Grand Central Terminal, laboratorio urbano

Manuel Julià Junio 2015



Tony Cenicola, The New York Times
Vista de Grand Central Terminal y la calle 42

Grand Central Terminal, laboratorio urbano

Beca investigación en Nueva York
Arquia / Real Academia de Bellas Artes de San Fernando

1. Introducción

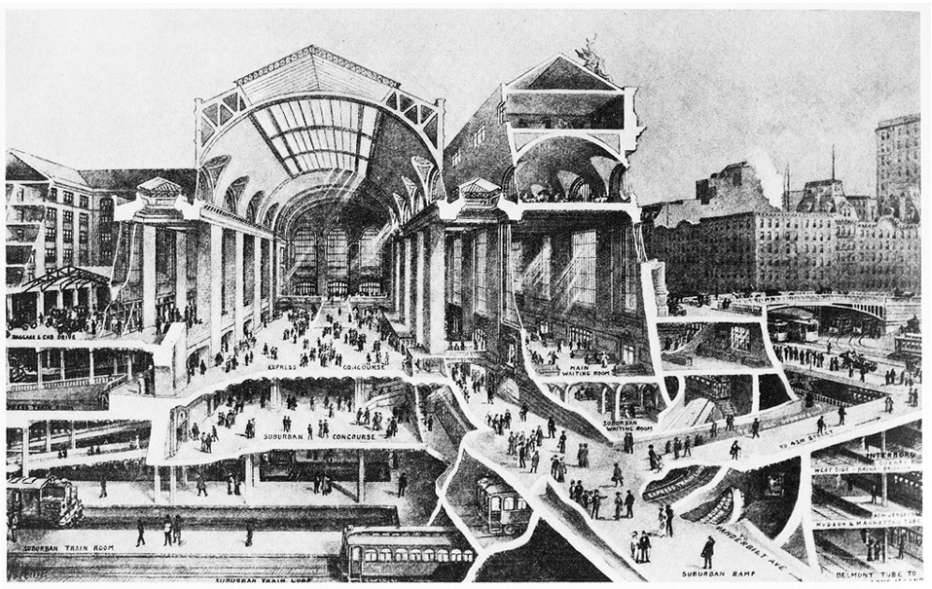
La propuesta que aquí se presenta pretende completar y ampliar la investigación desarrollada en la Escuela de Arquitectura de Barcelona (ETSAB), en el marco del programa de Máster de Investigación en Urbanismo por el Departamento de Urbanismo y Ordenación del Territorio (DUOT), que en este momento estoy concluyendo.

La investigación que quisiera desarrollar en Nueva York pretende, por lo tanto, establecer los cimientos para unos futuros estudios de doctorado con un aprendizaje, in-situ, de algunos aspectos que se desprenden de la arquitectura de Manhattan, entendida como laboratorio urbano y arquitectónico de excepción.

La investigación desarrollada hasta la fecha bajo el título, "Transiciones, umbrales e intervalos. Lugares de oportunidad en las infraestructuras de la ciudad contemporánea", ha perseguido el estudio y comprensión de los fenómenos y características que emanan de los lugares donde se ponen en relación una gran diversidad de flujos y actividades urbanas. Espacios de una cierta ambigüedad vinculados, básicamente, al acceso a las redes de movilidad que permiten delinear experiencias urbanas de referencia y construir lugares para la significación colectiva. Precedentes que se presentan híbridos entre arquitectura y urbanismo y que, en definitiva, contribuyen a definir de los contenidos políticos de la ciudad.

El foco se centra, así pues, en los espacios infraestructurales que han sabido superar la sobre-especificidad ingenieril que las concibió y establecen precedentes de altísimo interés para el diseño de la ciudad contemporánea. Casos ejemplares por no fisurar ni levantar barreras sobre el territorio sino contrariamente, cual cremalleras, generar contigüidad entre las actividades que las rodean.

Para ello quisiera participar durante mi estancia en el grupo de investigación que dirige el profesor Reinhold Martin en la Graduate School of Architecture, Planning, and Preservation de la Universidad de Columbia. El trabajo del profesor Martin, se ha centrado básicamente en el estudio histórico de los espacios, los poderes y los imaginarios estéticos vinculados al desarrollo infraestructural y de la movilidad. Acompañante de lujo, así pues, para dirigir la investigación que, sin duda, me podría ayudar a completar la que hoy tengo entre manos y que ha tomado como casos de estudio el ámbito de "Sergels Hötorget" en Estocolmo y la "Plaza de Catalunya" en Barcelona.



