



# Argumentos de diseño para una autopista urbana

Craig Whitaker

La polémica sobre el West Front de Manhattan es objeto ultimamente de nuevas propuestas que han replanteado la discusión ya clásica sobre el futuro de su frente acuático. La aportación de dos de sus protagonistas C. Whitaker, responsable del trazado fundamental, y del equipo de R. Venturi que ha elaborado el espacio público resultante, da muestra de las contradicciones de un tema que arrastra desde hace años la indecisión urbanística sobre una de las franjas urbanas más significativas del mundo.



1

En los últimos cincuenta años se ha ampliado considerablemente nuestro conocimiento y entendimiento de las autopistas urbanas. Un dibujo del folleto de 1922 que anuncia la propuesta de Robert Moses para la East River Drive ayuda a ilustrar los cambios que se han ido operando con el tiempo (fig. 1).

El significado del dibujo no deja lugar a dudas: el sol brilla sólo sobre una calzada despejada; turismos descapotables, Lincoln, Phaetons y Packards, se deslizan tranquilamente yendo y viniendo del campo; la ciudad se perfila en el fondo como un símbolo de prosperidad y modernidad, y en el paso peatonal elevado que aparece en primer plano pueden verse figuras asomadas—que parecen surgidas de entre las páginas de algún *Town and Country*—no teniendo nada mejor que hacer que entretejerse observando el tráfico que pasa por debajo de ellas.



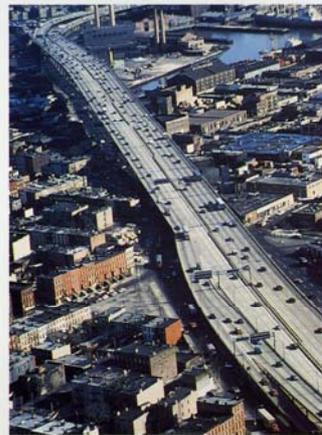
2

En 1946, el coche ya no representaba una novedad y empezaban a operarse cambios en nuestras percepciones. En un folleto de este mismo año, publicado en apoyo a la propuesta para la Mid-Manhattan Expressway, un dibujo del paso elevado (fig 2) mostraba cómo se alejaban los peatones de la calzada. La estructura en sí, aunque resplandeciente y blanca, destacaba tanto como la Marble Collegiate Church y el Empire State Building. Para gran suerte de Manhattan, nunca se construyó la autopista.

Ahora sabemos que las vías rápidas urbanas conllevan consecuencias que sus primeros autores nunca anticiparon ni tuvieron en cuenta.

Un tramo de la Brooklyn-Queens Expressway, por ejemplo, situado a orillas del río Brooklyn (fig. 3), corta despiadadamente un frágil barrio del siglo XIX, dejando en su estela pedazos de parcelas y medianeras vistas, a la vez que separa las zonas residenciales altas de los servicios y actividades en el frente acuático que se encuentran al otro lado.

La East River Drive separa del mismo modo, a lo largo de gran parte de su recorrido, a Manhattan del río. Incluso el East River Park, que se extiende desde la Calle 14 hasta el puente de Williamsburg y que fue construido en la misma época que la autopista, es poco frecuentado debido a la barrera que crea la East River Drive (fig. 4) entre la ciudad y su río.



3



4

WEST FRONT OR EXPRESSWAY



5



6



7



8



9

En otras ciudades norteamericanas han resultado todavía menos afortunadas las consecuencias. Una gran parte de la zona céntrica de Kansas City se ha visto vaciada por un sistema viario cuyo diseño se basó casi por completo en criterios de ingeniería y tráfico (fig. 5); la Dan Ryan Expressway de Chicago (fig. 6) divide esa ciudad a una escala de proporciones habitualmente asociadas a fenómenos naturales como el Río Mississippi o el Río Grande.

