

# NEW YORK, SCALE AND INDIVIDUALITY

De Nueva Ámsterdam a Nueva York.  
Una ciudad en busca de una humanizada relación  
entre su arquitectura y sus gentes.



Bogdan Nicolae Gavrilă

IV Convocatorio Beca de Investigación Fundación Arquía / Real Academia de Bellas Artes de San Fernando 2018 – 2019

## 0. NOTA PREVIA/INTRODUCCIÓN

El proyecto de investigación expuesto a continuación, **New York, Scale and Individuality** es fruto de la intersección de varios acontecimientos personales y cobra vida al proponerme materializar el estudio de dicha circunstancia particular, desembocando en Nueva York.

Cronológicamente, la presente investigación es posterior tanto a la formación académica dentro del ámbito de la arquitectura, como al inicio de la propia práctica de la profesión, a la vez que absorbe todo lo experimentado durante varios viajes por el continente europeo, fuente indiscutiblemente eficaz a la hora de analizar la arquitectura, nuestro hogar.

Las condiciones que han permitido llegar al punto de partida de la investigación quedan catalogadas tal como se expone a continuación:

### 1a. Desde el punto de vista académico.

Después de haber concluido los estudios de Grado en Fundamentos de la Arquitectura en la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Valencia, decidí emprender un nuevo camino y continuar los estudios de Máster en la Universidad Politécnica de Eindhoven (2016 – 2017), concluyendo finalmente con un Trabajo de Fin de Master en España, en el que pude aplicar conocimientos adquiridos en ambas instituciones, en un contexto de vital importancia como la revitalización rural de la zona interior de la península ibérica. Durante mi estancia en los Países Bajos, tuve la oportunidad de ser tutorizado por los arquitectos del estudio IBA (Information Based Architects), Mark Hemel y Barbara Kuit. El proyecto desarrollado bajo su supervisión consistía en abordar la creación de un nuevo barrio en la ciudad de Ámsterdam, mayormente residencial y con una densidad de población alta. Esto dio pie a una investigación previa que trazaba su recorrido desde Barcelona a Nueva York, Shanghái y finalmente hasta la capital neerlandesa. Es durante este proceso cuando se me encomiendan tareas como la relectura y análisis de libros como *The Death and Life of Great American Cities* de Jane Jacob y *New City Spaces* de Jan Gehl y Lars Gemzoe.

### 1b. Desde el punto de vista de la profesión.

Inmediatamente después de la finalización de los estudios de Máster, tuve el privilegio de incorporarme al departamento de diseño de la empresa Urbatek, Porcelanosa Grupo. El enfoque del trabajo abarcaba la escala humana en todo momento y, dentro del ámbito de diseño de interiores, la individualidad se hacía presente como factor característico del espacio. Durante mi colaboración con el equipo de diseño, la perseverancia y la atención al detalle, tanto como el estudio de innumerables referencias arquitectónicas y el enfrentamiento a proyectos en todo el mundo, reforzaron mi actitud crítica respecto a la toma de decisiones, así como también impregnaron una importancia colosal del concepto *escala humana* en mi proceso proyectual.

### 2a. Vivencias personales, origen del enfoque propio.

Por otro lado, una serie de acontecimientos a lo largo de mi vida explican la fuerte impronta que me han dejado las vertientes del urbanismo y la infraestructura, vitales para entender cualquier edificio en un contexto físico concreto. Habiendo crecido entre viajes largos que recorrían Europa de este a oeste, me alimenté de paisajes propios de distintos países, arquitectura vernácula, ciudades que despertaban sensaciones varias, que luego comprendí como fracasos o éxitos urbanísticos, sin dejar de lado la interconectividad entre lugares y gentes, asegurada por la infraestructura, las arterias de nuestro mundo.

### 2b. Vivencias recientes, un viaje detonante en la investigación.

El mes de febrero de 2017 lo dediqué a viajar por cuatro países bastante distintos entre sí (Países Bajos, República Checa, Alemania, Portugal), con el propósito de absorber al máximo los despliegues arquitectónicos locales y averiguar cómo se desarrolla la escala humana, para llegar a unas conclusiones que, de forma inesperada, tienen directa relación con la arquitectura de Nueva York.

• En el año 2016 concluí el grado en Fundamentos de la Arquitectura con un trabajo de fin de grado titulado *El Espacio Colaborativo: Caso de Estudio*, cuyos conocimientos adquiridos durante su elaboración facilitarán el proceso de comprensión del funcionamiento del espacio de trabajo actual, en edificios de gran altura, de una abundancia abrumadora en la isla de Manhattan. El objetivo de dicho trabajo de fin de grado supuso el análisis de los efectos del manejo actual de la información y los avances de la tecnología en el trabajo de oficina y, por consiguiente, en los edificios en los que se desarrolla esta labor, siendo el diseño de éstos reflejo de ello. Concretamente, la investigación se extendió a los espacios colaborativos y los espacios coworking, nuevas formas de trabajo que representan una tendencia actual en aumento.



Figura 1. El espacio colaborativo: Caso de Estudio.

## 1. OBJETO Y ÁMBITO DE ESTUDIO

En el siglo XXI, el 55% de la población mundial reside en zonas urbanas, representando un porcentaje in crescendo. En el desarrollo de las ciudades de la actualidad hay multitud de factores que lo condicionan, y en el futuro, con el avance de la tecnología, el reto será aún mayor, si el propósito de todos aquellos que tienen el privilegio de marcar las guías del crecimiento estará marcado por un desarrollo sostenible y siempre a favor de su principal usuario, el ser humano.

En esta investigación se pretende abordar la relación implícita entre la ciudad y sus habitantes, las constantes acciones y reacciones entre la arquitectura y los humanos que la habitan, así como los efectos de esta coexistencia. Nueva York marca las huellas para muchas ciudades alrededor del mundo, hecho que hace que recaiga sobre la misma una gran responsabilidad. De la misma manera, su papel como imagen de ciudad contemporánea está siendo eclipsado por el rápido crecimiento de otras ciudades alrededor del mundo, especialmente en Asia. Pero ¿representan estas ciudades el reflejo de un entorno sano para la vida humana? En muchas ocasiones el capital se coloca en el primer puesto, por delante del conocimiento, a la hora de dar forma a nuestro entorno, resultando en arquitecturas cuestionables desde el punto de vista urbanístico y social.

