

Aprendiendo de Manhattan: la consistencia de una trama

Alberto PEÑÍN IBÁÑEZ (1) & Alberto PEÑÍN LLOBELL (2)

(1) Dr. Arquitecto, Académico de San Carlos & (2) Dr. Arquitecto, profesor agregado UPC

RESUMEN: El destacado papel de Manhattan como laboratorio urbano se sustenta físicamente en una retícula dibujada a principios del XIX, consolidada por la urbanización a lo largo del XX y que, a pesar de sucesivas crisis económicas y políticas en sus más de 200 años, mantiene hoy su vigencia. El artículo repasa su gestación, analiza las operaciones de renovación urbana más relevantes, motivadas en su mayoría por grandes decisiones inmobiliarias o por problemas de tráfico y transporte antes que por el espacio público, y aporta elementos de reflexión para las propuestas más recientes. Tanto en las intervenciones en el Lower Manhattan, Union Square, Midtown, en la calle 42 o en el vigente PlaNYC-2007, destacan la fuerte carga de pacto y compromiso de implementación entre agentes urbanos y administración, la fragmentación opcional del territorio según objetivos, la diversidad de población y sus opciones urbanas, el poco reparo a la renovación y la reconstrucción urbanas, la falta de políticas de protección del patrimonio edificado, la superposición de orden y libertad, de fantasía y realismo, y la ausencia de protagonismo de autor. Sin embargo, en todas ellas, y al contrario de cómo lo han hecho edificaciones, actividades y formas de vida desarrolladas bajo su huella, la trama de calles y avenidas en retícula ha permanecido sin cambio alguno.

DESCRIPTORES: Manhattan. Retícula. Renovación. NYC2007

Learning From Manhattan: the consistency of a grid

ABSTRACT: The outstanding role of Manhattan as an urban laboratory is physically based in a grid that was drawn at the beginning of XIXth century, consolidated during the XXth century process of urbanisation and which, despite the successive political and economic crisis along more than 200 years, remains today valid. The paper reviews its creation, analyses the most relevant urban renewal operations, mostly motivated by big real estate decisions or by traffic and transport problems, more than by

public space considerations, and brings reflexive issues for the most recent proposals. Interventions like Lower Manhattan, Union Square, Midtown, 42nd street or at the current PlaNYC-2007, show the deal and commitment between the different urban agents and the administration, the fragmentation of the territory depending on the different goals, the population diversity and its urban options, the lack of care on heritage protection strategies, the overlay of order and freedom, of fantasy and realism, and the absence of any author prominence. However, the grid of streets and avenues has remained unchanged in all of these interventions, at the contrary of what happened with buildings, activities and forms of life under its footprint.

KEYWORDS: Manhattan. Grid. Urban renewal. NYC2007

1. Nueva York

Nueva York (NY) es una ciudad mediática por excelencia, llena de reclamos que incitan a hablar de multitud de asuntos y, lógicamente, lugar sobre el que se ha escrito mucho en temas de arquitectura y de urbanismo en general. Manhattan, sumida durante sus más de 200 años historia en un proceso de continuo cambio, isla originaria con un soporte urbano consistente en una trama reticulada desde su nacimiento, simple, atemporal y globalizadora, que ha respondido a unos intereses concretos y a un modelo de ciudad infinita y multiuso, muy alejada de los cánones de planificación del movimiento moderno.

Ciudad hipérbole donde las haya, desmesurada, en la que surgen cada día miles de proyectos, que nacen, viven, mueren y resurgen, amparados en un gran potencial de comunicación y una carga publicitaria que eleva cualquier anécdota a categoría. Donde se producen permanentemente problemas y soluciones, construcciones y derribos, verdades y artificios. Velocidad, multiplicidad, sueños y delirios, «collage» de iniciativas y hechos la caracterizan, en una imagen que muchas veces nos remite a otra ciudad hiperbólica, Las Vegas. La fragmentación de las realidades también forma parte de sus características, al igual que ocurre con otras grandes ciudades, aunque en pocos sitios como en NY se entrecruzan tantos asuntos y propuestas, convivan y hasta se contradigan.

Quizá lo que mejor haga comprender esta ciudad, es la aceptación que se produjo en los 90, la 'disneylización' de uno de sus enclaves, Times Square; actuación abordada sin tapujos en un plan para regenerar la calle 42 y su entorno, ligado a la idea del célebre ensayo «*Learning from Las Vegas*»¹ de VENTURI y colaboradores de años antes (1977). No importaba el continente urbano patrimonial, ni la referencia histórica del lugar y sus edificios, sólo el éxito económico de las actividades que se trataba de implantar, tanto comerciales, culturales, como inmobiliarias y que el ambicioso plan de Stern atrajo a través de la gran multinacional americana del juego y el entretenimiento.

Si la apuesta por un modelo liberal era la base de la nueva ciudad desde sus inicios, la renovación de la calle 42 la lleva al extremo, olvidando cualquier objetivo de convivencia y centrándolo en el de beneficio. Un modelo capitalista en estado puro.

Otra característica a apuntar es la transitoriedad de todo lo que se advierte, desde edificios, a imágenes, anuncios y actividades, que, naciendo de la base citada, otorga al cambio valor propio. NY es una «*ciudad provisional*» como también anunciaba el escritor Henry James hace más de un siglo. Es una ciudad efímera, en cambio permanente. Se cambia todo, aun sin haber llegado a consolidarse ni acreditar su obsolescencia, y así sucedió con edificios importantes (Singer Tower, Madison Square Garden, la Estación de Pennsylvania,

Recibido: 06.10.2016; Revisado: 19.12.2016.
Correo electrónico: apenin@penin.es;
alberto.penin@upc.edu

Los autores agradecen las sugerencias realizadas por los revisores anónimos, que han contribuido a mejorar la estructura y contenidos del presente trabajo.

¹ Esta publicación, una de las bases del postmodernismo, afronta la multiplicidad y el caos como factores de una ciudad artificial. También como en Las Vegas, y con el mismo carácter efímero y subyugante, los autores centran la atención en el parque de atracciones de Coney Island en Nueva York.

el Waldorf Astoria)². La gran capacidad de iniciativa y los muchos medios disponibles, hacen de esta provisionalidad una faceta definitoria de la ciudad: ciudad del capital, como es, ha estado y está en continuo cambio, rebuscando en sí misma nuevas oportunidades y negocio, usando nuevas e impactantes tecnologías. A este vasto laboratorio urbano en que se ha transformado Manhattan se refiere el libro-manifiesto «*Delirious New York*»³ de Koolhaas de los años 90 (KOOLHAAS, 1994). Cambio debido, más que a los proyectos gubernamentales o a un delirio enfermizo, al proceso lógico de una idea de urbanización sin límites y sin más metas que aumentar su eficacia, lo que en términos económicos Shumpeter calificaba como procesos de «*destrucción creativa*».

Más frívolamente, de NY se ha llegado a decir que hubiera sido un lugar estúpido si se hubiera terminado.

Otras ciudades asiáticas como Seúl, Bangkok, Kuala Lumpur, o cualquier gran ciudad china, repiten la transitoriedad, con ciclos no superiores a los 10 años, pero no pueden competir con sus aportaciones tecnológicas ni soportes empresariales.

Por contra, es un concepto de ciudad muy distinto al europeo y alejado de la ortodoxia del urbanismo moderno. Son contados los trabajos de investigación de urbanistas europeos sobre su desarrollo urbano que vayan más allá de dar cuenta de su temeraria velocidad, su imagen seductora, su renovación constante, como anuncio luminoso o como fondo idóneo de una película: de lo que Times Square sería su paradigma.

En Nueva York surgen numerosísimas iniciativas —unas triunfan y otras no—, y el ímpetu permanente que emerge de esta isla de más de 5.800 has., tiene gran repercusión en el terreno de lo social, cultural y político. El espíritu emprendedor y práctico, la libertad como valor incuestionable, el hecho de que en ella se concentren razas, religiones, nacionalidades, clases sociales, crisis y fricciones permanentes,

desarraigo personal y su contrapunto de exaltación nacionalista, o que nadie plantee la fatalidad como coartada, tiene que ver con ello. Sin olvidar el modelo *self-made-man* tan publicitado —con su contrapunto del *Manhattan Transfer*— que permite soñar a cualquiera con la posibilidad del éxito. Quizá así se podría explicar el volcán de iniciativas observado y justificaría una mirada interesada —no solo condescendiente— en aprender, «*learning from New York*», de este conglomerado urbano, hiperbólico, seductor, diverso, contradictorio y creativo.