Sin embargo, a menudo olvidamos en el gran debate sobre las vías rápidas urbanas que, dadas las circunstancias propicias, una autopista puede representar un importante catalizador de cambios más positivos, como lo demuestra la propia ciudad de Nueva York que ofrece algunos de los mejores ejemplos.

El Brooklyn Heights Esplanade cimienta la rejuvenecida comunidad de Brooklyn Heights y le proporciona un centro. El parque, que se extiende a lo largo de tres manzanas con su espectacular vista sobre Lower Manhattan es, de hecho, una cubierta sobre un tramo de la Brooklyn-Queens Expressway. El proyecto surgió a raíz de la insistencia por parte de los vecinos quienes se habían opuesto a los planes originales de una calzada simple (figs. 7, 8). El Battery Park sobre la vía subterránea y la Plaza de las Naciones Unidas sobre la FDR Drive (fig. 9) se parecen al Esplanade en que ambas soluciones unen la ciudad con el frente acuático, al cubrir las calzadas que separan lo uno de lo otro.

Tal vez ofrezca el Carl Schurz Park, en el Upper East Side de Manhattan, el mejor ejemplo en Nueva York. En este parque que se extiende a lo largo de su margen exterior sobre la East River Drive (fig. 10) y es uno de los más transitados de la ciudad, está emplazada Gracie Mansion, residencia del alcalde. Se construyó la autopista como calzada a nivel en la orilla del río del parque existente. El Alcalde Fiorello La Guardia insistió en que se cubriera la vía, apuntando que le parecía inconveniente tratar los asuntos públicos mientras escuchaba el rugido del tráfico desde su ventana.

Todo ello nos conduce al West Side de Manhattan donde la confluencia de varios acontecimientos independientes ha creado para Nueva York una oportunidad que sería excepcional para cualquier ciudad.

En primer lugar, esta zona de la ciudad ha experimentado en la última década cambios casi cataclísmicos. La mayor parte de las actividades de carga, almacenaje y transporte han abandonado el West Side para ocupar solares más baratos, de mayor capacidad de expansión, salarios más bajos y más fácil acceso. En la nueva reordenación del espacio y sus nuevos usos se incluyen proyectos importantes como Battery Park City y el New York City Convention Center, así como un gran número de remodelaciones y rehabilitaciones de menor escala, tanto de tipo residencial como comercial.

En segundo lugar, la pieza central del West Side y su presencia más destacada—la anticuada y mal conservada autopista elevada de West Side—se ha derrumbado (fig. 11) y ha sido eliminada. Se ha desviado el tráfico de momento a una calzada provisional a nivel del suelo que separa a la gente del frente acuático.

La desaparición de esta vía y las previsiones hechas por las leyes federales han permitido que los gobiernos del estado y de la ciudad propusieran la reconstrucción de la calzada como una autopista interestatal: un túnel próximo y exterior a la línea existente del río con un parque en la orilla de 4.344 m (2.7 millas) de largo sobre su cubierta. Por añadidura, un nuevo espacio para edificar se creará detrás del parque, así como una planta de tratamiento de desechos sólidos y un garaje de mantenimiento de autobuses financiados por el gobierno federal para sustituir los equipamientos existentes en el área del proyecto.

Las ventajas que ofrece una vía cubierta y ventilada son obvios y han sido descritos con detalle en otro momento. Las consecuencias de este proyecto en tanto que obra pública, y que ilustra el Westway Park, han recibido menor atención.

El túnel de Westway, situado en el borde de la isla y apoyando un parque en su cubierta, recupera la orilla del río para el público, volviéndola una vez más, accesible para los ciudadanos. Puede verse la importancia que ejerce la delimitación de los espacios públicos y privados si examinamos los ejemplos opuestos que se encuentran en el otro lado de Manhattan, a lo largo del East River. En Sutton Place, los intereses de las inmobiliarias privadas han saltado por encima del paso, usurpando el acceso al río y limitándolo a los inquilinos de apartamentos de lujo (fig. 12). Más al sur, entre Waterside Plaza y la Escuela de las Naciones Unidas, dos proyectos bien intencionados consiguieron negar al público el acceso al borde acuático que comparten, debido a que ninguna iniciativa pública específica dió forma al diseño.

