RENATURALIZE NEW YORK



BRIEF

"Mi última conclusión es que el hombre en Nueva York es como una rata. El hombre no fue creado para esta artificialidad. Hay una imperiosa necesidad de volver a la tierra. Palparla, olerla"
Cesar Manrique

Nueva York fue durante años el paradigma de la ciudad global. Fundada en 1624, alcanzó su apogeo entre los años '30 y '60 a través de la construcción de rascacielos y grandes parques urbanos. Su desarrollo ha sido objeto de estudio en universidades de urbanismo y arquitectura alrededor del mundo.

En el siglo XXI, la ciudad se encuentra ante un cambio de paradigma. Las torres y los parques urbanos lucen igual de espectaculares pero el espacio público se ha degradado considerablemente. Los espacios privados son inaccesibles y los espacios peatonales son mínimos, siendo ampliamente mayoritaria la movilidad vehicular.

El objetivo del proyecto es devolver a la ciudad de Nueva York el esplendor de otras épocas a partir de retomar el contacto con la naturaleza. Se plantea intervenir el espacio concedido al coche hace 100 años para crear espacios ciudadanos de relación. Crear vectores verdes en la cota cero que rompan los parques urbanos cerrados y transformen la ciudad en un parque.



Central Park / Nueva York

RENATURALIZE NEW YORK

INTRODUCCIÓN

Hombre y naturaleza

Urbanizando la naturaleza

PROBLEMÁTICA

Ciudades vehiculares

Ciudades impermeables

Ciudades resilientes y contexto actual

El caso de Nueva York. Crecimiento y apogeo

El caso de Nueva York. Decadencia

OBJETIVOS

Renaturalizar Nueva York

PROCEDIMIENTO DE INVESTIGACIÓN

Análisis in situ

Biblioteca del Estado de Nueva York

Entrevistas

Casos de estudio: Referencias

Zonas de oportunidad

Catálogo de soluciones

EXPERIENCIA PERSONAL

Gastón Saboulard

CONCLUSIÓN

Introducción

Breve introducción al hombre y la naturaleza virgen

"Look deep into nature, and then you will understand everything better" Albert Einstein

Se denomina naturaleza virgen a todo entorno de la Tierra que no ha sido significativamente modificado por la actividad del ser humano. La relación entre el hombre y la naturaleza varía a lo largo de la historia. El hombre antiguo y medio se sentía parte de la naturaleza, la naturaleza era un regalo de un creador. A raíz de esto, sentía gran responsabilidad de cuidarla. La relación con la naturaleza nos es de sujeto y objeto, sino de sujeto – sujeto. No hay una dominación de uno sobre el otro. La naturaleza es parte de la vida del hombre, por tanto, viven en una armonía constante.
Una obra que ejemplifica la naturaleza y el hombre es "El caminante sobre el mar de nubes". La obra representa a un viajero, el propio Friedrich, que se encuentra de pie en lo alto de una montaña elevada mirando un mar de nubes que queda debajo. El viajero se encuentra de espaldas y se pueden ver los picos de otras montañas saliendo entre la niebla, mientras que una cadena de enormes montañas ocupa el fondo. Esta obra de arte está creada teniendo en cuenta las convenciones de género tanto del Romanticismo como del paisaje.
ueva York fue durante años el paradigma de ciudad global. Fundada en 1624, alcanzó su apogeo entre los años '30 y '60 a través de la construcción de rascacielos y grandes parques urbanos. Su desarrollo ha sido objeto de estudio en universidades de urbanismo y arquitectura alrededor del mundo.
En el siglo XXI, la ciudad se encuentra ante un cambio de paradigma. Las torres y los parques urbanos lucen igual de espectaculares pero el espacio público se ha degradado considerablemente. Los espacios privados son inaccesibles y los espacios peatonales son mínimos, siendo ampliamente mayoritaria la movilidad vehicular.
El objetivo del proyecto es devolver a la ciudad de Nueva York el esplendor de otras épocas a partir de retomar el contacto con la naturaleza. Se plantea intervenir el espacio concedido al coche hace 100 años para crear espacios ciudadanos de relación. Crear vectores verdes en la Cota 0 que rompan los parques urbanos cerrados y transformen la ciudad en un parque.



"Der Wanderer über dem Nebelmeer". Caspar David Friedrich

Introducción

Urbanizando la naturaleza

La relación de hombre moderno con la naturaleza es de sujeto – objeto. El hombre se enfrenta con la naturaleza en una lucha hasta dominarla y explotarla. No hay una armonía en la relación entre estas dos realidades. El hombre busca su bien por medio de la naturaleza.