Gerard Koepfel se pregunta: ¿cómo Nueva York se ha hecho Nueva York?, ¿cómo ha pasado de ser de un puerto de mercancías, a un centro financiero y centro político mundial, o simplemente una ciudad de referencia durante tanto tiempo? Y se responde a sí mismo, en su reciente libro «*La ciudad en retícula*» (KOEPEL, 2016), centrándose en su modelo urbano: la retícula, la trama urbana multiusos, que tiene más peso que su simple consideración formal o dimensional. Una trama dura y acrílica, pero muy práctica y adaptable, que un lúcido Lewis Mumford señalaba,

«los primeros planeadores de la ciudad le pusieron una camisa de fuerza para que no se escapara y de la cual, quizá, no llegue nunca a escapar».

Un artificio de diseño, al fin y al cabo, que se da en otras ciudades, pero que aquí mantiene, sorprendentemente, una identidad y vigor a prueba de cambios y propuestas de renovación.

«La ciudad no cuenta el pasado, sino que lo contiene, como las líneas de una mano, escrito en las esquinas de las calles, ventanas, escaleras, antenas, huecos, volutas, cada segmento surcado a su vez por arañazos, muescas...», (CALVINO, 1972).

Lo sorprendente es que la imagen que más trasciende de ella es su huella física, las líneas de su mano.

² Algunos ejemplos de reutilización, muy minoritarios, como Central Terminal o High Line, no pueden ocultar la apuesta general por el cambio de uso, la sustitución o el maquillaje de edificios y plazas.

³ Se trata del libro que mejor ha explicado esta ciudad, metáfora de la increíble variedad de situaciones urbanas y de las bondades de la congestión, una aglomeración en incremento exponencial de población y con una inagotable fuente de invención de nuevas tecnologías. Manhattan está formada para Koolhaas por cambios de su arquitectura,

basada en apuestas racionales (Central Park y los rascacielos), utopías (ciudad dentro de ciudad en Rockefeller Center, Naciones Unidas) o apuestas claramente irracionales (mixtificación programática en Radio City Music Hall). Y destaca tres episodios clave en su formación: la retícula de Manhattan, la creación Coney Island y la apuesta por los rascacielos. Su subtítulo como «manifiesto retroactivo para Manhattan», hace referencia a la falta de «exaltación pública» de esta ciudad.

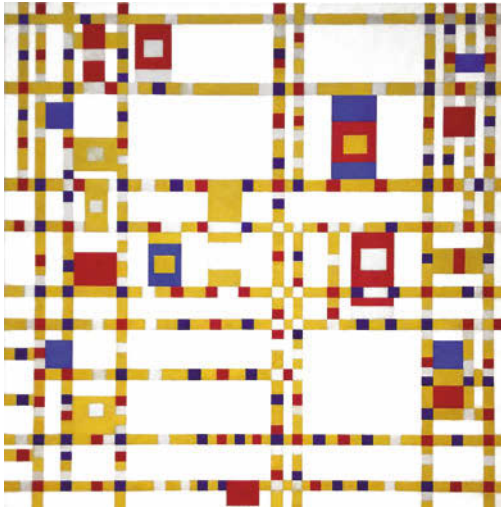


Fig. 1/ *Broadway Boogie-Woogie*, Piet MONDRIAN (1942). Obra inacabada, inspirada en Manhattan

Fuente: Museo MOMA.

Su famoso *sky line* es cambiante en su forma y queda sólo como concepto: el de una ciudad vertical junto al mar. La citada Times Square (anuncios y teatros), la Midtown (rascacielos, comercio, turismo y oficinas) y la Downtown (finanzas y más rascacielos), incluso los antiguos muelles o sus ríos, razón de ser de la ciudad, todo abigarrado, permanecen difusos en la memoria personal y con una huella más genérica que concreta. La trama rectangular de sus calles y manzanas, permanecen, en cambio, como una identidad clara (ver FIG. 1). Un célebre escritor comentaba su primera visita a la ciudad:

«encontré lo que esperaba: un inmenso desorden vertical, colocado encima de un orden horizontal cuadrado» (NABOKOV, 1975).

Lo más característico y durable de Nueva York ciudad quizá sea, a la vez, su condición de laboratorio urbano abierto permanente y su cartesiana retícula de calles y avenidas. La condición de lugar de investigación y experimentación la avalan los avances en tipologías, los rascacielos⁴ (con la abstracción como modo de composición de grandes volúmenes), los *pocketgardens* o minijardines privados entre edificación, el *cohousing* o vivienda compartida *avant la lettre*, las tecnologías de la construcción (industria del hierro, muros cortina, comunicaciones verticales e inalámbricas,

colaboración forzosa entre arquitectos e ingenieros) y las nuevas soluciones a la congestión (transportes, metro, pasos elevados y puentes, usos mixtos y autosuficiencia de los edificios).

La trama reticular, universal y multiusos, planeada y materializada en muy pocos años, que aplanó colinas y desecó lagunas, tan sencilla y práctica, le confiere un rasgo identitario más preciso. En esta toma de posición, la ciudad es un espejo de la condición política y la forma física de la ciudad —en este caso una retícula— es una guía de los patrones subyacentes del poder político. Una ciudad sin límites y apta para lo que en cada caso convenga, como decía A. REICHL (1999), y que, bajo una misma forma, la misma *grid* o retícula, ha dado origen a cambios constantes, barrios diversos, usos diversos y problemas diversos.

2. El Plan de los Comisionados. De artilugio dibujado a retícula consolidada

Esta *grid* surgida en 1811 de una Comisión de políticos neoyorkinos sobre las más de 5.880 has de la isla (con unas dimensiones medias de 21,6 x 2,8 km.), modificó en sus años de implantación algunas trazas; entre ellas, la sustitución de un buen número de manzanas edificables por un gran parque de 341 has, el Central Park, no previsto por sus promotores; y la misma agregación de manzanas para dejar hueco a grandes equipamientos, como las Estaciones de Ferrocarril, la Columbia University, la Zona 0 o el Lincoln Center. También, con su urbanización se crearon pequeñas plazas locales, una vez demostrada su influencia en la revalorización del entorno inmobiliario, como las Washington, Union, etc. Y en estos últimos años, pequeños cambios, ajustes, como las propuestas de renovación de la Downtown, el Midtown y otros barrios, con planes de reforma o sin ellos. Porque la retícula una vez implantada (y superados los lógicos problemas iniciales con los propietarios), se ha mostrado fuerte en lo sustantivo y adaptable en lo adjetivo, dentro de un mundo como el de Nueva York tan voraz, dinámico y lleno de provisionalidad como el descrito.

Ha habido importantes juicios de valor sobre la idea misma de la *grid*, idea antigua y muy utilizada en la creación de nuevas ciudades en la historia. La retícula de Manhattan era para Le

⁴ La existencia de un sustrato granítico en la isla, junto con una potente industria del hierro, ha propiciado un

despliegue vertical casi ilimitado de la ciudad y de su paradigma, el rascacielos.

Corbusier, por su uniformidad y falta de estructura, la más gran catástrofe para un nuevo urbanismo a principios del siglo XX. Y él había propuesto supermanzanas y retículas jerarquizadas; la densidad —decía— de las manzanas y la construcción a línea de calle, privaba a la ciudad de espacios abiertos. Su idea de ciudad en superbloques con torres rodeadas de parques, era la contraria. Koolhaas (KOOLHAAS, 1994), en cambio, ofrece, como decíamos, el más conocido elogio del plan, tanto de sus principios generales como de los edificios por él generados.

«Si Manhattan no existiera, los diseñadores urbanos tendrían que inventarlo, porque la grid propone un paradigma útil, para rechazarlo, matizarlo o celebrarlo» dice Carolyn Yerkes.

Comentario exagerado, concordante con esta ciudad hiperbolizada, que pasa por alto la larga historia no sólo de las retículas urbanas hipodámicas, sino de los numerosos tratados para construir ciudades que hablan de ella, con similares deseos de utilidad, aunque con otras intenciones⁵. Tuvo seguidores inmediatos en las ciudades americanas —Albany y Savannah, por ejemplo; Filadelfia fue anterior y su modelo centrado era el típico de otras ciudades coloniales—, pero solo Manhattan, y Nueva York con ella, la incorpora a su diseño con convicción y pocas excepciones.