*“If we start out from the idea that the city is the physical domain for the modern development of the commonalty, we have to accept that in physical terms the city is the conjunction of its public spaces. Public space is the city: here we have one of the basic principles of the urban theory of Barcelona’s three Socialist mayors. In order for urban space to fulfil its allotted role it has to resolve two questions: identity and legibility.”* (Marshall, 2004, p.92)

Estos dos conceptos, identidad y legibilidad, siempre han ido asociados a la escala humana, lógicamente inevitable, dado que las personas y sus acciones entran en directa relación con todo aquello que se construye. Lo ha sido así hasta el siglo pasado, cuando el concepto **bigness** – desarrollado por Rem Koolhaas – supera sus límites y forja su poderío en pilares como el poder económico y la ambición por construir cada vez más alto. Lo vehemente de que en la actualidad parece que ya no se pueda construir bajo asusta. Esta investigación tiene por objeto redactar unos argumentos que permitan analizar el grado de humanización y eficacia en la arquitectura de una ciudad con una densidad de población alta: Nueva York.

Es de gran importancia recorrer las posiciones de grandes pensadores de la arquitectura, donde acaban y desde donde derivan teorías teórico-prácticas que describen hábitats ideales para nuestra compleja sociedad. Le Corbusier, Rem Koolhaas y Jane Jacobs adoptan fuertes posturas, cuyos desgloses, permiten a la investigación comprender el nacimiento de arquitecturas alrededor del mundo.

### A. ENFOQUE CONCEPTUAL y ACADÉMICO

La deshumanización en el campo de la arquitectura se traduce en una reducción drástica del bienestar; se traduce en satisfacer necesidades pura y singularmente funcionales ya sean solo habitar, trabajar, ocio, etc., dificultando la existencia de espacios orgánicos. *“Hay una buena dosis de ironía, en el hecho de que, para evitar el deterioro físico y mental, el habitante de la ciudad escapa, periódicamente, de su guarida espléndidamente equipada, para buscar bienestar en lo que él piensa que son los ambientes primitivos: una cabaña, una tienda de campaña o, si es menos fanático, un pueblo pesquero o una alejada aldea de montaña. A pesar de su manía por el confort mecánico, sus posibilidades para encontrar reposo se basan, precisamente, en su ausencia.”* (Rudofsky, 1973, p 5). Tanto un rascacielos como una casa unifamiliar son dos tipologías edificatorias que persiguen hacer justicia a las necesidades humanas y que, en la isla de Manhattan, conviven mostrando su arquitectura, pero trabajando a escalas distintas. El parecido entre ambas es obvio: sirven, de manera inequívoca, al ser humano. Las diferencias, en cambio, son innumerables. La **escala** es una de ellas y adopta varios niveles que, indudablemente, hace que la ciudad se pueda experimentar desde varias perspectivas. Por otro lado, los arquitectos buscan dejar sus improntas en sus creaciones, – a veces omitiendo la importancia del entorno, desentendiéndose de él – para alcanzar un **individualismo** que represente una personificación de las pretensiones de ambos cliente y arquitecto. Parte del desarrollo de la investigación se centra en estas características y en la manera en la que articulan el carácter de la ciudad.

El aglomerado de edificios de la ciudad de Nueva York es fascinantemente complicado, aportando ejemplos tanto exitosos como algunos otros esperpénticos de la arquitectura. La concesión de la IV Beca de Investigación de la Fundación Arquía / Real Academia de Bellas Artes de San Fernando me brindaría una oportunidad única para abordar una investigación profunda en el comportamiento de una ciudad constantemente en transformación, además de elaborar unos argumentos objetivos sobre la influencia de su morfología arquitectónica en la vida de sus habitantes, siguiendo los patrones críticos de otros grandes arquitectos ya mencionados. Además, supondría la continuación de la directriz académica, resultando en un trinomio de universidades, sumando los conocimientos y experiencia a adquirir durante la beca de investigación, a los ya forjados en las escuelas de arquitectura de las universidades politécnicas de Valencia y Eindhoven.

### B. CORRELACIÓN ENTRE MANHATTAN y OTRAS URBES

Sería injusto hacer un análisis del comportamiento de la ciudad como caso aislado, sin tener en cuenta el desarrollo de otras ciudades, de manera que se reflexionará sobre el carácter y evolución de otros aspectos concretos reflejados en la arquitectura de otras cuatro zonas geográficas elegidas estratégicamente: España, Países Bajos, los países del Grupo Visegrád – Polonia, República Checa, Eslovaquia y Hungría – y China.



## 1.1 ESCALA E INDIVIDUALISMO

### A.1. La escala neoyorquina

La escala humana está desapareciendo de muchas ciudades, al menos si centramos la mirada en las grandes urbes. A finales del siglo XIX, cuando se inició la revolución del rascacielos, se empezó a consolidar una doble 'arquitectura'. Hoy en día, queda muy clara esta doble experimentación de la ciudad. Por un lado, la vida en la calle, el espacio rodado, el espacio público y la conformación de este en base a la morfología de los edificios que asientan sobre el terreno. Por otro lado, la arquitectura de la ciudad vista desde lejos, la piel formada por las fachadas y la 'skyline' de sus más atrevidos tesoros, los rascacielos.

La isla de Manhattan posee un alto porcentaje de ocupación de edificios altos, que conforman la estructuración vertical de la ciudad. La morfología de esta estructura explica sus múltiples percepciones sociológicas y visuales que merecen una profunda investigación, con la ayuda de la herramienta del dibujo. Aparece una innegable jerarquía arquitectónica que, aparentemente, pone especial énfasis en tanto la base como el remate superior de los edificios, dejando en un segundo plano el tronco de estos (fig.2).

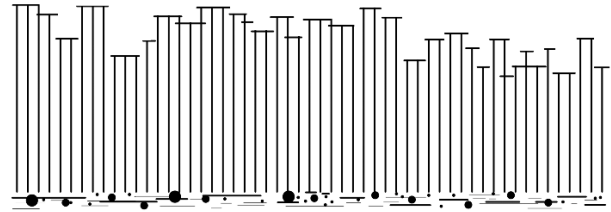


Figura 2. Abstracción morfología vertical Manhattan.

La explicación de esta distinción a la hora de pensar la arquitectura es consecuencia de dos maneras de abordar la escala dentro de la ciudad. Por un lado, la parte inferior está designada a adoptar una interacción correcta con el espacio público, lugar de mucha concurrencia y donde cobran vida las relaciones sociales, un espacio homogéneo y poco orgánico siendo incompatible. Es así, pues, como aparece un entorno modelado por la propia escala humana. Por otro lado, la escala de la ciudad se ve satisfecha por la constante ambición de los arquitectos que optan por diversificar a la hora de diseñar la parte superior de los edificios, persiguiendo generalmente más reconocimiento y una mejor estética. Sin embargo, la parte intermedia de estas construcciones carece muchas veces de un afán que elimine la monotonía que se ha ido impregnando en su diseño.