El jardín inglés es un tipo de parque que tuvo su origen en Inglaterra durante el siglo XVII. Estableció un modelo de jardín de acompañamiento a la arquitectura en Europa. Sus aspectos más sobresalientes eran la formalidad y artificialidad de sus formas. El diseño de estos jardines constituía un arte sofisticado de complicadas plantas geométricas, cuidadosamente configuradas.

Un ejemplo sobresaliente de lo expuesto se encuentra en los jardines Palacio de Versalles. Los arquitectos ingleses del siglo XVIII rechazaban este tipo de parque por motivos estéticos, de carácter filosófico, relativos a la introducción del concepto de lo natural y las formas naturales, antes de haber sido deformadas por la fuerza humana. Así, para los paisajistas ingleses, las laderas, colinas, árboles y arbustos adoptaban sus propias formas con total libertad, sin constricción a ninguna norma geométrica.

Un parque urbano es un espacio verde recreacional para los habitantes de una ciudad. Inicialmente los parques parques públicos eran terrenos que habían sido cedidos por privados. Joseph Paxton diseñó en 1842 el primer parque urbano en un suburbio de Liverpool.

En los inicios del siglo XX, los parques de Estados Unidos contenían servicios comunitarios como piscinas, parques de juego y edificios cívicos, con la intención de cohesionar la sociedad y "americanizar" a los inmigrantes. Siguiendo los lineamientos de Paxton, Olmsted plantea la creación de otro similar pero a mayor escala. Estaba creando el parque urbano por antonomasia: el Central Park de Nueva York.



"Stourhead" English garden

Problemática

Ciudades vehiculares

Las ciudades han entregado sus espacios colectivos a satisfacer las demandas del vehículo como medio de transporte privado. El automóvil es el medio de transporte que más impactos provoca, que resulta más caro, y el que más energía consume. Su uso generalizado y desmesurado, que provoca la congestión e ineficiencia de todo el transporte viario. La ampliación de viario, la receta habitual ante situaciones de congestión, la mayor parte de las veces sólo supone un empeoramiento de los problemas a medio plazo.

La superficie urbana dedicada al automóvil es de entre el 20 y el 30% del total, alcanzando en urbanizaciones de nueva construcción porcentajes del 40%. Esta proporción de espacio urbano ocupado se reparte entre el dedicado a aparcamiento y el empleado para la circulación de los vehículos.

Este consumo es el responsable del modelo actual de ciudad y de su desarrollo urbano. Una ciudad que se ha ido adaptando al coche a costa de ir cediéndole cada vez más espacios. Si las calles han perdido su función como lugar de encuentro y de sociabilidad, han pasado de alojar personas a encajar coches, y se han visto reducidas a un simple lugar de tránsito, es debido a este proceso que ha primado el automóvil privado y su fomento desmesurado frente al resto de ciudadanos o medios de transporte.

El uso excesivo del automóvil, con su expansión urbana de las últimas décadas, son también causantes de la inhibición de los transportes no motorizados. Peatones y ciclistas no encuentran lugar en una ciudad hostil para ellos. Una ciudad diseñada para el coche, sin espacio ni facilidades para andar o pedalear, donde el régimen de miedo (por atropello) del automóvil y la contaminación que produce se combinan inhibiendo a peatones y ciclistas.

Por eso la afirmación de que el automóvil es un medio imposible de democratizar: a medida que más y más gente lo utiliza más ineficiente se vuelve él y todo el sistema de transporte viario.

Ciudades impermeables

Este proceso trae aparejado la pavimentación total de la ciudad. Las aglomeraciones urbanas se transforman en superficies impermeables que impiden drenar el agua frente a catástrofes naturales como inundaciones a raíz del crecimiento de ríos o gran cantidad de lluvia.

Además del factor agradable que tiene la naturaleza sobre el ser humano, la vegetación puede mitigar los efectos de la contaminación atmosférica en las ciudades combatiendo el cambio climático. Los árboles limpian el aire, proporcionan oxígeno y refrescan las calles de la ciudad entre otras cosas.

Ciudades resilientes y contexto actual

Frente a la urbanización dura de las ciudades, se contraponen las llamadas ciudades resilientes. Preparar a las ciudades para el cambio, la gestión de la adversidad, la resistencia y para la toma de medidas reducir el riesgo. La urbanización y el desarrollo sólo pueden ser sostenibles si se adaptan a las futuras demandas y los riesgos, y es resiliente a las consecuencias del cambio climático o los desastres naturales.