El plan fue presentado en 1807 por los Comisionados: el Gobernador Morris, De Witty Rutherford, con el ingeniero Jhon Randel, como un «Informe» con planos y observaciones, y aprobado 1811. Contenía una inmensa retícula de 155 calles (dirección E-W) y 12

avenidas (dirección S-N) perpendiculares a aquéllas, por tanto, más de dos mil trescientas veinticinco manzanas, que cubría toda la isla (BRIDGES, 2012), desde el puerto hasta el río Harlem al Norte, como un inmenso «patchwork» sin tener en cuenta topografía ni preexistencias, transformando más de 5.600 has en suelo urbano (ver FIG. 2). Las manzanas eran rectángulos apaisados de 60 m anchura fija entre Calles y de 188 a 240 m entre las Avenidas. La antigua New Amsterdam (la zona portuaria original holandesa, la Downtown) quedaba reducida, al Sur, a otra malla, más pequeña y menos rígida, que se articulaba a través del antiguo camino al puerto, la Avenida Broadway. Y el pequeño poblado exterior, el Greenwich Village se limitaba con una corta Avenida de su nombre, tras la que se respetaba su núcleo histórico.

El plan mantiene la traza del «Broadway» hacia el Norte (única preexistencia en la nueva retícula), aceptado a regañadientes como «*incómoda presencia*» o «*diagonal errante*», como la califican diferentes autores, que iría cruzando las cartesianas Avenidas en varios puntos, hasta que en la Calle 79 se fusiona con una de ellas. Queda como una diagonal, no precisamente diseñada para acortar distancias —como sucede en las trazas de los Ensanches europeos—, la cual ha proporcionado con su conflicto de integración geométrica en los cruces, los mayores problemas y también los más interesantes puntos de renovación acometidos desde entonces, algunos de ellos excelentes ejemplos de arquitectura (Union Square-4^a, Flatiron Building-Madison-5^a, Herald-6^a, Times Square-7^a, Columbus Circus-8^a Avenida).



Fig. 2/ La trama original de 1811

Fuente: BALLON H., (2012): *The Greatest Grid, the Master Plan of Manhattan 1811-2011*, Museum of the City of New York and Columbia University Press.

⁵ Desde Hipodamos de Mileto a Roma y desde Eiximenis a las Ordenanzas para las Nuevas ciudades coloniales españolas. Para llegar a los Ensanches del XIX y a la

obra de CERDÀ «*Plan de Ensanche de Barcelona*» (1859) y «*Teoría General de urbanización*» (1867), en la que se podría detener esta cita.

Los autores rechazaron la moda imperante de trazas barrocas, con avenidas y plazas en estrella, debido, decían, a que aquí —al contrario que en ciudades europeas— no había monumentos a resaltar y a que sus formas ovaladas, redondas o estrelladas, aunque embellecieran un plan, presentaban defectos de ejecución y ofrecían manzanas de poca utilidad. Por el contrario —alegaron—,

«los ángulos rectos permiten casas de planta recta, fáciles de construir y fáciles utilizar»;

y que las manzanas rectangulares permitían una:

«solución celular generalizada y una fácil subdivisión».

El Plan solo dejaba como espacio libre una zona a la altura de la calle 24, casi al comienzo de la extensión Norte de la retícula, destinado a paradas militares, ferias y espectáculos temporales, sin relación alguna con la idea de parque o jardín. Como es lógico suponer, desapareció al crearse el Central Park en 1853.

El plan simple y fácil de entender, que servía a una sociedad en rápido crecimiento poblacional (pasaría de 120.000 a 1.200.000 de habitantes en cincuenta años; hoy tiene 1.600.000), con una oferta de suelo prácticamente sin límites, con muchos tipos de manzanas y parcelas posibles, que provenía de aquella solución reticular que:

«si no la mejor, sí era la que menos inconvenientes tenía para sus propietarios».

Una propuesta basada en los principios del nuevo capitalismo: oferta máxima, idéntica y general para todos y pocas y flexibles condiciones. Si alguien esperaba una justificación ligada a los usos, forma de vida, relaciones personales o salubridad, que no la buscara. Una línea liberalizadora del todo urbanizable, como la que se tuvo mucho más tarde en España. Así se expresaban sus autores y críticos:

«La ciudad debe estar compuesta principalmente por viviendas y casas de lados y ángulos rectos, que son las más baratas para construir y las más convenientes para vivir» (Comisionados, 1811).

«Tales planes, solo ofrecen una rápida parcelación y una rápida transformación de suelos rurales en solares y una rápida venta» (MUMFORD, 1961).

«Se proponen más o menos 2.000 manzanas, cada una de 60 m. teóricos de anchura, ni más ni menos; desde ahí, si se quiere levantar un edificio, o una iglesia, o una ópera, o una tienda de juguetes, se puede hacer igual en una u otra de las manzanas sin problemas». (OLMSTED & CROES 1877).

«El plano de alineaciones tiene solo el dudoso mérito de su infantil regularidad y proporcionar la máxima proporción de área para construir. Cualquier consideración de economía, intercomunicación, futuros financieros, sanidad, salubridad y estética, fue dejada fuera del mismo» (HARDER, 1898).

En el proceso de urbanización, se produjeron, como apuntamos, algunas novedades en la trama: se añadieron dos nuevas avenidas en la zona Este (Lexington y Madison, 1830) y se crearon diferentes plazas tipo *square* (Washington 1827, Gramercy 1830, Tomkins 1834 y Struyvesant 1836, y otras muchas cerradas al público y propiedad de sus vecinos), antes de introducir en 1853, a demanda de la población y en medio de la trama, el Central Park, con 341 has, el 6% aproximado de la zona urbanizada, entre las Avenidas 5ª y 8ª y las Calles 59 y 110, (¡la extensión de 153 manzanas!). De él decía Le Corbusier que «no es un conquistador de la ciudad, sino su prisionero».

La consolidación de su urbanización fue rápida, sobre todo tras el impulso que significó para Manhattan la creación del nuevo municipio de Nueva York (1898), aglutinando con 1.214 km² los distritos cercanos —fuera de la isla— de Bronx, Queens, Brooklyn y Staten Island. En los 87,5 km² de la isla se acomodaron inicialmente 2.000.000 de personas, abriendo calles, desmontando colinas, construyendo y derribando y volviendo a construir edificios, almacenes por casas y hoteles, casas e iglesias por rascacielos, dentro de la ya citada «destrucción creativa» que la ha caracterizado.

En las primeras décadas del siglo xx se ejecutó y consolidó este potente instrumento. Se materializó con unas avenidas de 30 m de anchura y calles de 20,50 m (las principales de 30), sin toponimia ni rastro de preexistencias, con una mera numeración correlativa reforzando su carácter isótropo y abstracto. Sus aceras eran como mínimo de 6 m (en algunos casos llegaron a 23 m.) y 4,30 m. respectivamente, generosas y útiles para cualquier uso; se situaron en ellas los sistemas de comunicación, desagüe, electricidad,

alumbrado, gas y servicios. La congestión de tráfico y múltiples accidentes, junto a lo costoso de construir un metro subterráneo en suelo granítico, alumbraron plataformas elevadas para los trenes, sobre todo de mercancías⁶, casi siempre en la dirección Sur-Norte de las avenidas. En 1878 ya se habían levantado una en medio de la 6ª Ave y dos, una a cada lado, de la Bowery. Se crearon tres grandes estaciones y, finalmente, con un esfuerzo económico y tecnológico evidente, se terminó abriendo —en los primeros años 20— la extensa red de metro, que originó el paulatino desmantelamiento de las plataformas. Esta extensa red, la mayor del mundo, conectada a las de trenes y autobuses públicos, amplísimas y complementadas con una flota omnipresente de 13.000 taxis, genera —hecho insólito en EEUU—, que más del 75% de sus habitantes carezca hoy de automóvil propio.

Algunos cambios o ajustes se produjeron en esta materialización de la trama, casi siempre relacionados con el transporte y la aparición del automóvil privado, símbolo de toda una nueva forma de vida americana. El primero, los puentes, que estiran de la trama en una dirección concreta: en 1848 para salvar al Norte el río Harlem, después en 1883 el de Brooklyn para conectar con el nuevo barrio a la otra parte del East River, y más tarde el Williamsburg (1903) y el Manhattan (1909). El East se conectó mediante túnel más tarde (1904), al que siguieron otros. La renovación de los muelles, los nuevos túneles y puentes hacia el resto del municipio y del Estado, la apuesta incentivada para el cambio de usos en varias zonas, la generación en los últimos años de viviendas sociales («Projects»), parques en los frentes marítimos de la ciudad (a una y otra parte de los dos ríos East y Hudson) y huecos urbanos, no ponen en cuestión la trama urbana. Ha habido, finalmente, ajustes lógicos en el propio viario, como la separación del tráfico arterial del de servicio y el paso a direcciones únicas de las calles, con supresión de giros casi siempre motivados por la «*diagonal errante*» de Broadway, tormento y origen de innovaciones urbanas de Manhattan, hasta llegar a las propuestas de mejora de la red peatonal de estos últimos años: se pueden llamar operaciones de acupuntura, que tampoco la cuestionan.