### El cambio de escala en las construcciones de la ciudad de Nueva York durante el siglo XX

El proceso que condujo al dominio de la escala del rascacielos fue rápido; en menos de un siglo la construcción en altura acaparó la arquitectura y se convirtió en solución al problema de la densidad alta en la ciudad, así como en símbolo de poder económico.

- El Boathouse en Brooklyn junto con la Biblioteca Low Memorial y el Museo Metropolitano de Arte en Manhattan son construcciones neoclásicas que se ciñen a la escala humana, magnifican al ser humano como creador y a la vez, representan la etapa previa al boom del rascacielos. Sin superar las dos o tres plantas, contribuyen a la historia urbana, buscando una reminiscencia a la arquitectura europea.

- El período renacentista deja grandes huellas en la ciudad, con edificios emblemáticos como El Dakota, el City Hall, la Oficina de Correos James A. Farley y la Biblioteca Pública de Nueva York. La construcción en altura empieza a cobrar fuerza y éste estilo también se encuentra presente en el Edificio Fuller, el Edificio Municipal de Manhattan y en el Hotel Plaza, *“de influencia francesa en cuanto al diseño, pero americano en escala, conservando aún su aire de grandeza”*. (Jones, 2013, p. 78)

- *“Con el art decó, el perfil urbano de Nueva York cambió espectacularmente. Los arquitectos, liberados del clasicismo y con nuevas técnicas de construcción, creaban diseños cada vez más extravagantes.”* (Jones, 2013, p.110) A partir de este momento, las construcciones abandonaron la escala humana, aspirando a alturas antes inimaginables. Sin embargo, esta rápida transición no supuso el abandono de toda familiaridad con los rasgos que dotaban de grandiosidad los edificios hasta entonces construidos. La reencarnación de la arquitectura religiosa europea medieval dio pie a que los nuevos edificios gozaran de una postura decorativa y grandilocuente, como es el caso del Edificio American Radiator, el Edificio Woolworth, el Edificio Empire State, el Edificio Chrysler, el Rockefeller Center y el Edificio Western Union, entre muchos otros, sin despreciar la Catedral de St. Patrick, *“un derroche de esplendor gótico entre los rascacielos de acero y cristal de Manhattan”* (Jones, 2013, p.118)

- *“Cuando el arquitecto Louis Sullivan escribió las palabras ‘la forma sigue a la función’, no podía haber imaginado su impacto en el mundo del diseño. El arte moderno se desarrolló a partir de este simple adagio, y los edificios pasaron poco a poco de ser palacios elaboradamente adornados a lugares para vivir y trabajar. Al mismo tiempo, el uso del hierro, el acero, el hormigón y el cristal generó una nueva estética arquitectónica que deleitaba a sus diseñadores pero que el público a menudo no comprendía del todo. Mientras que Europa reaccionó frente a este dramático viaje, los EE. UU. – y Nueva York – abrazaron sus líneas puras y excitantes posibilidades.”* (Jones, 2013, p.156) Destacan los edificios de la Secretaría de la ONU y la New School for Social Research.

- La tendencia siguió dominando hasta el postmodernismo, con construcciones como el Edificio New York Times y el Edificio Hearst Magazine, conformando gran parte del 'skyline' actual de la ciudad.

## A.2. Individualidad

*"The big problem with tall buildings [...] You can ask a surgeon, you can ask a district nurse what the foundation of health is, and they'll say more or less the same thing; fresh air, exercise, meet people. And the higher you live, the less likely you are to go in and out spontaneously. So, does it mean that people living in tall buildings have more boring lives, and you have much less life on the streets. So, this things about getting out, moving about, meeting people, is really vital."* (Dalsgaard; David Sem, Gehl Architects, 2012). Por consiguiente, ¿es, acaso, imposible estar en contacto con la naturaleza, hacer ejercicio y conocer gente en un edificio de grandes dimensiones? ¿Está destinado a no satisfacer por completo las necesidades de las personas?

En la figura 2 había quedado clara la carencia de personalidad en gran parte de los edificios actuales. La dedicación exclusivamente a un programa funcional único facilita esta postura y no deja paso a la individualidad. Si tanto en la base como en la cúspide de un rascacielos se suelen trabajar más las escalas humana y ciudad, ¿qué impide hacer lo mismo en el resto del edificio? A raíz del largo porcentaje de personas trabajando en el sector servicios, se ha ido incrementando la necesidad de disponer de cada vez más espacio dedicado a este uso. El programa residencial se encuentra presente en esta tipología edificatoria en la que, la competitividad entre ofertantes de mejores y más lujosos apartamentos están en el alza. En este binomio funcional que acapara la sociedad, los espacios de trabajo suelen ser más homogéneos que los espacios residenciales, donde la individualidad se hace más imprescindible al extrapolar la personalidad de una persona, a su propio hogar. Es cierto que en las últimas décadas la planta flexible en el espacio de trabajo ha demostrado aumentar la productividad de sus empleados y, por lo tanto, cada vez más se opta por un enfoque más diáfano y flexible, más característico de los trabajadores, a la hora de diseñar estos espacios. Aun así, son muchos los ejemplos de edificios que consisten en una superposición de plantas idénticas que 'deshumanizan' el conjunto. *La escala de la individualidad* es un concepto que pretende acuñarse durante esta investigación, partiendo desde el principio de que las personas no pueden producir para ellas mismas espacios excesivamente homogéneos, rígidos e inorgánicos, pudiendo utilizar el conocimiento para adoptar la arquitectura a las necesidades reales de las personas. Concretamente, en la ciudad de Nueva York, la escala de la individualidad cobra sentido tanto a nivel de calle como a nivel general. Un ejemplo es la parte norte de Lower Manhattan, donde abundan edificios que, generalmente, no alcanzan las 10 plantas, más individualizados, ofreciendo una experiencia más 'humana' pero que, desde la lejanía, pasan desapercibidos. Al contrario, los gigantes de todo Manhattan conforman el fácilmente reconocible skyline, en el que - sea visto desde Jersey City o Brooklyn - cobran identidad dentro de un conjunto, difícilmente apreciable desde dentro del mismo.

