93, 3.94, 3.95 Departamento de Planeamiento Urbano, *Transforming the East River Waterfront*, 2004.

3.96 Elaboración propia.

3.97, 3.98, 3.99, 3.100, 3.101, 3.102 www.thebattery.org

3.103, 3.104, 3.105 www.mvvainc.com

3.106, 3.107 www.hudsonriverpark.org

3.108, 3.109 www.abbnyc.com

3.110 www.hudsonriverpark.org

3.111 Elaboración propia.

3.112 www.hudsonriverpark.org

3.113, 3.114, 3.115, 3.116 www.iyoungwoo.com

3.117, 3.118, 3.119 www.hudsonriverpark.org

3.120 Elaboración propia.

3.121, 3.122, 3.123 www.brooklynbridgepark.org

3.124 dirt.asla.org

5.1, 5.2, 5.3, 5.4 Elaboración propia.