⁶ La de Lower West Side, junto al Hudson, conocida como High Line, levantada en 1930 y abandonada en 1980, se salvó de su demolición (como Central Terminal) por una campaña privada de protestas y ha sido objeto de un inesperado e ingenioso uso como parque público en lo alto

Destacan algunos programas de renovación urbana, que mantienen esta fidelidad a la retícula inicial, no al uso y edificabilidad, que han protagonizado el planeamiento urbanístico local de estos años, y que, como se verá, no han planteado —alguna propuesta universitaria sí lo hizo en 1967, como se citará más adelante— apuesta de reconversión más general o simplemente determinados esponjamientos y cierres de tráfico y peatonalizaciones tan usuales en la Europa de finales del xx. Ni siquiera en barrios residenciales.

3. La renovación urbana

Lower Manhattan

La necesidad de renovar el plan se produjo en primer lugar en el Lower Manhattan, el puerto, la ciudad histórica, o «Downtown», que en los años 60 estaba obsoleto tras el desmantelamiento del mismo puerto (no apto allí para los grandes barcos y el tráfico de contenedores) y el abandono del lugar por las grandes empresas al Midtown. Además, sucesivos incendios (1835 y 1845) y reposiciones sin más intención, aceleraron la idea de cambio, que en 1966 se concreta en el «Lower Manhattan Plan», LMP, de Willen, Rossant, Elliot y Guggenheimer (ver FIG. 3).

Con el LMP-66, la antigua New Amsterdam se transformó en Centro Financiero, incrementó su superficie de oficinas y creó, a la vez, una nueva oferta residencial en ambos frentes fluviales (Este y Oeste), con un gran parque en medio, el Battery Park de 38 has. La renovación la ejemplifica el espectacular World Trade Center, sobre una parcela de 6,5 has que ocupó 12 antiguas manzanas con siete edificios, entre ellos las Torres Gemelas de 110 pisos (Minoru Yamasaki, 1976). Con la excavación de los cimientos de las Torres se rellenaron 37 has de los antiguos muelles en el Hudson. La ciudad dio incentivos económicos y se construyeron grandes edificios, con gran densidad, sin más criterio que el especulativo, generando una imagen abigarrada, recibida como imagen opulenta de la ciudad, el «New York SkyLine». Se amplió el Battersea Park y se urbanizó con muy buenos criterios paisajísticos toda la orilla del Hudson. Se construyó 'consensuadamente' entre promotores y autoridades, pactando

de su antigua plataforma, el High Park Line (2009), que se desarrolla nada menos que a lo largo de 24 manzanas y ha tenido un extraordinario éxito de público. Ha protagonizado el dicho problema/opportunidad y de hecho ha seguido la tradición de cambio de la ciudad.

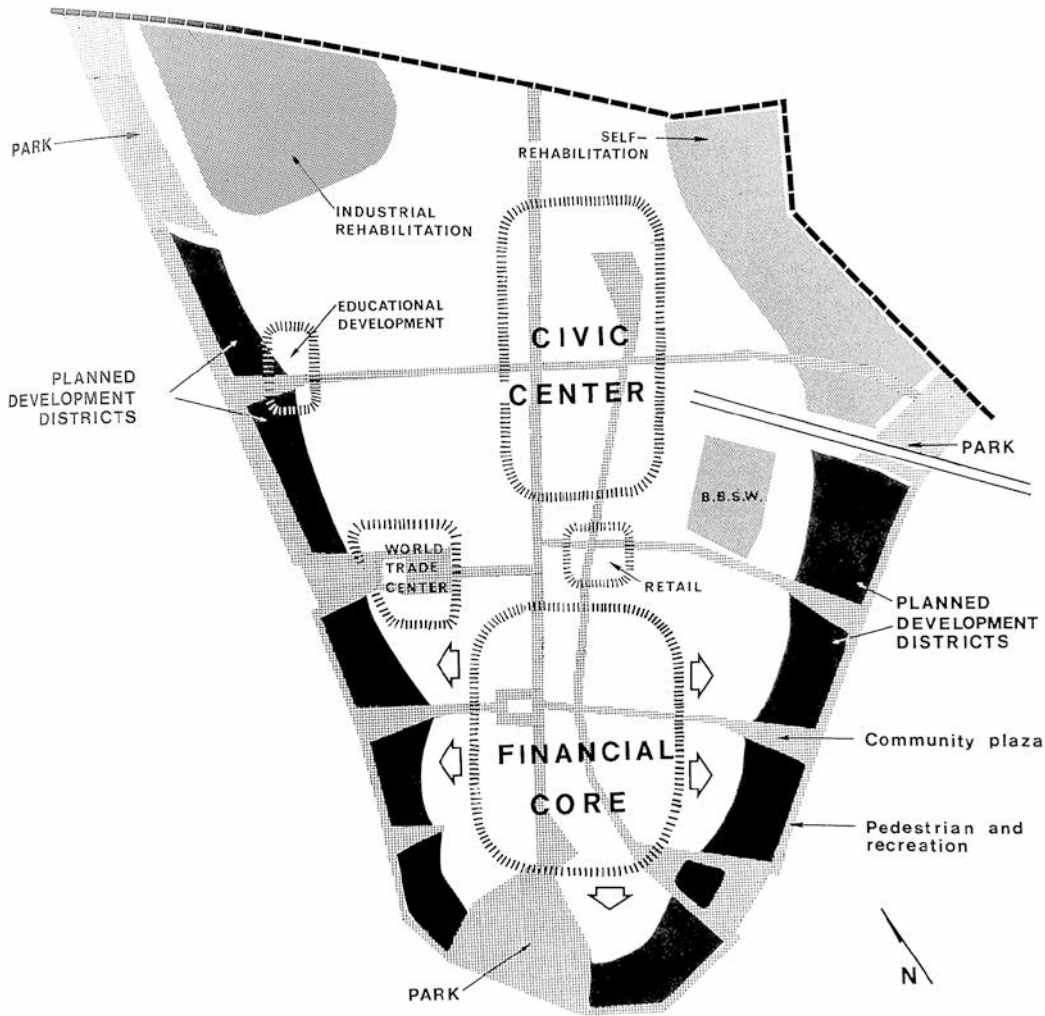


FIG. 3/ Esquema general de usos del suelo

Fuente: A. L. BUTTERWESSER, (2002) «Lower Manhattan Plan 1966».

usos y edificabilidades, y apartando definitivamente la parte reguladora de los Master Plan de la ciudad, figura que de esta forma quedaría integrado por meras indicaciones, incluso revisables.

La trágica desgracia del 11 de septiembre de 2001, abortó una revisión en trámite, el «Lower Manhattan Plan» de 1993, que recogía lo realizado, ampliaba la zona edificable residencial sobre los antiguos muelles del Hudson rellenos y mantenía la estrategia de liberalización.

La propuesta de reforma del área afectada por el 11-S se llevó a un concurso internacional

que ganó D. Libeskind (2003) y que pretendía crear, entre otros objetivos, un «lugar para la gente y no para las corporaciones». Respetaba, sin edificar, la zona destruida y planteaba dos torres facetadas y de marcada geometría de 541 m (más alta que las dos destruidas) con un museo suspendido de ellas. El plan fue abandonado precisamente por el protagonismo de las corporaciones privadas y se adoptó, en su lugar, un pacto de éstas con la autoridad portuaria que reajustaba espacios (curiosamente recuperando parte de la trama reticular perdida en los 60) y parcelas, pero otorgando nuevas edificabilidades y oportunidades de negocio (ver FIG. 4).