Sección fugada de la Grand Central Terminal. Scientific American, 1912

2. Objeto y ámbito de estudio

Mi objeto de investigación principal, será el complejo urbano compuesto por la estación de Grand Central Terminal en la calle 42 y sus inmediaciones. Asimismo, el estudio ahondará en los distintas fases del proyecto que se desarrolló a principios de siglo XX para su construcción y, con ello comprender cuáles fueron sus aportaciones a la teoría urbanística, arquitectónica y a la construcción de la ciudad contemporánea.

El ámbito y teoría de estudio, por lo tanto, pretende situarse en un territorio compartido por las disciplinas de arquitectura, las ciencias urbanas y la sociológica.

2.1 Hipótesis de la investigación

La presencia en nuestras ciudades de potentes infraestructuras para la movilidad y el transporte, puede estimular el florecimiento de espacios urbanos híbridos que ofrezcan a la ciudad una complejidad e intensidad positiva. Estos lugares, construidos cual transición adecuada entre sistemas de movilidad metropolitana y la ciudad consolidada, pueden catalizar procesos de apropiación cívica –mediante el movimiento, la formalidad y el encuentro- y, con ello, contribuir en la definición de potentes espacios de referencia para la significación colectiva.

2.2 Preguntas de investigación

¿Puede ser proyectada la transición entre infraestructuras y ciudad para que ésta genere significación y referencia?

¿Es posible codificar el espacio arquitectónico comprendido entre orden espacial (estático) de la ciudad y las dinámicas fluidas (mecanizada) de los sistemas de movilidad, para definir nuevos lugares sociales?

¿Puede la "forma" con que se construyen estos nodos de infraestructuras, es decir, una cierta configuración geométrica y espacial, invitar a la interacción social, a la intimidad y a la apropiación cívica?

¿Puede, en definitiva, ser proyectada la "urbanidad" en la ciudad contemporánea?

2.3 Criterios de la investigación

Los criterios que van a guiar el análisis para cuestionar la hipótesis de partida serán las siguientes:

- La densidad y la complejidad cualitativa. Valorando los criterios

relacionados con la integración de un amplio abanico de actividades económicas alojadas de manera equilibrada en el lugar.

- La mixtura de usos y de actividades, en contraposición a una programación de los espacios mono-funcional y de uso a tiempo parcial.

- Los espacios de la interacción frente a los espacio para la circulación. Aspectos del diseño físico de estos lugares que fomenten la puesta en relación entre componentes diversos, en contraposición al aislamiento, la conducción y la segregación.

- La accesibilidad, la permeabilidad y la inclusión. Valorando los espacios que funden los límites entre el dispositivo arquitectónico y el soporte urbano, integrando la ciudad con el territorio.

- La accesibilidad territorial e intermodalidad. Entendiendo los factores de transformación urbana, económica favorecidas por el intercambio e intersección entre sistemas de movilidad metropolitana.

3. Marco teórico y conceptual

La construcción de las ciudades ha ido frecuentemente acompañada por la implementación de unos criterios, normas y ordenanzas, que han regulado las características volumétricas, los requerimientos constructivos, así como la apariencia externa de sus arquitecturas. Un compendio de directrices explícitas que, consolidadas mayoritariamente por decantación a lo largo del tiempo, han caracterizado las soluciones más adecuadas para distintas transformaciones urbanas. Las ciudades de París, Barcelona, Ámsterdam o Nueva York, son el fiel reflejo de esta sedimentación histórica a través de una miríada de experimentos y ensayos que florecieron de esa intersección entre lugar, cultura y tiempo.
No obstante, el caso de estudio que quisiera seccionar mediante mi investigación presenta, a priori, algunas diferencias. El "Proyecto para la Ciudad Terminal" de Nueva York o, en otras palabras, el proyecto para la remodelación de la estación de Grand Central Terminal, se fraguó a partir de un elenco de soluciones inéditas y más bien implícitas que podrían, a modo de ejemplo, contribuir en la definición de herramientas de muy elevado interés para la construcción de la ciudad contemporánea.
Por un lado, el proyecto escapó de la tradicional mirada preocupada por el orden y control del macizo construido de la ciudad. Es decir, de esa voluntad de regir unas volumetrías, unas densidades, unos estándares higiénicos y unas cualidades figurativas. Contrariamente, la propuesta ahondó, básicamente, en la estrategia para reordenar las diferentes infraestructuras que allí convergían, así como en el cuidadoso diseño de los elementos físicos para acceder y salir de los distintos sistemas de movilidad, metro, autobús y trenes. En este sentido, Grand Central Terminal representa un proyecto seminal para el urbanismo contemporáneo y la arquitectura ferroviaria, pues, avanzándose a su tiempo, ofreció nuevos modelos y