Fijando la vista no solo en el exterior, sino también en el interior de los edificios residenciales de gran altura, la escala de la individualidad confunde. Por un lado, muchos de estos apartamentos resultan de unos límites comunes en cada planta con unos mismos módulos de fachada marcada por la piel del edificio, misma altura de planta y en ocasiones misma distribución del espacio en todo el edificio. Por otro lado, un interior más individualizado, ajustado a necesidades y gustos personales. ¿Sería un enfoque adecuado trasladar la humanización de estos interiores a las otras partes del edificio, a su piel, a su esqueleto? La realidad es que durante los últimos años la arquitectura 'humanizada' se ha apropiado de varios rascacielos como el 56 Leonard St. (Herzog&deMeuron) o el Vía West 57 (BIG). Pero ¿cómo sería una ciudad cuyo skyline siguiera este patrón a largo plazo? A priori, la escala humana se vería consolidada en la dirección vertical, pero ¿seguiría teniendo sentido la escala de la ciudad al apreciar su conjunto?



Figura 3. Skyline actual Downtown Manhattan.



Figura 4. Concepto collage skyline Downtown Manhattan.

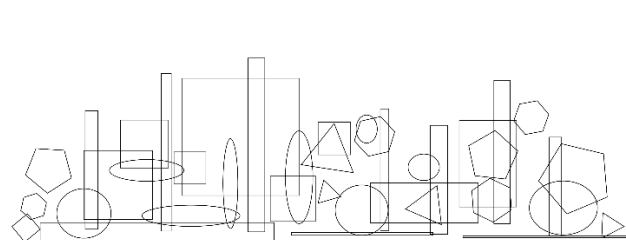


Figura 5. Abstracción gráfica skyline actual.

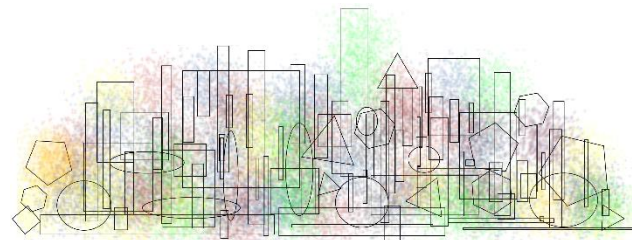


Figura 6. Abstracción gráfica concepto collage.

*"Sometimes I would say that even today we know much more from a good habitat in the mountains for gorillas or Siberian tigers than we know about a good urban habitat for Homo sapiens."*

(Dalsgaard; Jan Gehl, 2012)

## B.1. La Randstad

Los Países Bajos conforman una fuente de inspiración evidente en la buena aplicación del avance de la tecnología en nuestra sociedad. Siendo un país con una densidad población muy alta – 509 hab/km<sup>2</sup>; 36 hab/km<sup>2</sup> en EE. UU. – y uno de los más avanzados del globo, la preocupación por una correcta intervención en su territorio es siempre muy elevada. Como la mayor parte de las ciudades europeas, la historia y arquitectura vernácula caracterizan las construcciones a la vez que el escepticismo hacia el rascacielos se traduce en skylines que dejan ver los puntos más altos de las iglesias, sirviendo la escala humana. La ciudad excepción es Rotterdam, donde los edificios en altura se asientan sin miedo a alterar la arquitectura histórica, prácticamente inexistente después de la Segunda Guerra Mundial, y sin pasar desapercibidos al prescindir del mar de torres manhattaniense.

Randstad es el nombre de la región metropolitana neerlandesa en cuya componencial están las ciudades de Ámsterdam, Rotterdam, La Haya y Utrecht. El futuro de la zona estará marcado por un continuo crecimiento demográfico con el que se pretende lidiar sin perjudicar las directrices saludables que se han ido adoptando en su expansión y transformación urbanística, caracterizadas por la implementación de un diseño urbano sostenible, la peatonalización de zonas urbanas y centros históricos, una normativa muy restrictiva para nuevas construcciones y una infraestructura ciclista que encabeza la jerarquía de los medios de transporte.

El comportamiento y evolución de tanto Nueva York como los Países Bajos y la comparación y análisis entre ambos harían parte de la investigación con el objetivo de lograr desglosar los patrones de crecimiento de cada uno, además de concluir con organismos de mejora para un crecimiento sostenible y humanizado. En la actualidad representan dos focos perceptores de inmigración con un alto porcentaje de talento cuyos límites geográficos obligan a marcar unas pautas correctas a largo plazo sobre el futuro desarrollo urbano y el aumento interrumpido de población residente.

## B.2. España

La continua búsqueda de similitudes y diferencias entre Nueva York y otras ciudades estratégicamente elegidas alrededor del mundo supone un apoyo para esta investigación, a la hora de analizar distintas formas de uso de un mismo instrumento, como es el caso de la malla ortogonal. Y es precisamente un sistema cartesiano como este el que demostró la habilidad para acoplarse a la edificación existente, así como para permitir una expansión controlada de la ciudad, sin la preocupación de los límites geográficos.

En el caso de la ciudad de Barcelona, el Plan Cerdá estaba caracterizado por la posibilidad de integración de núcleos urbanos cercanos dentro de una estructura bien organizada. Además, la nueva ciudad sería más igualitaria, integrando gentes de distintas clases sociales en los mismos barrios, hecho que impulsaría la movilidad y la socialización. Nueva York, por otro lado, era una ciudad que, hasta antes de la aplicación de la malla, seguía patrones de desarrollo aleatorios y no planificados, de una expansión constante y acelerada. Con apenas dos siglos de historia desde su fundación a principios del siglo XVII como colonia holandesa, la trama urbana era similar a la de otras ciudades europeas. El Plan de los Comisarios de 1811 representó un punto de inflexión en la arquitectura de la ciudad que, a partir de ese momento, se desarrollaría en un sistema perfectamente ortogonal que pudiera satisfacer la necesidad de facilitar la inversión privada, abarcando la totalidad de la isla – a excepción de la parte antigua de la ciudad –, dejando apenas reminiscencias de la estructuración del terreno de la etapa anterior. “[...] *the patterns of the streets that form the five boroughs of New York: the rigid grid that covers most of Manhattan. Created by a public decree, it imposed itself on the borough through the 19<sup>th</sup> century until it slowly gave way to the more random orders of streets driven by private speculation.*” (Balfour, 2001, p.9) Tanto Barcelona como Nueva York han tenido trayectorias arquitectónicas muy distintas especialmente en lo que concierne la altura de sus edificios, un instrumento que, indirectamente, permite regular el crecimiento de la población.