Son ciudades caminables, beneficio que impacta directamente en el medio ambiente y en la economía de un lugar, además de la salud de sus habitantes. Si una ciudad cuenta con calles bien conectadas, paseos peatonales y senderos bien mantenidos, además de una red de transporte público eficiente que permita acceder a ellos, los ciudadanos no deberían tener la necesidad de usar los autos.

La investigación se enmarca dentro del programa de ciudades resilientes de UN-Habitat y los objetivos que estableció La Organización de las Naciones Unidas (ONU) para el año 2030 como combatir el calentamiento global a través de crear comunidades y ciudades sostenibles aplicando los parámetros de eficiencia energética y bajas emisiones.

El caso de Nueva York. Crecimiento y apogeo

El primer explorador en atisbar la isla de Manhattan en 1524 fue el navegante Giovanni da Verrazzano al servicio de la corona francesa. Sin embargo, los holandeses fueron los primeros europeos en instalarse en la zona y en 1614 construyeron Fort Nassau. En 1626, Peter Minuit creó una colonia especializada en el comercio de pieles con los indios a la que denominó Nueva Ámsterdam. En 1674 pasó de los holandeses a los ingleses que la rebautizaron con el nombre de Nueva York en honor al Duque de York. Con los ingleses Nueva York ganó importancia y prosperidad como puerto comercial, y en 1754 se fundó la Universidad de Columbia.

La inmigración y el desarrollo transformaron la ciudad, de tal forma que en 1835 Nueva York se convirtió en la ciudad más grande de Estados Unidos. Hasta 1898 la ciudad estaba formada únicamente por Manhattan a la que se unieron los distritos de Brooklyn, Queens, Bronx y Staten Island. Durante el siglo XX Nueva York no ha dejado de crecer y se volvió un centro mundial para la industria, el comercio y las comunicaciones. Nueva York se convirtió en el centro de la inmigración europea, asiática y de América latina. Es lo que hace a Nueva York tan diferente del resto de colonias inglesas. La de Nueva York es más compleja; reúne muchas historias de varias procedencias.

El primer tren subterráneo y “Interborough Rapid Transit Company” comenzó a operar en 1904. El skyline de Nueva York cambió totalmente en los años ‘30 con la construcción de algunos de los rascacielos más altos del mundo.



Nueva York - 1930



Nueva York - 2016

El caso de Nueva York. Decadencia

"New York was a city where you could be frozen to death in the midst of a busy street and nobody would notice" Bob Dylan

En las décadas anteriores a la Segunda Guerra Mundial, la ciudad perdió población, muchos habitantes se mudaban a los suburbios. También sufrió la erosión de su base industrial. Como muchas ciudades estadounidenses, New York sufrió varios choques raciales en los años '60, y en los '70, la ciudad ganó una reputación de alta criminalidad. En 1975, la ciudad tocó fondo y tuvo que declararse en bancarrota.

Los años '80 vieron el renacer de Wall Street, y la ciudad reclamó su rol como centro financiero del mundo. En los años '90, las tasas de criminalidad disminuyeron drásticamente y la pérdida de población se revirtió.

A pesar de que bajó la criminalidad y la ciudad se hizo más amable, la planificación urbana conserva criterios de inicios de siglo XX. Gran parte del espacio público se destina a los vehículos tanto en su circulación como aparcamientos. Las aceras son pequeñas y están en muy mal estado de conservación así como los espacios de recreo. Los parques urbanos son de calidad pero normalmente están confinados en su perímetro y de difícil integración.

Dos ejemplos paradigmáticos son el Central park y el Highline park. El Central Park es un parque urbano público situado en el distrito metropolitano de Manhattan, en la ciudad de Nueva York, Estados Unidos. En 1855, Nueva York cuadruplicó su población. Como la ciudad se había ampliado, la gente tenía pocos espacios abiertos a los que acudir e iba principalmente a los cementerios para alejarse de la ruidosa y caótica vida de la ciudad. Poco después, la necesidad por parte de la ciudad de Nueva York de poseer un gran parque público.

Mientras que gran parte del parque parece natural, contiene varios lagos artificiales, dos pistas de patinaje sobre hielo y áreas de hierba usadas para diversas actividades deportivas. El parque tiene forma rectangular y dimensiones aproximadas de 4000 x 800 m y cuenta con unos 25 millones de visitantes al año.