Westway Park no sólo recupera la orilla del río, sino que la mantiene como dominio público. El túnel y el parque, junto con una pequeña calle en el borde interior, crean una fuerte y clara demarcación del suelo sobre el que se puede o no edificar. Westway Park sigue de



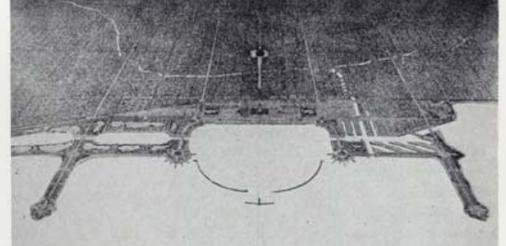
10



11



12



13



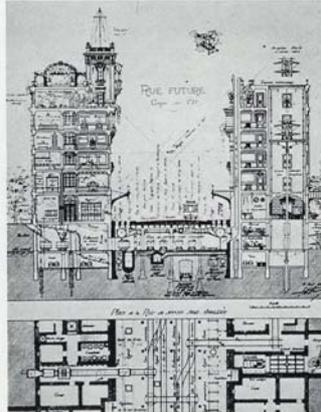
14



15



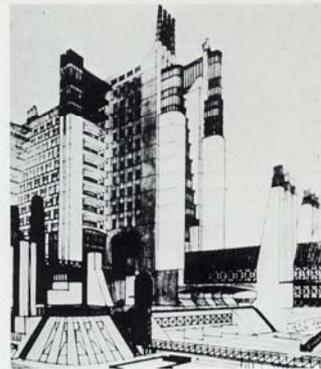
16



17



18



19

este modo la tradición del plan de Daniel Burnham para la orilla del lago de Chicago (fig. 13), o de Copacabana en Río de Janeiro (fig. 14). Encontramos, más cerca de nosotros, la Riverside Drive, o la Quinta Avenida a lo largo de Central Park, donde la separación entre el espacio público y el espacio privado, y la tensión entre ambos, realiza a los dos. En cierto modo, el antecedente más próximo a Westway se halla justo al norte de Grand Central Station. Durante los años que siguieron a 1900, se cubrieron las vías expuestas del ferrocarril con una Park Avenue paisajista y un entramado de travesías, uniendo así dos secciones de Manhattan que la vía ferroviaria había cortado medio siglo antes (fig. 15).

Al ensamblar los diversos componentes que forman el Proyecto Westway, sus autores se han visto obligados a centrarse en el problema fundamental que frustra la mayoría de los intentos de reconstrucción o reforma de amplias porciones de ciudades existentes, sobre todo cuando se ve implicado el tema del transporte.

A diferencia de las ciudades renacentistas donde un ocasional caballo desbocado constituía el objeto de mayor movilidad, la ciudad moderna debe solucionar y permitir velocidades que abarcan desde la del peatón, en el centro, hasta la del transporte supersónico, en el perímetro, incluyendo toda una gama de formas y velocidades entre ambos extremos. A partir de este conflicto (fig. 16) y de los proyectos propuestos para solucionarlo, nació el urbanismo moderno.

A principios del siglo XX, el urbanista Eugène Henard fue uno de los que constataría que la segregación de las distintas formas de transporte representaba un ingrediente esencial para la reducción del conflicto. Propuso como solución tipos constructivos y sistemas de transporte (fig. 17) enteramente nuevos, cada uno con su propia vía y zona de servicios.

Grand Central Station (fig. 18) y su posterior evocación en lenguaje moderno por el futurista italiano Antonio St. Elia (fig. 19) mostraron una segunda revelación importante: que los diversos sistemas segregados podían interconectarse con elegancia y drama.