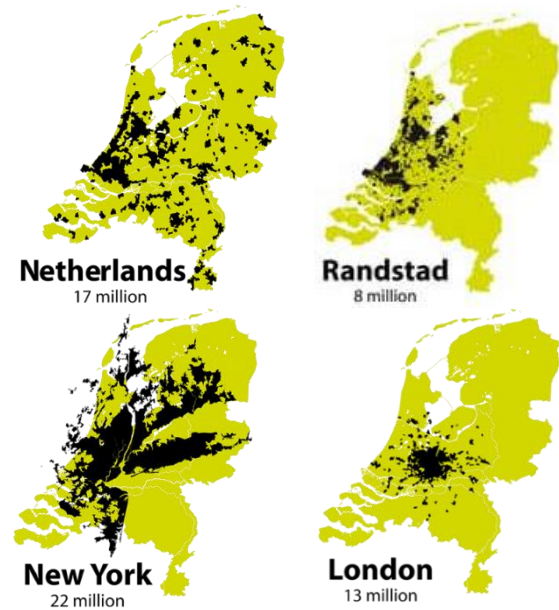


Figura 7. Nueva York y otras urbes.

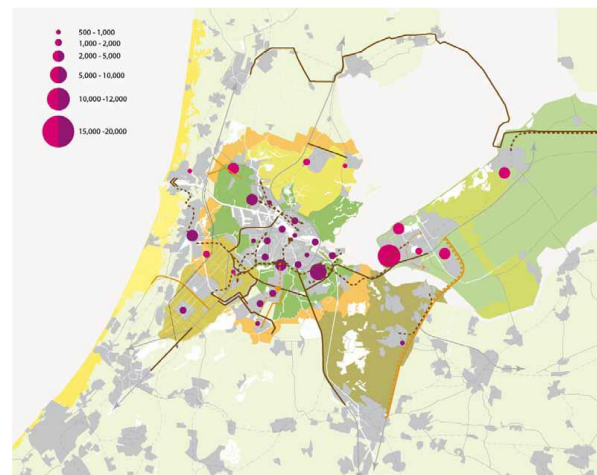


Figura 8. Polos de expansión urbana en Ámsterdam.



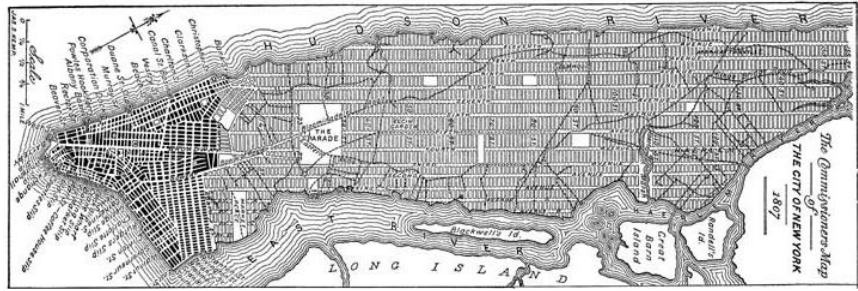


Figura 9. Plan Cerdá para Barcelona. Figura 10. Plan de los Comisarios de 1811 para Nueva York.

La experimentación de la escala en ambas ciudades es diferente ya que cada una deja experimentar la escala humana de una particular. De manera que la investigación también abarcaría los dos siguientes supuestos:

1. El análisis de dos ciudades, Barcelona y Nueva York, tanto con su esqueleto actual, como con un planteamiento inverso: una Barcelona que ha permitido la construcción de rascacielos en su manzana prototípica y la Nueva York europeísta, con edificios típicos del ensanche barcelonés actual. Mediante la herramienta del dibujo y la representación 3D, se plantearía un escenario contrario a la política actual correspondiente, con el fin puramente teórico de poner en balanza los efectos que surgirían a partir de tales propuestas.
2. Una propuesta urbana alternativa, más inclusiva con el entorno, de la ciudad de Nueva York anterior al Plan de los Comisarios de 1811, caracterizada por el descarte de este y la consiguiente adaptación a la trama previa. La finalidad de dicho planteamiento persigue la puesta en comparación de la ciudad actual y una hipotética versión de esta desarrollada a partir de una trama más orgánica. Tal estudio posibilitaría el impacto alternativo sobre el ser humano, además de servir de apoyo en futuros planteamiento de expansiones urbanas en ciudades de economías en desarrollo alrededor del mundo.

### B.3. El Grupo Visegrád

La propuesta de Le Corbusier para una ciudad contemporánea para tres millones de habitantes – analizada en apartados posteriores – de principios del siglo XX, pretendía lidiar con todos los problemas acumulados en el erróneo funcionamiento de las ciudades modernas del momento. Su visita a Nueva York colmató los principios generadores de la Ville Radieuse, basados en un sistema cartesiano que facilitaría la organización segregada de los distintos elementos de la estructura de la ciudad, y en la repetición del rascacielos prototipo – al que hasta el momento se le había asignado un uso equivocado –, en una ciudad donde el 90% de su superficie era verde. Tal visión controvertida nunca llegó a materializarse, aunque muchas características morfológicas han sobrevivido. Especialmente en el exbloque socialista europeo, la implantación de las viviendas sociales mediante la construcción en masa de repetitivas torres exentas de características distintivas representó a la vez la solución a un insuficiente número de hogares en la posguerra, como la deshumanización del entorno urbano. Por más que la presencia del elemento verde pretendiera favorecer la escala humana, la combinación con un mismo tipo edificatorio convertiría en hostil y monótona la ciudad lecorbusieriana. Las torres dedicadas al sector comercial y de servicios de Le Corbusier, desentendidas de cualidades más que la rapidez constructiva y la alta densidad de ocupación, habrían metamorfoseado en una tipología similar adoptando el uso residencial. En la actualidad, el gran porcentaje de esta tipología constructiva se ha convertido en una lacra y se está trabajando en la elaboración de propuestas eficientes cuya finalidad es su integración saludable en el tejido urbano de la ciudad.

Durante el European Urban Forum en Praga del año 2017, varios profesores y arquitectos – mayormente de los países componente del grupo Visegrád: Polonia, Eslovaquia, Hungría y Chequia – expusieron sus visiones sobre como enfocar la difícil labor de regenerar las áreas urbanas que albergan esta tipología constructiva. Se llevaron a cabo análisis sobre el stock de viviendas sociales en cada uno de los cuatro países y se plantearon diversas perspectivas de futuro. Un aspecto relevante de aquella jornada y merecedor de una investigación más profunda es la selección de casos prácticos de urbanizaciones similares que han sufrido las modificaciones necesarias para una regeneración sostenible dentro de la ciudad.

Los gigantes de Manhattan satisfacen la demanda del espacio de trabajo en oficina, monopolizando el programa funcional y eclipsando la vida fuera de estos espacios. Si se fuera a renunciar a la aceptación del rascacielos actual, ¿sería posible plantear transformaciones para esta tipología edificatoria, con el propósito de humanizar más la ciudad?