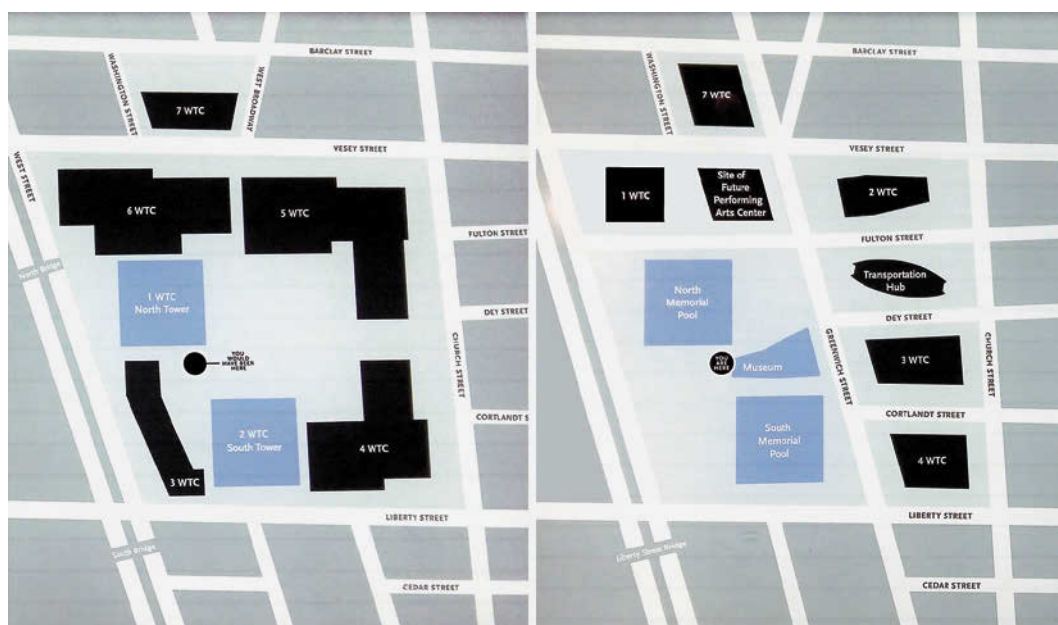


Fig. 4/ Zona o antes —izquierda— y después —derecha— del 11-S

Fuente: National September 11 Memorial & Museum, 9/11 Memorial Review Site, 2009.

Con él se ha construido, como edificio símbolo, una torre de oficinas con 104 pisos y con la altura propuesta por Libeskind, la One World Trade Center (OMA, 2014) y se hará también un Centro de Representaciones Artísticas, encomendado a F. Gerhy. En medio del conjunto, una gran y emocionante área central, que ocupan, con el edificio Memorial (Azad, 2011), dos grandes piscinas —en el emplazamiento de las antiguas torres— y un pequeño parque, muy urbanizado y sin suficiente masa verde, que no consigue aislarlas del abigarrado entorno exterior, urbanísticamente muy agresivo.

En sus lados, nuevas torres de oficinas compiten en volumen y diseño. Entre dos de ellas (R. Rogers y N. Foster de 380 y 400 m de altura), se ha renovado la importante Estación del puerto, denominada «Oculus» (2016) por su autor, Santiago Calatrava, para cercanías, metro y autobuses, con centro comercial y accesos directos a las torres de la zona, que reúne 11 intercambiadores de transporte, con 2 pisos subterráneos y una espectacular cubierta con costillas de acero modulares de 30 m. de altura, obra que aunque escondida, da —con toda la contradicción que se quiera— la referencia más humanizada de la zona, casi arañando, por cercanas y agresivas, las citadas torres de su perímetro. No parece lógico, ni ha sido pensada para ello, que la estación

tenga que representar «el renacer de la Zona 0 tras los atentados», como señaló una de las autoridades en su inauguración.

Algunos autores como Brown y sus colaboradores, añaden que, si las consecuencias del 11 de septiembre se centran en proteger la seguridad de los edificios y de sus accesos, cerrando ocasionalmente calles, en vez de crear espacios que fomenten el sentido de comunidad, se habrá perdido una oportunidad de reconvertir toda la zona. Herzog lamenta la falta de mayor peso del espacio monumental (proporcionado a lo que representa en la historia de los EEUU) y propone, incluso, rectificar lo realizado, por «dura» que sea la operación. Aún más, hablando de la Downtown en general, dice que:

«corre el riesgo de transformarse en un Parque Jurásico, con zonas entre rascacielos abandonados como fósiles de una era anterior», porque la solución a la zona «no puede hacerse desde la edificación, sino desde el diseño de su conjunto, con una visión general». (HERZOG, 2006).

Union Square

Una de las operaciones que se puede llamar de ajuste más que de reforma urbana realizadas

en Manhattan fue la producida sobre Union Square (MARRERO, 1976), que, abierta en 1839, se transformó en una atractiva zona residencial y fue ganando usos urbanos hasta convertirse en la plaza más representativa de Nueva York. Allí se celebraban las grandes manifestaciones y se concentraban comercios, teatros y equipamientos generales.

En 1974, el Departamento de Urbanismo abrió un Concurso llamado «City Options», sobre 4 barrios seleccionados de la ciudad donde había conflictos que requerían la intervención pública; uno de ellos, Union Square, con un área de estudio de 6,78 has. y 10.759 habitantes. El problema se ceñía al conflicto entre peatones y automóviles, Broadway por medio, con un gran tráfico pesado y una estación de metro anticuada. La solución propuesta se hizo, obviamente, en términos convencionales (ver FIG. 5), modificando líneas de tráfico de automóviles y mejorando los transportes, incluyendo la nueva estación de metro. Se ajustaron calzadas ampliando la zona central y se rectificaron sentidos de circulación para pacificar el tráfico.

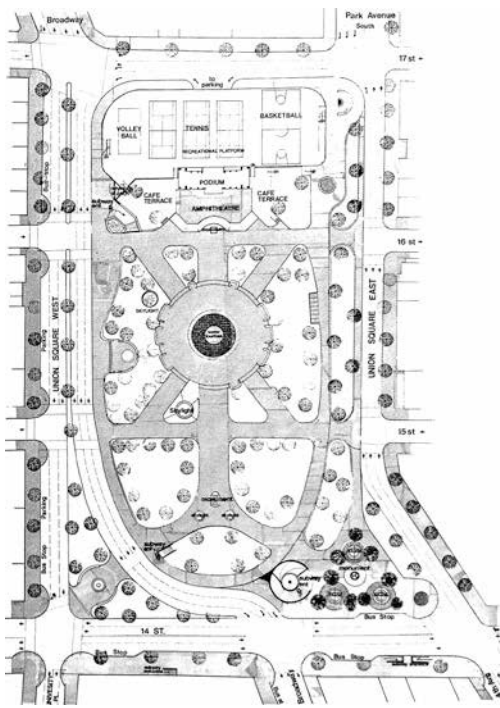


FIG. 5/ Propuesta de parque y mejora vial para Union Sq. 1974

Fuente: MARRERO, V. director, (1976), Dept. of City Planning, *Union Square Street Revitalisation: city options grant*, Dept. Of City Planning.

Las calles no se tocaron (una pequeña zona peatonal en Broadway no merece más comentario), ni la edificabilidad tampoco. La zona central sigue siendo una isla verde, *square*, pero en mejores condiciones de acceso y estancia. El cambio para domesticar el tráfico y crear espacios en las ensanchadas aceras, se ha ampliado a sus dos plazas contiguas con Broadway por en medio, Madison y Astor.

Midtown

En los 80, la zona de Times Square —la *encrucijada del mundo* como ha sido llamada—, con la Broadway por medio otra vez, era una zona problemática. La Midtown, en general, estaba siendo objeto de atención en dichos años por la presión de nuevos usos, con unas áreas deprimidas y otras desbordadas, todas dentro de la misma plantilla o retícula general.

Tras unos primeros informes, el Departamento de Urbanismo presentó un plan de desarrollo urbanístico, «Midtown Development Project», MDP (1981), muy completo y elaborado por Schwartzman, Kwarter, Barkan y Whyte, cuyo objetivo era desplazar la presión desde el Este, lleno de oficinas y actividades, al Oeste y al Sur. No afectaba a la célebre *grid*, aunque sí al tratamiento de las manzanas y a las condiciones de edificabilidad.

El plan, dio un paso más en la forma de intervenir en la ciudad, con órgano de gestión propia, exenciones fiscales, mayor liberalización de trazas internas a las manzanas y simplifica —decía— la excesivamente prolija regulación de ordenanzas. Fue algo más que un informe con recomendaciones al uso.