Central Park / Nueva York

Según Olmsted, el parque fue «de gran importancia, siendo realmente el primer parque hecho en este siglo, lo que es un gran signo de un buen desarrollo democrático...»

El central park es un parque que ha funcionado y funcionará bien. El proyecto de investigación indaga sobre los límites de la intervención. El parque del siglo XXI no puede estar confinado entre 4 lados, la ciudad entera tiene que ser Central Park.

Algo similar sucede con el Highline park en el sentido del éxito a pesar de su confinamiento. Es un parque urbano elevado construido sobre una antigua línea de ferrocarril de Nueva York que se construyó en los años treinta con el fin de desarrollar el lado oeste de Manhattan.

En su origen, las vías del tren se elevaron a una altura de 10 metros para proteger la zona más industrial de Manhattan y evitar tanto atascos como accidentes. El tráfico de trenes cesó en 1980 y los terrenos quedaron desocupados.

No fue hasta 2006 cuando se reinició la actividad para su rehabilitación como un espacio urbano. High Line Elevated Park tiene más de 2 kilómetros de longitud y recorre desde Gansevoort Street hasta la calle 34 de la parte oeste de Nueva York. Durante todo el recorrido el parque High Line está repleto de bancos para sentarse o tumbarse, siendo un lugar que ha adquirido importancia en la ciudad.

El highline es eficiente pero la investigación cuestiona por qué se ha de elevar a los peatones y confinarlos a la Cota +1. El Highline es un gran proyecto pero sería mejor si se extiende el efecto highline. La ciudad entera tiene que ser un highline.



Highline Park / Nueva York

Objetivos

La ciudad de Nueva York está construida sobre una trama urbana ordenada y regular. Esta trama, de aspecto clásico, fue proyectada para satisfacer las necesidades públicas y privadas. La malla se establece como dibujo abstracto en dos dimensiones (2D). La altura de los edificios rompe con la trama isótropa introduciendo una nueva dimensión a la lectura de la trama. Los rascacielos dinamizan el espacio transformando un tejido clásico en un entramado tridimensional moderno (3D).

Durante años Nueva York configuró el paradigma de ciudad global. La ciudad fue una exacerbación de la intensidad arquitectónica y la densidad de población. La construcción de rascacielos y grandes parques urbanos la transformaron en un centro neurálgico mundial para los amantes de la cultura al mismo tiempo que aumentaban los márgenes de rendimiento de los bienes raíces en la ciudad.

Los intereses económicos, así como los lobbies como son la industria automovilística, las petroleras hicieron que la ciudad se transforme en un terreno destinado al coche. Grandes avenidas de varios carriles poblaron la ciudad, pavimentando la totalidad de la misma. Las grandes superficies son impermeables, impidiendo el contacto del ciudadano con la naturaleza.

El objetivo del proyecto es devolver a la ciudad de Nueva York el esplendor de otras épocas a partir de nuevas herramientas. Estas herramientas son basadas en las preocupaciones actuales y no en las de hace cien años como cuando se consolidó la trama.

Se plantea intervenir la Cota cero (+-0) de la ciudad de Nueva York y redistribuir las atribuciones del espacio de titularidad pública. Reducir el espacio concedido al coche para crear espacios de encuentro así como generar sinergias entre los espacios privados y espacios públicos.

Si durante los últimos cien años Nueva York se preocupó de dinamizar la tercera dimensión ganando espectacularidad y globalidad, en este trabajo propongo un análisis y posterior ejecución de una intervención que cree una nueva topografía. La creación de vectores verdes ex Novo que se yuxtaponen a las tramas existentes: Si el dibujo de la trama es 2D y la imponente altura del conjunto es 3D, los nuevos vectores naturales son la cuarta dimensión 4D que renaturaliza las superficies de la ciudad. A través de un catálogo de soluciones, se puede intervenir la ciudad en Cota 0, fachadas, medianeras, cubiertas y más sectores de estudio.

El trabajo enuncia las posibilidades de complementar los espacios peatonales con los espacios verdes así como la relación con los equipamientos públicos y principales puntos de transporte público. A su vez pretende generar sinergias entre los espacios privados y públicos mejorando los entornos urbanos consolidados.