Figura 11. Edificios adyacentes al Central Park.



Figura 12. Edificios residenciales en Praga.





Figura 13. Emplazamiento que alberga edificios de viviendas de mediados de siglo XX en Delft, Poptahof, Países Bajos.



Figura 14. Regeneración urbana en Delft, Poptahof, Países Bajos.

#### B.4. China

La segunda economía más grande del mundo está siendo sometida a un apresurado proceso de occidentalización y en pocos años usurpará el lugar de los Estados Unidos como economía líder. La arquitectura puesta en práctica está cambiando la faceta del país para dar lugar a nuevas y más grandes urbes, muchos edificios superando en número y altura a los hasta ahora más que conocidos rascacielos neoyorquinos. La influencia americana golpea con más fuerza que nunca y el vehículo vuelve a ser protagonista. La ambición del gigante asiático de prosperar económicamente es evidente, pero ¿es sostenible su desarrollo urbano actual? El impacto de este dramático cambio en la imagen de la República Popular China obliga a Jan Gehl a llevar a cabo un análisis, reflejado en gran parte de su documental 'The Human Scale'.

*"When people get home it's already dark. After dinner you feel so tired, nobody knows each other very well, I don't know my neighbour at all."* (Dalsgaard; Wang Jiangyan, director, Sustainable Transportation Center, 2012). La falta de énfasis sobre el desarrollo psicológico del individuo en la nueva arquitectura china reduce su papel fuera del trabajo a un mero elemento robotizado, que no necesita más que un apartamento de reducidas dimensiones, clonado como otros millones de apartamentos a partir de un prototipo. Su ubicación es irrelevante y carece de contexto. El hogar moderno se encuentra a su vez en una planta igual a muchas otras, en un edificio difícilmente distinguible, sumergido en el mar de torres residenciales urbano

Un componente cada vez más imponente en la sociedad es el uso de la bicicleta y, al contrario que en los Países Bajos, donde cuenta con una infraestructura que hace posible su empleo en la rutina diaria, en China está en proceso de convertirse en un instrumento obsoleto, ineficiente en las continuas crecientes urbes. *"When the city becomes bigger, biking becomes too long; it doesn't fit anymore. You have greater pressure for your commuting, because you travel a long distance, and that takes a lot of time out of your day."* (Dalsgaard; Wang Jiangyan, director, Sustainable Transportation Center, 2012).

¿Es actualmente la ciudad china una versión tardía y mucho más contrastada que la ciudad norteamericana?

¿Sería el enfoque copenaguense una opción viable en estos casos?



Figura 15. Rascacielos residenciales en China.



Figura 16. Collage rascacielos en China.



## 2. MARCO TEÓRICO Y CONCEPTUAL

### 2.1. Le Corbusier

Aunque haya sido sobre una visión de Nueva York de principios del siglo XX, uno de los padres del modernismo elaboró fuertes críticas dirigidas a la misma donde, curiosamente no llegó a tener ningún encargo. Le Corbusier visitó la ciudad a mediados de los años treinta, para publicar posteriormente su libro *'Cuando las catedrales eran blancas. Un viaje al país de los tímidos'*, caracterizado por un fuerte pesimismo asociado al rascacielos norteamericano. *"Since New York (Manhattan) is to some extent an absurdity, the whole idea is vehemently attacked. The truth is that the skyscraper, as we have it in New York, will not do, for by means of it New York has increased its density to too great an extent, without proper provision for the necessary approaches. New York is wrong, but the skyscraper remains a noble instrument."* (Le Corbusier, 1987, p.184).

Mucho ha cambiado la imagen de la ciudad desde aquel viaje, aunque sigue conservando la misma trayectoria densificadora de su rígida malla terrenal. Y si en Europa se estaba impregnando un escepticismo respecto a la construcción de rascacielos, en Norteamérica ocurría lo contrario. El capital privado plasmaba en la arquitectura unas pretensiones grandiosas, reflejo de lo que llegaría a ser el futuro de los centros financieros de las ciudades estadounidenses: altas torres de oficinas cuyas vistas serían otras altas torres de oficinas. *"A friend once said to me: 'No intelligent man ever looks out of his window; his window is made of ground glass; its only function is to let in light, not to look out of.' [...] Yet if I climb up to the platforms of the Eiffel Tower, the very act of mounting gives me a feeling of gladness; the moment is a joyful one, and also a solemn one."* (Le Corbusier, 1987, p.186) Le Corbusier puso gran énfasis en el entorno del rascacielos, defendiendo tanto un buen uso de este, como la incorporación de grandes superficies verdes dentro de la ciudad, que dotarían de sentido a estos gigantes. Con esto aseguraría una mejor interacción entre el interior y el espacio exterior, evitando proximidades entre fachadas del ancho de una calle, como sucede en Manhattan. Con esta tipología constructiva, se podía optar por un diseño urbanístico descongestionado, dado que *"al concentrar la edificación en densidades altísimas, la distancia entre los rascacielos posibilita la existencia de extensas llanuras cubiertas de vegetación, árboles y jardines con zonas dedicadas al deporte."* (Le Corbusier, Ábalos, Herreros, 1987, p.14).

Sin duda alguna, Le Corbusier alivió sus inquietudes respecto a la rápida evolución de las ciudades dejando mostrar su proyecto La Ville Contemporaine, "La ciudad contemporánea de los Tres Millones de Habitantes". *"La ciudad de Hausmann – concentrar la edificación y abrir grandes vías y parques – extrapolada mediante los nuevos recursos técnicos del acero y el hormigón, será citada por L.C. como modelo. Sin embargo, la idea corbusierana tendrá un carácter sintético más decisivo, al establecer por primera vez una concurrencia fértil y lúcida de los grandes mitos del pensamiento técnico y urbanístico de fines de siglo: la incorporación plena de la naturaleza a la ciudad; [...]"* (Le Corbusier, Ábalos, Herreros, 1987, p.14). Le Corbusier opta por una alternativa 'verde' que satisfaga todos los edificios, en contraposición al Central Park, cuya admiración se produce sólo desde los edificios privilegiados que lo rodean. Las características morfológicas propuestas por el arquitecto eliminan completamente la individualidad en la arquitectura. Empeñado en sintetizar y agrupar al máximo los programas funcionales, *"los rascacielos están concebidos desde la idea de repetición: son idénticos a sí mismos y constituyen una consecuencia de la repetibilidad: el apilado de plantas."* (Le Corbusier, Ábalos, Herreros, 1987, p.15); un enfoque que mucho dista de cómo se han ido formado las ciudades a lo largo de la historia. El punto de inflexión en el que se encontraba la evolución de la arquitectura en el siglo XX incentivó al arquitecto a pensar una solución a gran escala, una respuesta al rápido crecimiento demográfico y al protagonismo acaparador del vehículo, desentendiéndose de la estrecha conexión entre la arquitectura y las premisas del emplazamiento. *"The architect, from a professional point of view, has become a twisted sort of creature. He has grown to love irregular sites, claiming that they inspire him with original ideas for getting around them. Of course, he is wrong."* (Le Corbusier, 1987, p.176) La contundencia de esta afirmación es aplastante.