El plan estableció:

- * Una delimitación de áreas estratégicas diferenciadas —de crecimiento, estabilización y conservación— con propuestas diferenciadas de implementación
- * Creación de una Corporación de Desarrollo Económico de NYC
- * Un paquete de medidas en West Side, con exenciones fiscales, proyectos de infraestructuras y elementos de zonificación
- * Una propuesta de estabilización del East Side con medidas para frenar el crecimiento
- * Un programa de implementación del Distrito Teatral para conservar los teatros
- * Un FAR (Floor Area Ratio) diferente entre Este y Oeste
- * Unas inversiones en instalaciones según las zonas (el Centro de Convenciones hoy Javits)

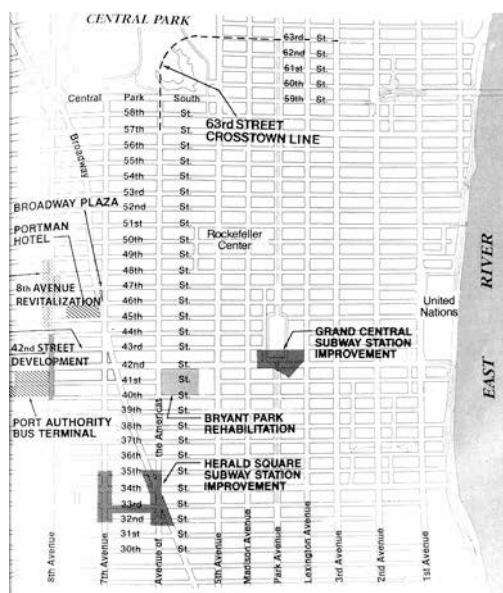


Fig. 6/ 817,4 millones de dólares inversión para el MDP

Fuente: BAERSON A. director & al. (1981): *Midtown Development. A report of city planning 1976*, Dept. of City Planning

Convention Center, 375 millones de dólares, la mayor)

* Simplificar el Sistema de Ordenanzas, que consideraba excesivas

El plan 1981 favoreció finalmente, por lo que a este texto interesa, un voluntario reajuste de la retícula, por ampliación de la misma con redes peatonales a través de las manzanas («arcadas») y la creación de «plazas» (superficie mínima de 150 m² y 12 m. de lado, y un frente a calle proporcionado 3/1 respecto profundidad), otorgando al promotor una ganancia de edificabilidad de 6 u 8 veces el suelo cedido. Ha habido bastantes actuaciones de este tipo de acupuntura urbana, con una agradable señalización de su carácter público.

Con todo, es un plan exitoso que ha mejorado la habitabilidad, con un buen número de arcadas y plazas, algunas en el interior de los propios edificios.

Entre las inversiones proyectadas hasta 817,4 millones de dólares, estaba el Proyecto de Desarrollo de la calle 42 (Times Square), que comentaremos y la Broadway Plaza en cruce Broadway Ave —nuevamente— y la 7ª Ave (Duffy Square).

La Calle 42

Es la operación urbana por excelencia realizada en Manhattan y donde se puso en práctica más evidente el «Midtown Development Project». La operación, y más en concreto las actuaciones sobre Times Square, han sido ampliamente tratadas.

Times Square, en el cruce de Broadway con la 7ª Ave, fue en el siglo XX el lugar de celebraciones (final de la guerra y los sucesivos años nuevos) y esparcimiento de neoyorquinos y visitantes. Sus teatros e iluminación nocturna hicieron aquí reconocible la Broadway Avenue como la «Great White Way». En los 70 había degenerado en su oferta y aspecto. El plan, iniciado por el alcalde Edward L. Koch, abarcaba 5 has alrededor del cruce de la calle citada, ha sido considerado en la ciudad como un plan modelo, al contar con el sector privado, unas fuertes inversiones e incentivos financieros públicos y ser un componente esencial en la transformación del Midtown. Como retorno al perdido Gran Camino Blanco, como lo calificó el *New York Times*, su vecino más famoso desde 1904 y que había dado nombre a la plaza.

En 1990 la corporación encargada de la urbanización, recibió la autorización para cerrar actividades no convenientes. En dos años desaparecieron 2/3 de ellas. Durante 20 años esta acción creó muchos problemas, pero la iniciativa privada de renovación no arrancó. En 1989 un conocido crítico de arquitectura, lamentaba que el proyecto tuviera como prioridades el cierre de actividades más que un real interés público.

Finalmente, en 1993, la Administración contrató a Robert Stern, arquitecto gran conocedor de NY y su arquitectura histórica y que había trabajado para la Walt Disney Co., para que rehiciera el plan. Así nació «42 Street Now!», un plan para la urbanización de la 42nd Street (Informe elaborado en 1993). Plan que fue llamado «*learning from 42nd Street*», siguiendo los principios de «*Las Vegas*» de VENTURI y sus colaboradores (1977), que había proclamado el fin de la ortodoxia en arquitectura y había reclamado el postmodernismo bajo la inspiración de la arquitectura comercial. Con esta idea, el plan de la 42 trataba, más que de cambiar las características espaciales de la calle, de reconstruir la percepción popular de ella.

Stern dijo que

«sobre la calle 42, la lección es la diversión. No estamos haciendo Disney; estamos dándole un pequeño sentido de sorpresa, emoción, aventura».

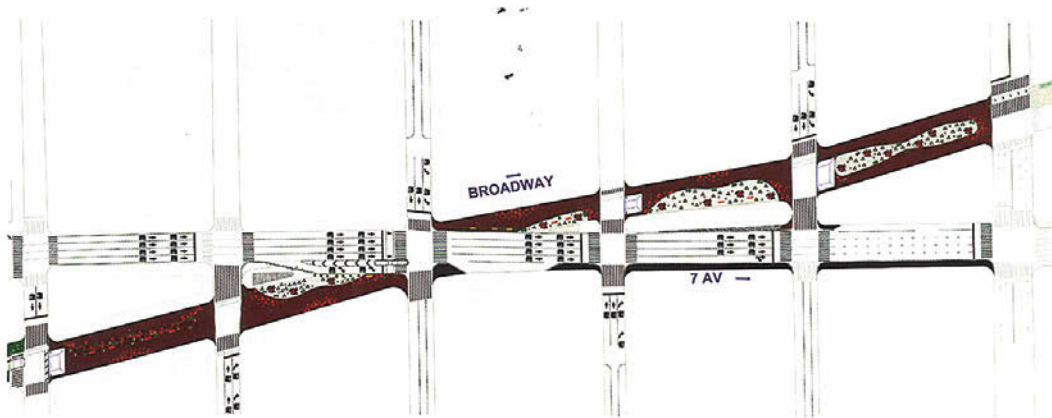


FIG. 7/ Diagrama del cruce de Broadway con Times Sq 2009

Fuente: BALLON H., (2012): *The Greatest Grid, the Master Plan of Manhattan 1811-2011*, Museum of the City of New York and Columbia University Press.

Ha sido en vez de un «Great White Way», señalaba, el más democrático de sus lugares de diversión: teatros, restaurantes y tiendas para el entretenimiento y el turismo, colocando la 42nd Street como símbolo de la cultura y democracia americana⁷.

El plan del 93, finalmente, contiene una apuesta por operaciones de maquillaje y acupuntura sobre el espacio público que cabe entender complementarias del plan 1981. Unas cuantas emboCADURAS de calles, siempre la disciola Broadway (ver FIG. 7) atravesando en diagonal, se cierran al tráfico y se dotan de mobiliario urbano y quioscos de comida rápida y bebida, en otra traza —y en esta ocasión su materialización también— mediocre. Una apuesta que ha resultado, porque Times Square está viva y llena de gente. ¿Lo habría estado si la apuesta sobre el espacio público hubiera sido más decidida?

Con estas premisas, no es extraño que Alexander J. Reichl⁸, más allá del caso concreto de Times Square, ligue tan firme y lúcidamente el urbanismo a la política y a la economía; el discurso político a los intereses económicos y las políticas de ciudad a los discursos políticos.

⁷ Ha constituido incluso un referente cultural y modelo de futuro como el cine ha recogido en obras como «Blade Runner», Ridley SCOTT 1982

⁸ En *Reconstructing Times Square. Politics and Culture in Urban Development* (REICHL, 1999), el autor, concluye en su texto que: el discurso público debe de reconocerse como un instrumento de política y que el camino para que las ciudades estén representadas en el debate público corresponde a la actividad política. Solo el discurso político refleja los intereses dominantes, políticos y económicos, y conduce a establecer una representación simbólica y gráfica, capaz de movilizar la opinión pública. Y que, viceversa, el

4. Learning from MNH

Reconociendo, el destacado papel de Manhattan como laboratorio -y factoría a la vez- urbano, arquitectónico y artístico⁹, se quiere destacar la importancia que ha tenido en la ciudad la impronta física de una retícula dibujada a principios del XIX, consolidada por la urbanización a lo largo del XX y que, a pesar de sucesivas crisis económicas y políticas en sus más de 200 años (desde la obsolescencia portuaria, la Gran Depresión, el encarecimiento del petróleo, los ataques terroristas, la crisis financiera de 2007), se ha mantenido fuerte hasta nuestros días¹⁰. Sin cambio alguno, como sí lo han hecho las edificaciones, las actividades y las formas y modos de vida que se desarrollan bajo su huella.