Fachada principal de Grand Central Terminal en la calle 42, 1920



Main concourse, Grand Central Station, Hal Morey 1930

directrices para la integración de grandes infraestructuras en el seno de la ciudad consolidada. Lecciones que, en el actual de frenesí urbanizador a nivel mundial merecen, sin duda, ser revisitadas por su potencial y valía.
Por otro lado, bajo mi punto de vista, el interés del caso de estudio propuesto subyace también en su condición de "esquina" como defendía Manuel Solà-Morales en la exposición Ciutats Cantonades del año 2004 en el Fórum de las Culturas de Barcelona. Una esquina, según comentaba Solà-Morales, circunscrita en una idea de intersección, conflicto y diferencia, y entendida, por lo tanto, como un elemento capaz de dotar de estructura, inflexión y orden complejo a la ciudad.
En resumen, quisiera mediante mi investigación, interrogar cuáles fueron estas claves implícitas del proyecto de Grand Central Terminal que permitieron integrar al lugar y dotar de "urbanidad" a todo ese compendio de infraestructuras. Me gustaría, concluir, en la medida de lo posible, subrayando aquellos argumentos, lecciones o criterios que podríamos aprender del susodicho ejemplo, para abordar el futuro diseño de estos espacios dentro la ciudad contemporánea. Espacios de una cierta incertidumbre donde una gran diversidad de personas, flujos y arquitecturas intersecan generando estímulo e innovación.

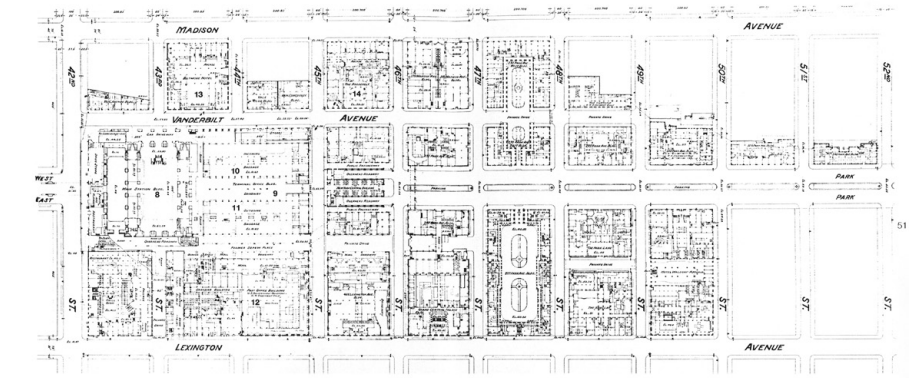
3.1 Justificación e idoneidad del tema de estudio

Existen, allí donde se cruzan las infraestructuras que soportan la movilidad urbana con las arquitecturas que arropan su actividad, lugares propios. Espacios híbridos surgidos en el seno de las redes de transporte, que funden y confunden las actividades propias del movimiento de las sociedades metropolitanas para definir importantes espacios de significación colectiva.

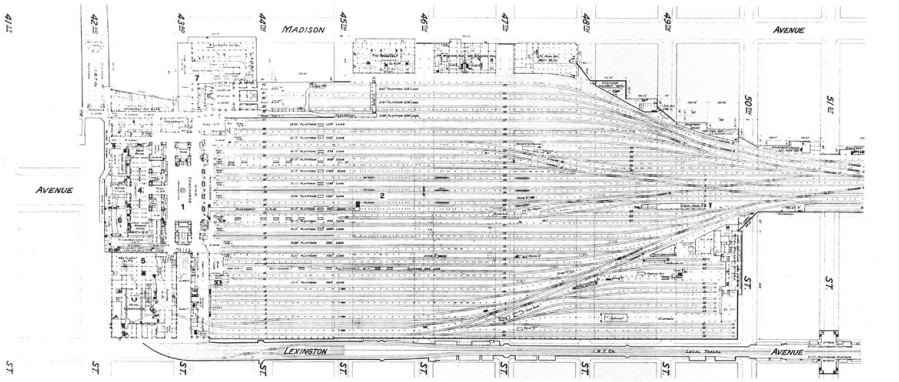
Insertos en nuestras ciudades y utilizados constantemente por las gentes –ya habituadas al trajín circulatorio y al desplazamiento constante por variadas geografías- emergen éstos lugares (como Grand Central Terminal) cual grandes depositarios de oportunidad para el diseño y la transformación de la ciudad contemporánea. Estos lugares, retazos entre mundos aparentemente contrapuestos, pueden ser minuciosamente planificados con la voluntad de sosegar y enriquecer la desorientación causada por el movimiento errático, aséptico y desorganizado (Koolhaas) que, muy a menudo, encauzan las distintas redes de movilidad.