El diseño de la ciudad contemporánea (fig:19-21) de Le Corbusier abraza la simetría y prioriza el desarrollo entorno a la infraestructura y los medios de transporte. Alrededor del epicentro urbano correspondiente a una gran estación central, se asientan 24 rascacielos cruciformes. *"Por un lado, el rascacielos es un elemento liberador de suelo. Es también un elemento de referencia y de orden y es una vía económica de concentración de terciario."* Salvador Pérez Arroyo. *"Las ciudades-torres albergarán los negocios, las oficinas, nunca la vida familiar. Según L.C., la experiencia norteamericana, con la organización vertical del espacio, aporta la eficacia, la economía de tiempo, esfuerzo, y la tranquilidad necesaria para el trabajo organizado. [...] Los rascacielos no responden a ningún enclave concreto, se posan aún sobre un territorio desprovisto de cualidades urbanas o topográficas."* (Le Corbusier, Ábalos, Herreros, 1987, p.13-15). La individualidad deja de existir para dar paso a la repetición de un módulo resolutivo de los problemas funcionales, pero a la vez desprovisto de cualidades orgánicas. Los barrios residenciales también adoptan un sistema cartesiano, reminiscente a la malla neoyorquina, despejando la planta baja para ofrecer una libre circulación peatonal. Queda claramente definida la sectorización de la ciudad mediante la enfatización en el cambio de tipología constructiva en cada sector. La influencia de La Ville Contemporaine tuvo impacto en varias ubicaciones de Manhattan como el Stuyvesant Town y el Peter Cooper Village, donde se pueden apreciar semejanzas evidentes.



Figura 17. Stuyvesant Town en Manhattan (vista de pájaro).



Figura 18: Stuyvesant Town en Manhattan (vista superior).

La propuesta sin precedentes de Le Corbusier resultó ser la visión idealizada del uso de una tipología constructiva que hasta el momento no le había hecho justicia al ser humano. *“El rascacielos en las manos de L.C. es sin duda uno de los gritos más desesperados de su diario y de su concepto de ciudad, donde la lectura desde la máquina, la lectura cinética de raíces futuristas, el cambio de escala en las relaciones humanas, las ciudades dentro de ciudades, los mundos opuestos de concentración y desconcentración, el mundo subterráneo de los servicios, el tratamiento de las grandes superficies de cerramiento o la visión de un horizonte infinito y ordenado de un mundo nuevo, post-renacentista, no podía ser aceptado sin experimentar una gran convulsión.”* (Le Corbusier, Ábalos, Herreros; Salvador Pérez Arroyo, 1987, p.9).

Abarcando el análisis desde otro punto de vista, la relación del arquitecto con la Unión Soviética propició influencia por ambas partes. En aquel momento, las ocurrencias políticas e ideológicas propiciaron la extrapolación del constructivismo a la arquitectura residencial. El Edificio Narkomfin (fig.22) es un ejemplo de esta corriente y antecesor de las propuestas de alojamiento en masa. Diseñado por el arquitecto Moisei Ginzburg, influyó directamente una de las obras más famosas de Le Corbusier: la Unité d’Habitations, además de haber dado pie al inicio de una masiva campaña de construcciones afincadas al Modernismo Socialista.

La Ville Contemporaine recibió fuertes críticas al ser percibida como un intento de enmascarar un problema urbanístico mediante diseño riguroso, cartesiano y funcionalmente bien diferenciado, si bien es cierto que su propuesta está dotada de cualidades inexistentes en muchas ciudades de la actualidad. *“Hilberseimer fue uno de los primeros críticos en denunciar rigurosamente el carácter ficticio de muchas de las mejoras cuantitativas que presentaba Le Corbusier. Su escrito de 1927 concluye: En realidad la propuesta de Le Corbusier es, fundamentalmente, un intento de armonizar las grandes ciudades existentes. Sustituye el caos por el orden riguroso de un sistema geométrico. No concentra, como parece al principio, sino que ordena y mejora. Sin cambios fundamentales. No hay un planteamiento nuevo del problema. El problema del tráfico tampoco ha sido remodelado, sino sólo ordenado. [...] El problema de la circulación no se logra mediante un aumento de las posibilidades del tráfico, sino solo haciéndolo, en lo posible, superfluo. La actual ciudad no muere por falta de geometría, como cree Le Corbusier, sino por el simple hecho de que no es orgánica. Sin duda, el orden geométrico es un medio esencial para ordenar la ciudad, pero nada más que un medio. Nunca un fin en sí mismo.”* (Le Corbusier, Ábalos, Herreros, 1987, p.23).

Incidir en todos los aspectos positivos de la visión de Le Corbusier para la ciudad contemporánea es un objetivo claro de esta investigación, cuya pretensión es enfatizar la escala humana en la forma en la que se piensa la arquitectura. La influencia del famoso rascacielos cruciforme se reencuentra en muchas construcciones chinas que hacen resurgir una idea originada hace casi un siglo, pero con más fuerza que antes, mientras que el concepto ciudad-jardín aparece ocasionalmente en el continente europeo.

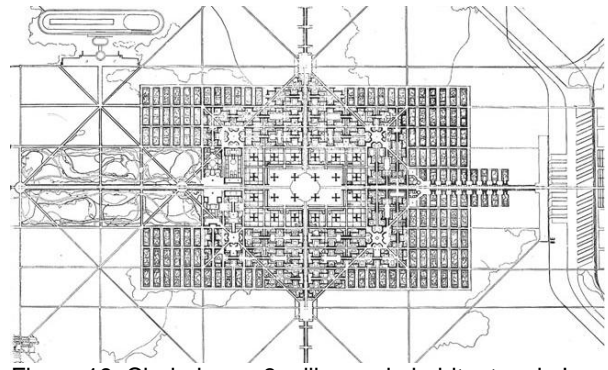


Figura 19. Ciudad para 3 millones de habitantes de Le Corbusier. Plano general.



Figura 20. Ciudad para 3 millones de habitantes de Le Corbusier. Rascacielos cruciformes.