Ajustes se han hecho como se ha tratado anteriormente, motivados en su mayoría por el tráfico y el transporte, la congestión cuando ha llegado al límite y la intervención «incómoda», casi hostil, de la Broadway Avenue, la única preexistencia respetada por el plan de los Comisionados. Ha ampliado su número de calles

discurso político está conectado y también persigue intereses materiales. Discurso, en fin, que define el ámbito de interpretación de la realidad, sus límites y lo que es deseable y posible.

⁹ Después de la 2ª Guerra Mundial, recogiendo el testigo de París. Experiencias como el expresionismo abstracto, el *popart*, la *performance* o las factorías creativas, tienen una base indudable en NY. NY tras el 45, con las Naciones Unidas y la mayor Bolsa allí instaladas, es, decididamente, la capital del mundo.

¹⁰ GHIEL, J. (2010) ya advertía en «*Cities for people*» de la resistencia de las tramas al cambio.

y plazas, «agujereado» y «repelado» sus manzanas, pero la implantación física de la primitiva «grid» se ha mostrado fuerte y muy resistente al cambio. Es más, la retícula domina su escena urbana, como decía Nabokov. Y, anecdóticamente, cuando alguna calle desaparece por alguna nueva infraestructura —East Bank, por ejemplo—, la señalizan, para no perderla de su memoria.

«Si lo que se quiere es volver al coordinado cartesianismo de la felicidad, a la retícula natural de igualdad y libertad, la referencia debe ser Manhattan» (ROWE, 1978).

En ella, como reconocía el mismo autor, los sentimientos de identidad son mínimos, puesto que al margen de detalles locales y de determinadas actuaciones de los agentes inmobiliarios que la hacen identificable, allí

«donde la grid permanece neutral, sus mayores 'calidades' sólo se pueden encontrar en los más reconocibles espacios (el frente marítimo continuo, el Central Park, LowerManhattan, West Village, Broadway)».

Por ello, concluye, NY constituye la mayor demostración de que en toda retícula generalizada, la identificación personal es principalmente de orden conceptual o intelectual; porque la aparente red infinita no sólo impide políticas selectivas y diferenciadas, sino también la percepción humana. Incluso, señala, que una implantación de dichas políticas urbanas, pasaría por una 'cantonalización' de la retícula por áreas de acuerdo con sus intenciones. Y cita la visión organicista de Charles Jencks (JENCKS, 1973).

La aparición de un Master Plan como el «PlaNYC, a greener, greater New York», propuesto en 2007, terminado en 2011 y acometido por el alcalde Bloomberg (BLOOMBERG, 2007), sitúa en primera página los grandes temas de futuro de la ciudad (suelo, agua, transporte, energía aire y cambio climático) con una apuesta por la vivienda que conocemos también en Europa (prevé 900.000 nuevos habitantes en Manhattan en el horizonte 2030 y propone 250.000 nuevas viviendas con apoyo público), por los espacios abiertos y las parcelas abandonadas. En esta ocasión el plan nos acerca a propuestas para regeneración de la escena urbana y la convivencia, muy alejadas de las prácticas de remodelación urbana anteriores. Cuenta con el soporte de «Campaign for New York's Future», una organización de la sociedad civil, empresarios, trabajadores, agentes públicos y medioambienta-

listas, y dos grandes oficinas de gestión municipales, la de Planeamiento a largo plazo y Sostenibilidad y la de Implementación. En sus obligados informes anuales (2012-2015) ya se han abordado medidas tituladas *OpeNYC* para afrontar el incremento de población, *MaintaiNYC* para mejorar las infraestructuras y *GreenNYC* para reducir las emisiones de carbono, y apunta:

«mejorar las calles y aceras, añadiendo nuevas calles verdes y plazas públicas en cada comunidad».

Como decía el New York Times, al planteamiento tan novedoso de la Administración Bloomberg solo le falta ver si se lleva a cabo. Por de pronto, sus autores pregonan que

«hemos desarrollado un plan que puede servir como modelo para las ciudades del s XXI».

La crisis del ciclón Sandy (2012) ha lastrado su implementación y modificado su programación.

Volviendo a las actuaciones de los anteriores años, tampoco se sabe qué hubiera pasado si se hubieran implantado propuestas urbanísticas más decididas, en la línea de las habidas en Europa, cerrando al tráfico privado determinados ejes viarios, consolidando espacios de relación permanente, vaciando parcelas obsoletas o simplemente poniendo los ojos en una ciudad más habitable que rentable.

Un reciente trabajo (BRENNER & *al.* 2012), ofrece una reflexión sobre el modelo americano y una apuesta por el derecho a la ciudad, en línea con lo ofrecido en los años 60 por Jane Jacobs y su crítica a las políticas de renovación urbana.

El grado de satisfacción sobre la ciudad en «grid» es, en general, apreciable, tanto como la identificación social con ella (STERN, FISHMAN & JACOB, 2000). La anécdota citada de señalizar calles desaparecidas por la construcción de nuevas infraestructuras, para no perder la referencia conceptual y de orientación de sus habitantes, es clarificadora. Algunos críticos locales señalan que Nueva York ha demostrado, a pesar de la indudable alta densidad y los mastodónticos edificios, que es posible transformar los espacios entre torres en espacios habitables para sus habitantes. A un observador ajeno, no le parece tan evidente. Son transformaciones de escaparate de «boutique», para vender mejor y acomodar al comprador. Nunca se basan en mejorar la es-

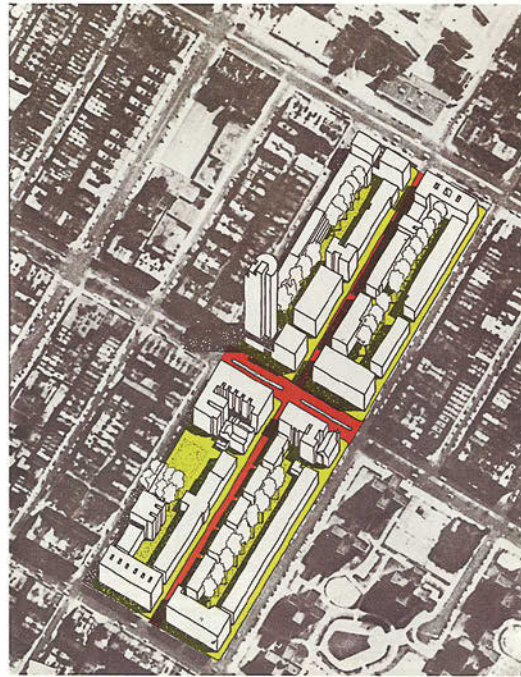
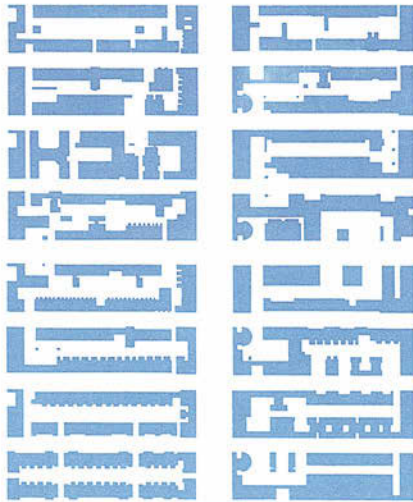


FIG. 8/ **Renovación en Morningside, propuesta de C. ROWE y T. SCHUMACHER (1967)**

Fuente: BALLON H., (2012): *The Greatest Grid, the Master Plan of Manhattan 1811-2011*.

cena urbana o en recortar aprovechamientos consolidados.

Algunas propuestas que proponían un paso adelante en la utilización de la retícula urbana del XIX, no han sido puestas en práctica. En concreto, una exposición con los diseños de renovación en el barrio residencial Northern Manhattan realizados por el equipo universitario de Rowe y Schumacher de la Universidad de Cornell celebrada en el MOMA en 1967¹¹ (ver FIG. 8), contenía estrategias tanto de apertura de espacios públicos como de reorganización de manzanas, convirtiendo espacios privados y calles en áreas peatonales e incorporando pequeños espacios libres de solares desocupados.

Por otra, aquel tejido urbano de las ciudades europeas de usos mixtos —los residenciales como mayoritarios—, no se repiten en Manhattan: los «projects» de viviendas sociales, son bloques en altura aislados y en áreas marginales y la llamada a la convivencia estaría en

muchas áreas dirigida a financieros, oficinistas, comerciantes y turistas, cuyas residencias se encuentran a unos cuantos o muchos kilómetros. Nueva York, símbolo de la modernidad, no es una ciudad al uso.