Me propongo, mediante mi investigación en Nueva York, descifrar la existencia de una cierta tipología o categoría propia o, más modestamente quizás, la pertinencia de algunos mecanismos de proyecto que permiten resolver la integración física de estas redes de movilidad con la ciudad consolidada conformando memorables escenarios de "urbanidad" (Solà-Morales).

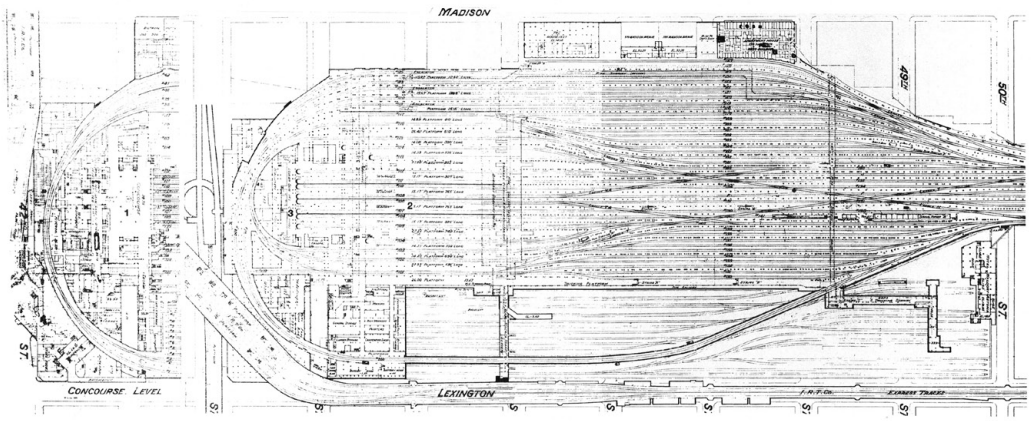
Uno de los aspectos que centrará el debate es el impacto que ha tenido sobre ciudades y territorios, la planificación segregada de las infraestructuras surgida de la modernidad. Sin ir más lejos, por ejemplo,



Street level



Express level



Suburban level

All drawings on pages 50–51 are dated 1931, revised 1952

Planta nivel calle, nivel trenes exprés y trenes suburbanos

afirma el arquitecto y urbanista holandés, Rem Koolhaas, que el producto por antonomasia del movimiento moderno y por extensión de la metrópoli contemporánea, no es la arquitectura moderna en sí misma sino, de facto, el espacio baldío y residual entre espacios programados; el "espacio basura" si le citamos textualmente. Si leemos a Ignasi de Solà-Morales coincidiremos al hablar de estos mismos espacios como los "terrain vague" o espacios condenados al silencio y coartados de su aptitud e idiosincrasia. Son éstas, algunas referencias que, en definitiva, atribuyen a la planificación segregada de la modernidad, la aparición de estos espacios sin "propósito", estos "no-lugares", retazos intersticiales de la planificación económica de la urbe y de sus infraestructuras. Espacios, en otras palabras que, bien sea por aislamiento, por la falta de continuidad física o por su excesiva fragmentación ponen en evidencia la crisis del papel vertebrador que el espacio público tuvo históricamente en su dimensión cívica. (Moreno)

Muchos son, hoy en día, los teóricos, académicos y profesionales que, de alguna manera u otra, han sometido a escrutinio las condiciones socio-espaciales propuestas por la ciudad mono-funcional y el zoning "moderno". Críticas que, más allá de revindicar algunas cualidades de la calle y de la ciudad histórica, de algún modo implícito, también han intuido el elevadísimo potencial que estos espacios comprendidos entre "lo planificado" contenían para la transformación del paisaje social y urbano. Así pues, también en esta misma dirección pretende alinearse el trabajo de investigación propuesto, poniendo el foco, precisamente, en una "familia" de estos espacios residuales surgidos de la planificación de las infraestructuras de movilidad: las transiciones de acceso.