Varias generaciones de urbanistas y diseñadores urbanos se han formado desde entonces en la creencia de que si podían diseñar y manejar la infraestructura de la ciudad, podían modelar toda forma construida. El historiador arquitectónico Reyner Banham documenta con gran perspicacia en *Megastructures* las formas y los planes fantásticos que han sido fraguados para combinar calles, metropolitanos, viviendas y otros usos (figs. 20, 21).

Aunque existan ejemplos históricos de construcciones de usos múltiples (fig. 22), la mayoría de estas fantasías megaestructurales han permanecido irrealizadas. Su sino no se debe tanto a un fallo de visión—la ciudad moderna es, en efecto, un organismo de inmensa complejidad—como a un fallo en el entendimiento de la dinámica política que rige en una democracia pluralista moderna.

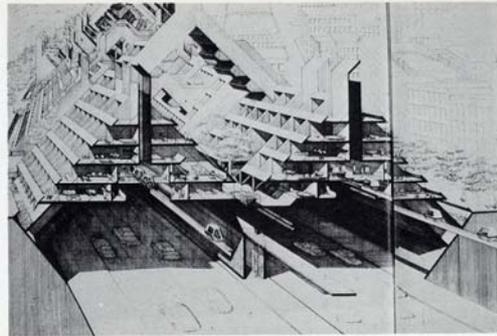
El gobierno en los Estados Unidos se estratifica en sectores federales, estatales, de condado y municipales. Cada sector se divide internamente en compartimentos funcionales, y en ocasiones artificiales, en los que el transporte está separado de la vivienda y, por ejemplo, de la sanidad. Cada uno de estos compartimentos se mueve de acuerdo con un ritmo interno propio y según su orden del día administrativo, dependiendo de sus conveniencias electorales. Teniendo en cuenta que las ciudades americanas se contruyen con importantes aportaciones de capital privado, los problemas de una jurisdicción gubernamental insuficiente se ven acentuados por la necesidad añadida de encajar los diferentes intereses públicos y privados.

Así, cuando los políticos y otros responsables ejecutivos examinaron el proyecto presentado por Harvey Wiley Corbett en 1925 para la Regional Plan Association (fig. 23) y en el que proponía una acera peatonal elevada por encima de dos niveles de calles, se enfrentaron a preguntas sin respuesta: ¿Debería construirse en primer lugar la acera, obligando de este modo a los peatones a introducirse por las ventanas de la segunda planta de los edificios y a pasar por encima de los despachos de las secretarías, para conseguir bajar hasta el vestíbulo? ¿O bien, deberían por el contrario reformarse todos los edificios del centro de la ciudad, construyendo los vestíbulos en la segunda planta ante la promesa de una futura acera aérea?

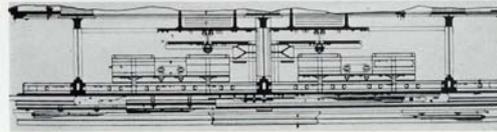
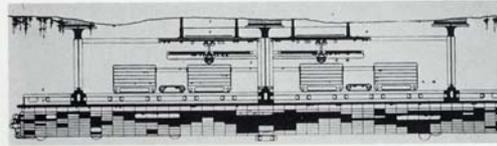
El informe irónico de Hugh Ferriss presenta un dilema todavía más increíble: ¿Debería empezar por conseguir la aprobación para un paso situado a 30 plantas de altura, o bien comenzar, por el contrario, perforando grandes orificios en el centro de los edificios, dejando para más adelante la construcción del paso?