«Las ciudades son un conjunto de muchas cosas: memorias, deseos, signos de un lenguaje; son lugares de trueque, como explican todos los libros de historia de la economía, pero estos trueques no lo son sólo de mercancías, son también trueques de palabras, de deseos, de recuerdos.» (CALVINO, 1972)

Aún con todo ello, sorprende que en determinados barrios residenciales con vida propia (Gramercy, Greenwich Village, Village y East Village, UpperSide o Harlem) o en algunas áreas centrales claramente congestionadas, no se haya producido ninguna iniciativa de generación de espacio público que refuerce su capacidad de acogida y genere un sentido de pertenencia más concreto. Como promueve Jan Gehl en sus textos¹². El éxito de uso de

¹¹ Exposición «*The New York City: Architecture and Urban Renewal*», realizada por cuatro equipos de las Universidades de Columbia, Cornell y Princeton sobre la reorientación de las políticas de renovación de ciudades

hacia los problemas sociales, celebrada en el Museo de Arte Moderno de NY, 1967.

¹² GEHL J., op. cit. caracteriza las cualidades de la ciudad: animada, segura, sostenible y saludable.

las pocas plazas tipo «squares» disponibles, o incluso el tan aclamado High Line Park, da que pensar en ello. Habrá que ver qué pasa con el PlaNYC-2007.

La trayectoria de las últimas actuaciones sigue los derroteros de no afectación a la retícula y de respeto total a las expectativas inmobiliarias; son intervenciones centradas en encontrar parques públicos en los resquicios urbanos, desde Battersea Park, al High Line Park (DAVID & HAMOND, 2011), el Manhattan Waterfront Greenway, al Brooklyn Bridge Park, o al Roosevelt Island Park. Fiar la cualidad de la ciudad en la creación de zonas verdes, plazas y parques, es muy poco ambicioso, aunque aporte áreas de juego y esparcimiento.

Nos queda, en resumen, la evidencia de la fuerza de la forma urbana, precisamente en Nueva York, donde lo efímero, lo provisional o lo reciclado es parte de su identidad. Y su resistencia al cambio, a su reutilización en otro sentido más social, acogedor y amable. Como se sabe por otras ciudades en retícula, esta reutilización es fácil, concreta en sus costes y de efectos inmediatos. Puede ser que la base económica en que se sustenta la ciudad, con la libertad individual y el liberalismo económico más profundo, que mantiene el principio de la mínima intervención pública y el máximo beneficio privado, no lo permita, lo haga inviable.

Se podría pasar del «*learning from 42nd Str*» como se llamó la propuesta de dicha área en los 90 proveniente de Las Vegas, al «*learning from Manhattan*», aprendiendo de Manhattan, porque de esta experiencia se aprende. Así, la forma de entender los Master Plan, la fuerte carga de

pacto y compromiso de implementación que contienen, la fragmentación del territorio según objetivos como método de definición de ámbitos, la diversidad de población y de colectivos con diferentes objetivos afectados, el poco reparo a la reforma o reconstrucción urbana en cualquier momento (prevista o no), la ausencia de una política de patrimonio y de sostenibilidad, la superposición —el «collage»¹³— del orden y la libertad, de la fantasía y el realismo, la ausencia de protagonismo de autor («la desilusión constructiva» del arquitecto, la califica Rowe)... ofrecen experiencias de gran interés.

También es de resaltar, con Brown, Dixon y Gillham¹⁴, que, tras más de 50 años de suburbanización saliendo de la ciudad al campo, Nueva York —y Estados Unidos en general— vuelven la vista a los centros urbanos, tantos años abandonados. O que está abierto el debate para establecer nuevos principios para la ordenación de las ciudades, como la sostenibilidad, el aprovechamiento de oportunidades y el cuidado en la relación social; y que los mismos neoyorquinos piensan en ello. Son todas ellas consideraciones nada ajenas a lo relatado.

Se ratifica, por si fuera necesario, que su singularidad (hiperbólica, provisional, en cambio permanente, ciudad «collage», capitalista y liberalizada por excelencia, con población muy volátil) no exime a Nueva York de su consideración como ciudad: el artefacto social máspreciado.

«la crisis de la ciudad demasiado grande, es la otra cara de la crisis de la naturaleza». (CALVINO, 1972).

¹³ ROWE C., op cit. señalaba en 1978 que la arquitectura moderna, y cabría entender la ciudad, se apoyará siempre en la combinación de fantasía y la ciencia, el orden y la libertad. Ni la ciencia —por el arquitecto—, ni el pueblo —por el político— pueden ellos solos hacer la ciudad. Lo que finalmente se produzca será algo diferente («*desilusión constructiva*» la llama) a la vez orden y desorden, simple y complejo, con cosas previstas y otras no. La mezcla de valores privados y públicos, la innovación y la tradición, la visión retrospectiva y la profética, serán «*las virtudes ocasionales de la ciudad moderna*».

¹⁴ En *Urban design for an urban century. Place making for people* (BROWN & al., 2009) apuestan por cinco nuevos principios de la práctica urbanística: actuar reconociendo que se afecta a una comunidad diversa y debe tender a las conexiones entre comunidades y favorecer la igualdad social; avanzar en la sostenibilidad económica, social y cultural; expandir las oportunidades individuales, creando canales y redes de comunicación entre personas; y crear lugares para la gente.

5. Bibliografía

- BAERSON A. director & al. (1981): *Midtown Development. A Report of the City Planning*. City Of New York City Planning, Nueva York.
- BALLON, H. (2012): *The Greatest Grid, the Master Plan of Manhattan 1811-2011*. Museum of the City of New York and Columbia University Press, Nueva York.
- BLOOMBERG, M. (Office of Planning and Sustainability, Advisory Board) and collaborators (2007): *Plan NY 2030, A Greener, Greeter New York*. The City of New York, Nueva York.
- BRENNER, N. & al. (2012): *Cities for people, not for profit. Critical urban theory and the right to the city*. Routledge, Londres-Nueva York.
- BRIDGES, W. (2012): «Remarks of the Commissioners for laying out streets and roads in the City of New York, under the Act of April, 3, 1807», New York, 1811, recogido en *The greatest grid*. Museum of the City of New York and Columbia University Press, Nueva York.
- BROWN, L. & al. (2009): *Urban design for an urban century. Placemaking for people*. Wiley, Nueva Jersey.
- BUTTERWESSER A. L. (2002): *The Lower Manhattan Plan: the 1966 vision for downtown New York*, Princeton Arch. Press, Nueva York.
- CALVINO, I. (1999): *Las Ciudades Invisibles*, original Einaudi, Turín, 1972. Unidad Editorial, Madrid.
- DAVID, J. & F. HAMMOND (2011): *High Line. The inside story of New York City's Park in the sky*. Farrar, Strauss and Giroux, Nueva York.
- GHEL, J. (2010): *Cities for people*, Island Press, Washington, 2010, última edición 2013.
- HARDER, J. (1898): *The City's Plan*. En Journal of Municipal Affairs, marzo. Reform Club New York, recogido en *Reform Club*, Nueva York, 1900.
- HERZOG, L. A. (2006): *Return to the Center. Culture, space and city building in a global era*. University of Texas Press, Austin.
- JENKS, C. (1973): *Modern Movements in Architecture*. New York Anchor Press, Nueva York.
- KOEPPEL, G. (2016): (1957) *City on a grid: How NY became NY*. Da Capo Press, Nueva York.
- KOOLHAAS, R. (1994): *Delirious New York: A Retroactive Manifesto for Manhattan*. Monacelli Press, Nueva York.
- MARRERO V., director, and CP Dept. (1976): *Union Square Street Revitalization: City options grant. A NYC Bicentennial Project 1974*. City Department of City Planning, Nueva York.
- MUMFORD, L. (2014): *La ciudad en la Historia*, original Hartcourt, New York, 1961. Pepitas de Calabaza, Logroño.
- OLMSTED, F & J. CROES (1877): *Report upon the laying out of the 23 and 24 wards (Report of laying out two ward)*, New York City Board, Doc nº 75.
- REICHL, A. (1999): *Reconstructing Times Square. Politics and Culture in Urban Development*. University Press of Kansas, Lawrence KS.
- ROWE, C. (1978): *Collage City*. Massachusetts Institute of Technology, Cambridge.
- STERN, R. & al. (2000): *New York 2000: Architecture and Urbanism between Bicentennial and the Milenium*. Monacelli Presss, Nueva York.
- VENTURI, R. & al. (1977): *Learning from Las Vegas. The forgotten symbolism of architectural form*. Massachusetts Institute Technology Press, Cambridge.