Si observamos el actual contexto de creciente urbanización global, la hiper-especificidad ingenieril con la que las infraestructuras se siguen mayormente diseñado, ha desencadenado en la aparición de vastos territorios con un alto grado de "fragilidad" (Sennett). Infraestructuras hiper-definidas, en definitiva, que han multiplicado los planos de referencia para el movimiento y la vida cívica, incrementando las cotas urbanizadas en el eje vertical, así como también la fragmentación de los territorios. Este proceder, que ha premiado por encima de todo, el confort y la seguridad de los usuarios de esas infraestructuras, por encima de otros criterios, como la permeabilidad o la apropiación cívica, ha condenado a muchos territorios a cargar con ingentes constelaciones de "no-lugares"(Augé).

El objetivo de la investigación, así pues, sintoniza con la sugerencia apuntada por el profesor Manuel de Solà-Morales, que invitaba a una cierta reformulación del corpus teórico de la praxis del urbanismo infraestructural (caracterizado por una visión simple y mono-funcional). Con ello, Solà-Morales animaba a aprovechar la presencia de estos grandes artefactos en la ciudad como hechos edificatorios de primera magnitud y, en definitiva, percibirlos como otra gran oportunidad para transformar en positivo la calidad del espacio urbano y, por ende, la vida de los ciudadanos.

Con estas premisas como faros de referencia, la investigación propuesta

en Nueva York pretendería, modestamente, de contribuir. Por un lado, corroborando o negando la existencia de éstos lugares que precisamente han sabido sacar partido de los "espacios basura", de esas "transiciones" entre lo urbanizado, de los "umbrales" definidos por la movilidad y la arquitectura. Y, por otro, intentando establecer qué criterios de diseño puedan ser extrapolables a otros ámbitos de acceso a la movilidad metropolitana para que éstos definan escenarios cívicos y por lo tanto doten de orden complejo a la ciudad futura.

4. Metodología

4.2 Estrategia Metodológica

Para abordar el análisis de Grand Central Terminal, la investigación utilizará una metodología que consiste en codificar, en la medida de lo posible, la identidad residente en el sitio. Para ello, se propone el estudio de sus cualidades morfológicas y sus características físicas, intentando, como también anticipaba Kevin Lynch, comprender si esta supuesta identidad reside, de algún modo u otro, en su aspecto o imagen ambiental. En primer lugar, cabrá ver si ésta imagen de Grand Central puede ser distribuida analíticamente en distintas partes, a saber, identidad, estructura y significado. Una imagen, por lo tanto, que nos requerirá en primer término, identificar un objeto -en este caso el espacio "gradiente o umbral" de la estación- que permita su distinción con respecto de otras cosas y, por lo tanto su reconocimiento como entidad separable y codificable. Este código de estudio estimará aspectos de orden formal, programático, constructivo pero, también, de cariz perceptivo, y será aplicado de dentro hacia fuera por las distintas partes del recinto.

4.1 Fases de la investigación

La investigación se estructurará en distintas fases que pretenderán, por encima de todo, barrer el corpus teórico y documental existente sobre el objeto de estudio, la propia ciudad y otros casos parecidos en el continente americano.

Propongo, así pues, una primera fase que se centrará, básicamente, en la recopilación exhaustiva de toda la información original, manuscrita o gráfica, disponible en los fondos y archivos gráficos de la ciudad. Ya se encuentre ellos depositados en la propia Universidad de Columbia, así como en el extenso Museo del Transporte de Nueva York. También se registrarán los antecedentes y claves históricas que estructuraron el concurso para la remodelación de la estación, las ambiciones de los clientes, así como también las propias expectativas de la ciudad en las distintas fases del proyecto.

En una segunda fase, se propone el registro y caracterización de los







Grand Central Theatre, Oyster Bar y Main Waiting Room, espacios con funciones complementarias





Rampas para conectar los distintos niveles de la estación y la ciudad, 1912

distintos dispositivos arquitectónicos que han otorgado a Grand Central Terminal la condición de proyecto seminal para el urbanismo contemporáneo. Se elaborará un redibujado completo de conjunto, con especial énfasis a todos aquellos dispositivos arquitectónicos que garantizan la consecución de la "urbanidad", escaleras, rampas, túneles, plataformas, puentes, etc.