Un gran potencial para tragedias se escondía en tales esquemas. Después de la primera propuesta del plan para Argel de Le Corbusier en 1929, el plan se convirtió casi en un icono para los urbanistas modernos. Un enorme edificio de apartamentos, con una autopista en la cubierta, estaba destinado a serpentear a lo largo de la costa mediterránea (fig. 24). Cuando desapareció de la ecuación el componente

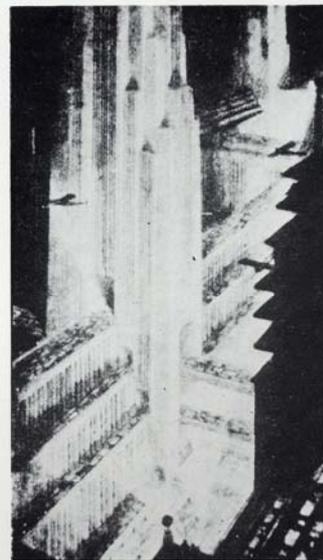
(Sigue en la página 44)



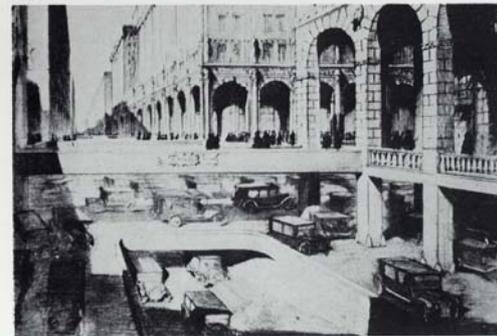
20



21



22



23



Hudson

River

City Hall

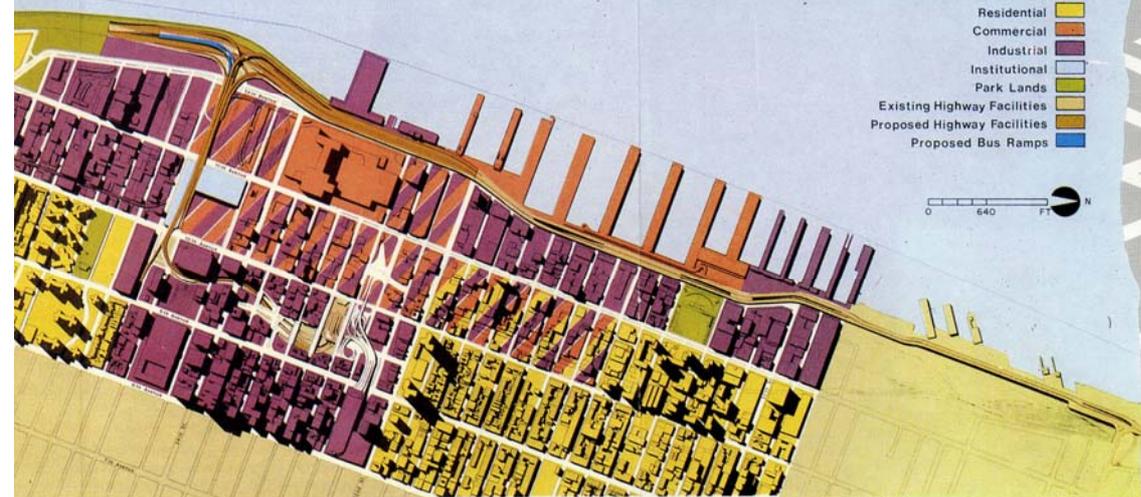
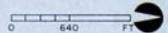
Bellevue Hospital



1

Westway

- Residential
- Commercial
- Industrial
- Institutional
- Park Lands
- Existing Highway Facilities
- Proposed Highway Facilities
- Proposed Bus Ramps



El Proyecto Westway en la ciudad de Nueva York es una propuesta para sustituir un paso elevado en muy mal estado, y ya eliminado, situado en la orilla del Río Hudson, por un túnel adyacente sobre el espacio acuático actual. Una vez ejecutado, el techo del túnel sostendrá un parque que se prolongará unos cinco kilómetros (unas tres millas) a lo largo de la ribera. Se creará asimismo, entre este nuevo parque y los edificios existentes en el borde actual de la ciudad, un nuevo espacio de una manzana de profundidad.

