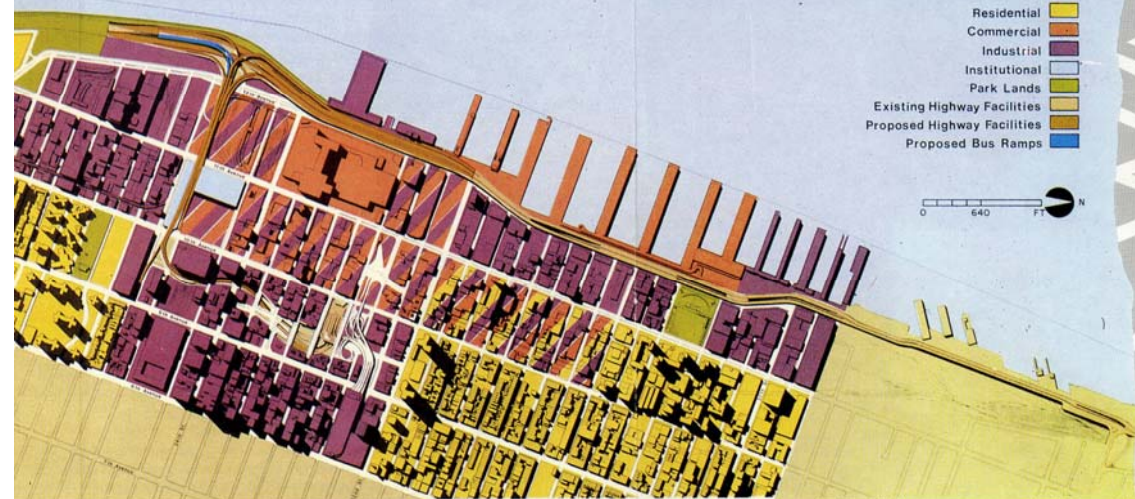
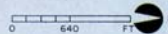




1

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 COURTESIES

WESTWAY EXPRESSWAY

de vivienda, un segundo plan mostraba tan sólo la autopista de cubierta (fig. 25). Si hubiese sido aprobado este segundo proyecto, Argel se hubiera encontrado desfigurada de forma permanente por un paso elevado parecido a la Bruckner Expressway, con sus columnas destacando como gigantescas botas por entre la frágil telaraña de barrios al estilo casbah que se extendían por debajo.

Estos ejemplos históricos pueden ofrecernos una doble lección. Para aumentar las posibilidades de éxito de un complejo proyecto de obra pública o de edificación, debe llevarse a cabo o bien bajo un único patrocinio administrativo, o, si no, con una única fuente de fondos—como en los casos de Gran Central Station, del Rockefeller Center y del programa espacial de la NASA—o bien, por el contrario, debe desglosarse en componentes discretos y autónomos, y no depender para su realización de un complicado entramado de soluciones burocráticas.

Hemos intentado aplicar estas lecciones al Proyecto Westway a la hora de resolver el difícil problema que plantea permitir un libre acceso al río para el público, reconstruyendo al mismo tiempo una necesaria unión de transporte. Los cambios en el uso del suelo a lo largo de West Side y el deterioro y posterior derribamiento del antiguo paso elevado han facilitado la tarea; pero el túnel subacuático, el parque sobre su cubierta, el nuevo centro de servicio de mantenimiento de los autobuses metropolitanos y la planta de recuperación de desechos han sido todos posibles gracias a los fondos aportados por la Federal Highway Trust Fund, y facilitados a través de una serie de leyes federales y de decisiones tomadas por la administración. El parque se encuentra íntegramente ligado a la autopista desde los puntos de vista legal, administrativo y de diseño. La necesidad de un parque surge de las leyes medioambientales que rigen el proyecto y, de este modo, la aportación económica destinada a su construcción está incluida en el presupuesto general. Pero cuando haya finalizado la construcción de Westway, se habrá completado el aspecto federal del proyecto. A partir de ese momento, los barrios residenciales que se hallan detrás pueden ir acercándose a la orilla del río a su propio ritmo, volviendo así a unir la ciudad de Nueva York con su río.

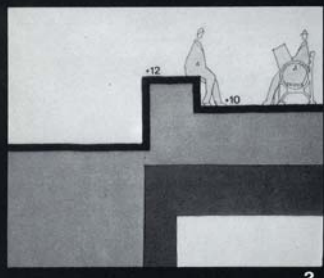
El Parque

Han influido varios factores en el diseño y las características de Westway Park, situándolo en una misma línea con otros grandes parques de la ciudad de Nueva York.