En una última fase y a modo de contraste, iniciaré un trabajo de síntesis crítica, comparando algunos otros proyectos de renovación de arquitectura ferroviaria desarrollados en EEUU.

Las conclusiones del estudio pasarán, por lo tanto, por una caracterización taxonómica de todos aquellos elementos arquitectónicos que componen el conjunto de Grand Central Terminal, pero también por una discusión final que indique cuales han sido los principales aportes a la cultura urbanística del proyecto.

4.3. Finalización

Me gustaría acabar, no obstante, anticipando que probablemente el interés de Grand Central Terminal no se encuentre aisladamente en sus arquitecturas, ni tampoco éste en sus infraestructuras. Puede que, incluso, éste ni tan solo tenga que ver con los usos allí reunidos. Sospecho, contrariamente, que su valía reside en esa complejidad positiva que ofrece al Midtown de Manhattan y en la manera como el proyecto supo poner en relación todas sus partes con el fin de construir ciudad. Pareciera, asimismo, que su calidad urbana y arquitectónica, resida también en su capacidad de definir un paisaje de infraestructuras "humanizado" (Barrionuevo). Un ámbito, además, donde las cualidades de iluminación natural y ventilación son análogas a cualquier espacio exterior, una gran plaza cubierta.

El caso de estudio propuesto me empuja a pensar que, muy probablemente, hoy en día, el proyecto urbano contemporáneo tenga mucho más que ver con un crecimiento no tanto cuantitativo y centrífugo, sino, contrariamente, cualitativo y centrípeto. Puede también que, análogamente a lo podamos estudiar de Grand Central Terminal, las reglas que deban regir estas nuevas transformaciones se alejen de los grandes esquemas o propuestas sino que tengan mucho más que ver con una metodología de trabajo específica y con criterios que operen de forma estratégica y precisa.
En este sentido, por último, es probable que la investigación sobre Grand Central Terminal nos sirva de paradigma para entender cómo atender a la nuevas constricciones del proyecto urbano: por un lado el cuidado por las distancias cortas, por el matiz y la sutileza pero, a la vez, por la atención a las grandes necesidades de movilidad, a la urbanidad y a la dimensión colectiva para, con ello, establecer nuevas herramientas con las que moldear la ciudad del futuro.







Eventos públicos en el Main Concourse

Bibliografia

ALLEN, Stan (1997); "Infrastructural Urbanism", Ed. Cambridge Journal of Architecture, Scroope 9

ASCHER, Francois (2001); "Les nouveax príncipes de l'urbanisme. La fin des villes n'est pas à l'ordre du jour", Ed. Éditions de l'Aube

AUGÉ, MARC (1993), Los no-lugares. Espacios del anonimato. Ed. Gedisa. Barcelona

BARRIONUEVO, Antonio (2005), "La ciudad bajo el nivel del terreno", Documents de Projectes d'Arquitectura DPA num. 21, Ed. Universitat Politècnica de Catalunya

GRAHAM, Stephen; MARVIN, Simon (2001), "Splintering Urbanism", Ed. Routledge

GEHL, Jan (2004); "La Humanización del espacio urbano", Ed. Reverté

HAUCK, Thomas; KELLER, Regine; KLEINEKORT, Volker (2012), "Infrastructural Urbanism. Addressing the In-between", Ed. DOM publishers

KOOLHAAS, Rem (1978), "Delirious New York", Ed. Gustavo Gili

KOOLHAAS, Rem (2006), "Junkspace", Ed. Quodlibet

LYNCH, Kevin (1960), "The Image of the City", Ed. Massachussets Institute of Technology Press

SENNETT, Richard (1997), "Flesh and Stone. The Body and the City in Western Civilization", Ed. W.W. Norton & Company

de SOLÀ MORALES, Manuel (1992), "Espacios públicos, espacios colectivos", La Vanguardia, 12 de Mayo

de SOLÀ MORALES, Manuel (2008), "Para una urbanidad material", Ed. Gustavo Gili

de SOLÀ MORALES, Ignasi (1995), "Terrain Vague", Ed. Anyone corporation

“Grand Central Terminal, laboratorio urbano”
Manuel Julià

Beca investigación en Nueva York
Arquia / Real Academia de Bellas Artes de San Fernando