El proyecto presenta problemas de diseño de extraordinaria dificultad dado que, por un lado, la duración del proceso de construcción del túnel y del parque será de entre ocho y diez años. Pasarán varios años más tras la terminación del parque antes de que unas nuevas construcciones, ya en funcionamiento alcancen la nueva orilla del río. Por consiguiente, no existe todavía un programa para el uso del parque que pueda servir como base para el diseño del mismo. Sólo podemos especular acerca de los futuros usuarios y de sus necesidades. Por otro lado, se han iniciado ya los trabajos de ingeniería necesarios para la construcción del túnel y, en consecuencia, para el parque que lo cubrirá; los problemas que surjan a raíz de estas obras ejercerán un impacto considerable sobre las características del parque.

Afectarán, sobre todo, la orilla del río. La nueva autopista en sí se apoyará sobre grandes pilotes anclados en la roca. De este modo, la vía y el parque permanecerán fijos. No obstante, un enorme dique de roca y arena protegerá el borde exterior de la caja del túnel de posibles accidentes provocados por embarcaciones. El dique se asentará ligeramente con el paso de los años. Cuando ello ocurra, tendrá lugar en la junta entre la caja y el dique una decaimiento diferencial que, con el tiempo, se notará.

¡Magnífico! El asentamiento no representa un problema, sino una oportunidad. De un lado, el canto exterior en forma de pasco austero y curtido por el tiempo creará un entorno. Puede pavimentarse o acabarse con grava, al estilo de los antiguos canales de barcazas. Crecerá de árboles, debido a que la salinidad producida por el río en el subsuelo mataría las raíces. Es abierto y barrido por el viento, acomodándose al amplio tramo recto del río. Por otra parte, al otro lado del asentamiento, se abrirá una avenida elegantemente pavimentada, bordeada de árboles y moteada de bancos, que se verá enriquecida por la yuxtaposición del pasco más rudo que correrá paralelo a ella. Por analogía, veríamos a damas decimonónicas con parasoles haciendo uso de uno de los lados, y practicantes del "jogging" revestidos de chandals utilizando el otro. Un muro en el medio delimitará los dos costados. El muro será grueso y fuera de escala, como corresponde a una ciudad del tamaño de Nueva York. Debería ser suficientemente amplio como para poder hacer vida en él.

Todo esto está muy bien, pero los ingenieros necesitan cifras. ¿A qué distancia por encima del río se situará el dique? ¿Qué anchura tendrá? Deben tomarse estas decisiones antes de llevarse a cabo el diseño de detalle y la construcción en sí.

Al no disponer de un programa, como tampoco de una única autoridad para resolver estas cuestiones, y encontrándonos a diez años de la finalización del proyecto, las únicas directrices con las que parecíamos contar se reducían a efectuar un examen histórico de otros muros y frentes acuáticos, y un análisis minucioso de cómo podría funcionar nuestro muro. Así pues, antes incluso de haber formulado un plan de concepto general para el parque, y debido a los problemas que se estaban planteando, nos vimos obligados a estudiar detalles a un nivel que suele aparecer mucho más adelante en el proceso de diseño. Un repaso general al trabajo de André Le Nôtre reforzó nuestra intuición de que en un paisaje llano, los más ligeros cambios de nivel adquieren una importancia mucho mayor. (fig. 1) De lado de la avenida, un muro de 60,96 cm (2 pies) parecía constituir la altura ideal. Sería más alto que un banco, aunque suficientemente bajo para permitir sentarse en él sin que los pies llegasen al suelo (fig. 2) Era suficientemente alto para que la gente en el parque se sintiera protegida y suficientemente bajo en cambio para que pudiese verse el río. Sin embargo, desde el pasco situado a 1,22 m (4 pies) más abajo, el muro no

WESTFRONT CORRIDORS