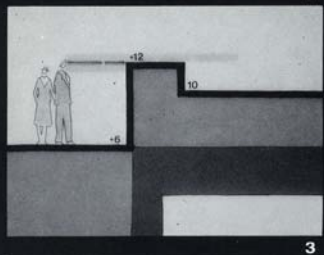
El Río Hudson que fluye a lo largo del parque constituye uno de los determinantes más importantes. Por su anchura y grandeza sugiere que la función más vital, a gran escala, del parque consiste en delimitar el borde de Manhattan y la frontera entre la ciudad y la amplia curva del río. El parque forma una orilla para la isla de Manhattan, una franja verde siguiendo la tradición de los parques de Riverside, East River y Battery Park City, que claramente perfilan largos tramos del perímetro de la isla, del mismo modo en que Central Park marca el centro.

Se acentúa el contraste entre ciudad y río con un paseo continuo al borde del agua de carácter unitario a lo largo de su recorrido, pero abriéndose en varios puntos sobre grandes áreas detrás. El paseo constituye también una protección para el túnel, permitiendo que tanto el parque como el túnel contengan la acción de las olas, de los vientos, las mareas y las inundaciones. En este sentido, el parque se enfrenta a un río que se diferencia enormemente del Sena, el cual fluye tranquilamente por París sin riesgo de mareas, o de los canales de Venecia donde las plazas y los "campi" se inundan debido a las mareas mareométricas que se hallan en el subsuelo.

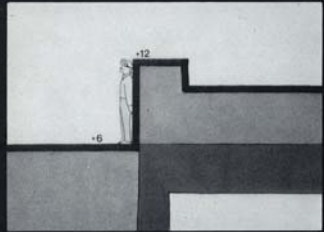
La geometría del túnel de la autopista ejerce su propia lógica respecto al parque. En cierto modo, la autopista es una caja decorada, una caja a nivel que yace junto a una mesa llana que se prolonga, alejándose del agua, a una distancia de varias manzanas. No era, pues, aconsejable provocar ni cambios dramáticos de elevación ni grandes hendiduras debido a la gran escala del río, como tampoco hubiera sido posible, dadas la forma y la capacidad de carga de la caja del túnel y la proximidad del U.S. Pierhead Line.



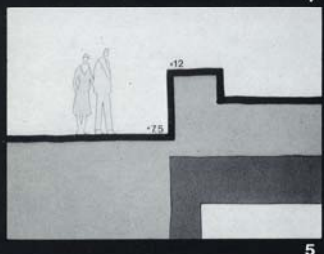
2



3



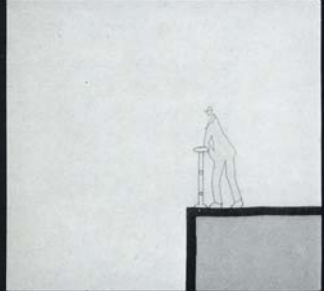
4



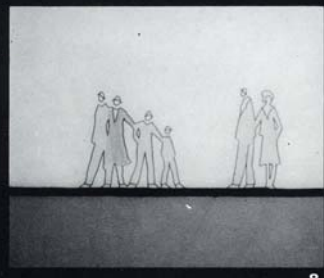
5



6



7



8

ofrecía las dimensiones adecuadas. Dado que 1.83 m (6 pies) es ligeramente superior a la estatura media de un hombre, sería demasiado alto para poder ver por encima de él y no lo suficientemente alto para proteger adecuadamente (fig. 3) También ofrecería la altura ideal para permitir que alguien se escondiera tras él (fig. 4) Los lugares de escondrijo, sean éstos muros o arbustos, representan a menudo rasgos molestos en los parques urbanos americanos. No se deprimiría, pues, el paseo, debido a que empeoraría el problema de seguridad, añadido a que un paseo más deprimido no ofrecería suficiente protección para el túnel. Se resolvió por el contrario, y tras muchas deliberaciones, elevar el paseo, situándose de este modo el muro a un nivel cómodo para aquéllos que se encontraran en la cota inferior o exterior (a la altura del pecho), y manteniéndose útil para aquéllos que se encontraran en la cota superior o interior (fig. 5).