Nueva York / hoy



Nueva York / Intervención

Procedimiento de investigación

Análisis in situ

El análisis es la identificación y separación de los elementos fundamentales donde se descomponen y desintegran las ideas. Para la realización del presente proyecto realizaré una primera etapa teórica reforzando y completando la información que dispongo a día de hoy como por ejemplo un estudio de la jerarquía viaria, los espacios públicos, los equipamientos, la climatología y la vegetación entre otras. Y una segunda etapa donde, aprovechando estar en el sitio, se realizarán visitas in-situ a fin de estudiar el lugar de primera mano y poder confirmar las hipótesis lanzadas inicialmente.

Biblioteca del Estado de Nueva York

El proyecto de investigación contempla investigar en fuentes documentales del estado de Nueva York, ejemplo de ello puede ser la Biblioteca del Estado de Nueva York.

Entrevistas a expertos

El proyecto de investigación contempla entrevistar a arquitectos y urbanistas a fin de integrar rápidamente a la ciudad y disponer información de primera mano.

Casos de estudio: Referencias

Se propone seguir numerosos ejemplos que colaboren a establecer un marco común de actuación. Nos parece ejemplar el caso de Barcelona en cuanto a urbanismo inclusivo. Las plazas y las calles son valores del urbanismo y la democracia: la arquitectura en favor del pueblo.
También se seguirán referentes americanos por su metodología de trabajar involucrando el ámbito privado en las intervenciones. Se contemplará la intervención de infraestructuras obsoletas así como operaciones de microcirujía en zonas de baja densidad.

Zonas de oportunidad y catálogo de soluciones

El análisis deriva en unas conclusiones que establecen unas zonas u objetos de oportunidad. Dependiendo de cada oportunidad se asigna un catálogo de soluciones genéricas con aplicaciones prácticas. Estas aplicaciones fueron tomadas a partir de referencias adecuadas en cada caso.
Una vez realizada la investigación, se pueden dar soluciones parciales.

ZONAS DE OPORTUNIDAD

Zonas poco densas
Reutilización patrimonio industrial
Elemento vehicular: Avenidas
Elemento mínimo necesario (calle)

Paramentos verticales: Fachadas
Paramentos verticales: Medianeras

Cotas.
Intervenciones en cota 0
Intervenciones en Cota 5
Intervenciones en Cota 45

CATÁLOGO DE SOLUCIONES

A partir del conocimiento obtenido in situ a raíz de la observación y análisis detallado de la jerarquía viaria, los espacios públicos, los equipamientos, la climatología y la vegetación entre otras cosas, el proyecto propondrá un catálogo de soluciones frente a las zonas de oportunidad.

Experiencia personal

Gastón Saboulard, Arquitecto graduado por la Escola Tècnica Superior d'arquitectura de Barcelona ETSAB en 2013. Participó en diferentes workshops en Aalto University de Helsinki y en Oxford Brooks University.

Su actividad profesional se ha desarrollado como colaborador en el estudio Aq4 arquitectura donde desarrolló el proyecto de la Casa Saboulard y varios concursos de equipamientos públicos. Fue finalista en el concurso Racons Públics en Cornellà. Ha colaborado en el estudio de arquitectura Pich-Aguilera architects y W-ATS obteniendo el primer premio en el concurso Alojamiento del tercer milenio de Toulouse.

Co-fundador y director de ARCHmedium, plataforma internacional para la organización de concursos de arquitectura para estudiantes y jóvenes arquitectos. A través de la misma, ha establecido un campo de discusión de la arquitectura y el urbanismo entre estudiantes de diferentes países.

Dio conferencias en la Central Saint Martins College of Art de Londres, ETSA Reus y en las sedes de Roca Gallery de Barcelona y Londres. Es asistente a la docencia en la asignatura arquitectura medioambiental de la Escola Tècnica Superior d'arquitectura de Barcelona ETSAB.

Conclusión

El proyecto de investigación parte de un análisis estricto de las condiciones actuales, los procesos sociales y el contexto global. A partir de estos condicionantes y la toma de datos in situ, se propone realizar una base de datos susceptible a ser intervenida. A través de determinados inputs urbanos, la investigación genera un catálogo de soluciones para intervenir diferentes ámbitos en la ciudad de Nueva York.

El catálogo ofrece un marco de estudio para la elaboración de estrategias que colaboren con la renaturalización y peatonalización de la ciudad de Nueva York. La transformación de una ciudad vehicular y poco amable en favor de una ciudad inclusiva y de disfrute para la ciudadanía. Donde la gente vuelva a estar en contacto con la naturaleza y la misma vuelva a tener el rol protagonista de antaño.