Se plantearon problemas de diferente calibre a la hora de elegir una anchura adecuada para el paseo. Podía suponerse que sería correcto reservar algún espacio a lo largo del muro para sentarse y tomar el sol de la tarde (fig. 6) Era claramente necesario un espacio al borde del río para apoyarse en la barandilla y mirar el agua (fig. 7) En medio, entre el muro y el río, debía existir espacio suficiente para que pequeños grupos de personas pudieran cruzarse con comodidad (fig. 8) Basándonos en estos criterios, examinamos y medimos un número determinado de paseos de frente acuático. El Muelle de Lambeth en Londres, de unos 4.5 m (unos 15 pies) de anchura, era claramente demasiado estrecho para un paseo que se extendía a lo largo de 4.827 m (3 millas) (fig. 9) El paseo de Brooklyn Heights mide 6.07 m (20 pies) de anchura y tampoco puede acomodar a la vez personas sentadas, apoyadas o asomadas, y dos grupos que se crucen (fig. 10) Encontramos en el otro extremo de la escala el paseo de Battery Park, situado en la parte superior de la isla de Manhattan, que mide 15.24 m (50 pies) de anchura y necesita de grandes multitudes para animar la zona (fig. 11) El paseo marítimo de Atlantic City también tiene una anchura de 15.24 m (50 pies) y, cuando se encuentra vacío, demuestra de forma dramática la necesidad de grandes multitudes (fig. 12) El prototipo que parecía acercarse más a Westway era el Carl Schurz Park en Nueva York (fig. 13). Mide unos 11 m (unos 35 pies) de anchura y esta dimensión tiene la capacidad de acomodar tanto grupos medianos de gente como paseantes solitarios. Tras algunas pruebas con cajas de cartón para simular diferentes alturas del muro, optamos por la misma anchura para Westway (fig. 14).

De hecho, acordamos una anchura de 10.36 m (34 pies) para nuestro paseo, 6.30,48 cm (1 pie) más estrecha que la de Carl Schurz, porque nos pareció que 34 pies representaba una dimensión más precisa y más cuidadosamente planeada. No queríamos que algún ingeniero en el futuro pensara que 10.67 m (35 pies) representaba tan sólo una aproximación que podría haber oscilado entre los 30 y los 40 pies.

C. W.



9



10



11



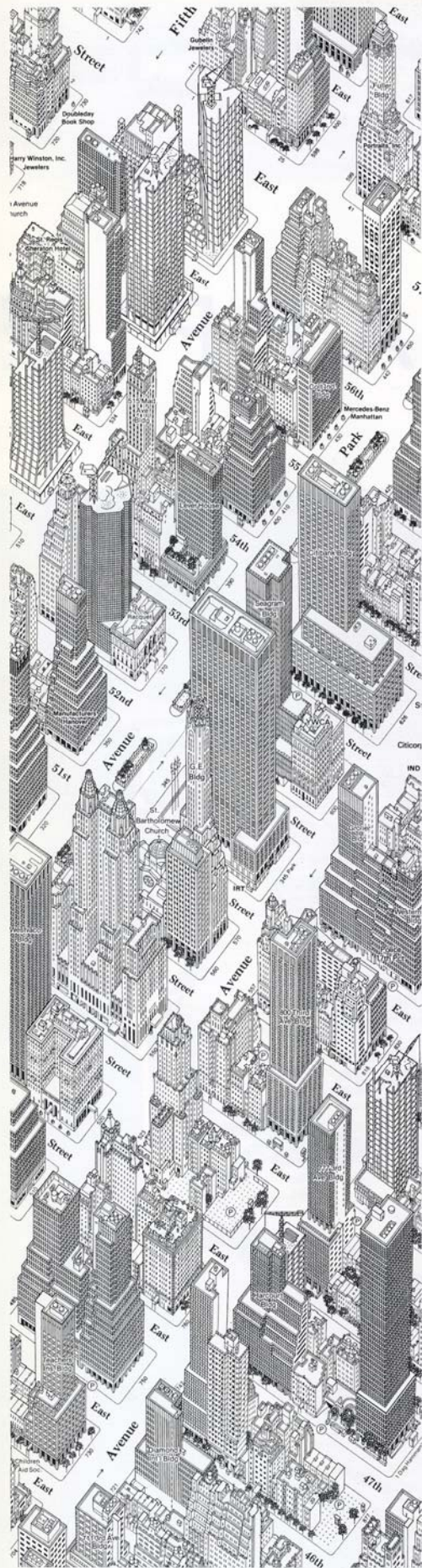
12



13



14



Los espacios largos y abiertos pueden resultar serenos y ennobecedores, como lo demuestran los céspedes de las mansiones rurales inglesas, en Wollaton Hall de Robert Smythson (fig. 26), por ejemplo, o en los jardines de André Le Nôtre en Versailles (fig. 27). En un paisaje llano, no obstante, los más ligeros cambios de nivel causan un impacto mucho mayor.

Los diseñadores han usado estas diferencias para marcar los límites de Westway Park. Situado en el borde de la ciudad, alejado del agua, el parque se encuentra a 38,10 cm (15 pulgadas) por encima de la acera, ofreciendo de este modo un asiento para los peatones que deseen descansar en el borde del parque. Este muro-asiento está jalonado por suaves rampas en cada uno de los muchos accesos al parque.

En el borde exterior, un cambio de nivel ligeramente más importante -46,2 cm (2,5 pies)- marca la transición del interior del parque al paseo. Este cambio también está delimitado por un muro-asiento a una escala más apropiada para el río, con sucesivos escalones y rampas que conducen al paseo expuesto. El diseño facilita la orientación para los usuarios del parque, y presta un mayor interés a estos cambios de nivel. En lugar de las bolas y pirámides que tradicionalmente adornan las escaleras, el diseño incorpora símbolos más apropiados para Nueva York: manzanas y rascacielos fuera de escala.

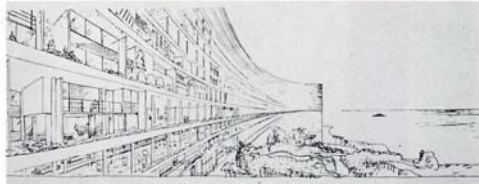
Una de las funciones primordiales del parque consiste en proporcionar diferentes experiencias funcionales y estéticas, y es lograda en parte a través de toda una variedad de caminos con distintos propósitos. Paralela al paseo abierto, y detrás de él, se extiende una avenida peatonal. En contraste al carácter espartano y rudo que ofrece el paseo abierto, ésta avenida está bordeada de árboles y pavimentada elegantemente con diversos diseños. Los paseantes no deben necesariamente competir con los ciclistas o los practicantes del "jogging".

Un carril para bicicletas serpentea suavemente a lo largo del borde interior del césped del parque, presentando otra geometría. Todos estos trazados se ven atravesados por caminos más cortos que cruzan el parque desde la ciudad hasta la orilla del agua.

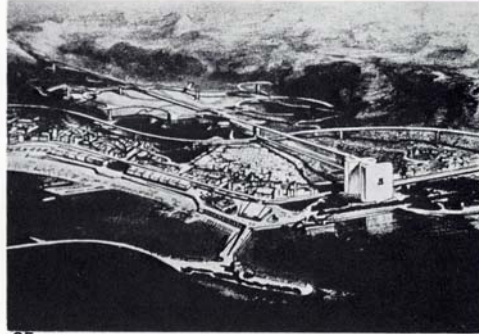
Los árboles atienden a varios propósitos arquitectónicos. La distancia regular que les separa a lo largo de toda la avenida crea un ritmo que constituye un contrapunto para las largas curvas de los árboles irregularmente espaciados en el borde interior. Esta mezcla de formalidad e informalidad halla su precedente en el Central Park de Frederick Law Olmsted, y en St James Park en Londres donde la fila rígida original de árboles plantada por Le Nôtre se enriquece con la plantación posterior y más sinuosa que se extiende por detrás, efectuada por John Nash (fig. 28). A medida que avanzamos por el césped llano y abierto entre filas de árboles, el efecto de perspectiva en el parque adquiere alguna analogía con un paseo en barca por los Everglades de Florida, donde se atraviesan vistas que se abren y cierran lentamente, ofreciendo una imagen parecida a la de los telones de fondo de teatro durante un cambio de escenografía.

Percibimos el Westway Park tanto a gran como a pequeña escala, mientras que evitamos la escala intermedia que tan a menudo domina en la "piazza mode" del diseño urbano actual. También funciona el parque a dos escalas temporales y, en este sentido, constituye a la vez un diagrama político-activo y un diseño fijo. El borde exterior se enfrenta al río de forma grandiosa y duradera. El borde interior bajo los árboles ofrece, a modo de bolsas de ardilla, zonas de dimensiones variadas que pueden ser lúdicas o destinadas a otras actividades aún no concebidas por personas que aún no residen cerca de un parque que aún no ha sido contruido.

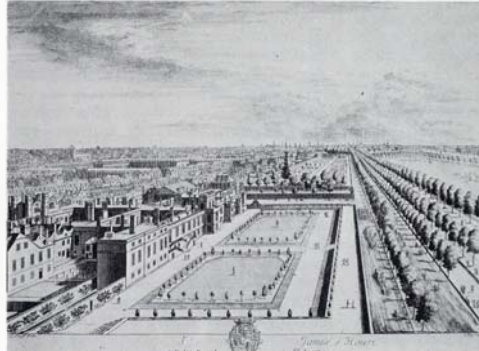
Se han planteado, por supuesto, varias áreas de servicios y zonas de juego infantiles, muchas de las cuales han surgido a raíz de reuniones con diversos grupos y asociaciones. Por otro lado, y como se desprende de nuestros estudios sobre Central Park, sabemos que el proceso de acordar, diseñar y construir equipamientos para un parque puede prolongarse durante largo tiempo después de su concepción. Westway Park puede acoplarse a este diálogo que irá desarrollándose en el futuro. Al igual que el río, el parque aúna la permanencia y el cambio.



24



25



26



27



28