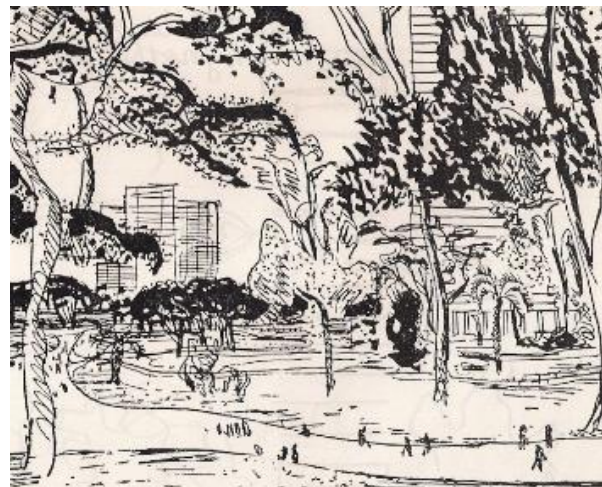


Figura 21. Ciudad para 3 millones de habitantes de Le Corbusier. Abundancia de elemento verde.



Figura 22. Edificio Narkomfin.



## 2.2. Rem Koolhaas

A diferencia de Le Corbusier, en cuyos planteamientos urbanísticos el automóvil era un condicionante constante, Rem Koolhaas reflexiona y medita sobre la realidad de cómo se desenvuelve la vida del ser humano en la arquitectura en la que vive a elección propia (o no). Nueva York es fuente constante de inspiración y detonante de investigaciones sobre edificios que difícilmente dotan de lógica y sentido a sus existencias, obviando los fines de satisfacción al capital.

La línea de la investigación desglosa el pensamiento teórico-práctico de Rem Koolhaas quien afirma con total convicción que *“la promesa alquímica del movimiento moderno (transformar la cantidad en calidad mediante la abstracción y la repetición) ha sido un fracaso, una patraña: una magia que no funcionó. [...] La vergüenza colectiva mostrada tras este fiasco ha dejado un enorme cráter en nuestro entendimiento de la modernidad y la modernización.”* (Koolhaas, 2014, p.13.).

Según Koolhaas, el enfoque lecorbuseriano concerniente al rascacielos dista de proveer un buen ejemplo para la ciudad moderna. *“La tarea de Le Corbusier está clara: antes de que pueda parir la ciudad de la que está embarazado, tiene que demostrar que todavía no existe. Para establecer la primogenitura de su retoño, tiene que destruir la credibilidad de Nueva York, acabar con el glamuroso destello de su modernidad. A partir de 1920, lucha simultáneamente en dos frentes: hace una campaña sistemática de ridiculización y difamación contra el rascacielos americano y su hábitat natural; y, al mismo tiempo, lleva a cabo la operación paralela de proyectar realmente el anti-rascacielos y el anti-Manhattan.”* (Koolhaas, 2004, p.521) La propuesta utópica de Le Corbusier no se acabó poniendo en práctica, alimentando el escepticismo de la viabilidad de La Ville Contemporaine. La ciudad de Nueva York siguió transformándose durante el siglo XX empleando la herramienta del rascacielos, dado que la monotonía implícita en las dimensiones y forma de la parcela única se podía contrarrestar con un nuevo, mejor y más alto rascacielos. Manhattan ha llegado a ser un laboratorio congestionado que obliga a trabajar verticalmente.

### **El rascacielos. Instrumento de una nueva forma de urbanismo incognoscible<sup>1</sup>.**

Koolhaas explica el éxito de la construcción de rascacielos en la primera mitad del siglo XX como la consecuencia de la puesta en práctica de la Ley de Zonificación de 1916, cuyas premisas implicaban el abarque de la totalidad de la parcela por el edificio y la anexión de la torre a lo construido. La necesidad de construir en altura dejó de ser necesidad, para ser un acto reivindicativo de poderío económico. El nuevo patrón arquitectónico de la ciudad era la aspiración a una construcción cada vez más alta e imponente. Actualmente *“todo el mundo acepta el rascacielos como algo que sirve a las necesidades humanas, pero no lo juzgan del mismo modo en cuanto al valor de su servicio. Todo el mundo sabe que se ha convertido en el rasgo dominante en la composición estructural de las grandes ciudades norteamericanas. Pero ¿es también el rasgo dominante en la organización social de toda la vida urbana de Estados Unidos?”* (Koolhaas, 2004, p.119). La pregunta de Rem Koolhaas se podría complementar con muchas otras preguntas que incitarían a pensar en la influencia recíproca entre rascacielos y personas. La presente investigación aspira a determinar cómo se ve modelada la sociedad en este entorno y poner en una balanza los efectos de esta tipología constructiva sobre sus usuarios. Si para Koolhaas el rascacielos es un gran desestabilizador metropolitano, inherente en una continua inestabilidad programática, ¿qué problemas morfológicos lleva consigo este gigante que falla en servir adecuadamente al ser humano? ¿Qué medida cabría adoptar para asegurar que la construcción en altura suponga un reverso de este efecto?

### **Typical Plan. La invención americana<sup>2</sup>.**

*“Typical Plan is an American invention. It is a zero-degree architecture, architecture stripped of all traces of uniqueness and specificity. It belongs to the New World.”* (Koolhaas, 1998, p335) La aparición de la planta tipo se atribuye a la aparición del rascacielos. Lo que hace un siglo suponía la excepción es hoy la norma en los grandes edificios administrativos. Plantas idénticas entre sí, apiladas unas encima de otras, ofreciendo espacios – si cabe la posibilidad – a ‘humanizar’ interiormente a voluntad de los usuarios y escondidos detrás de una piel que pocas veces refleja lo que realmente ocurre en su interior. El diseño de estos edificios pare hacer justicia a la escala de la ciudad que obstruye el funcionamiento de la escala humana, escondiéndola detrás de sus límites propiamente marcados. Recurrir a la ‘individualización’ de una planta tipo es la reacción natural del ser humano de discrepar contra límites impuestos. No es de extrañar que *“cada uno de estos niveles artificiales se traten como un solar virgen, como si los demás no existiesen...”* (Koolhaas, 2004, p.85) Koolhaas ataca directamente la existencia y propagación de la planta tipo, la acusa de reducir la complejidad humana a un mero simple funcionamiento dentro de un sistema. La desvirtuación evidente del rascacielos de características enfocadas a la escala humana se ha vuelto trágicamente la norma. *“The notion of the typical plan is therapeutic; it is the End of Architecture History, which is nothing but the hysterical fetishization of the atypical plan. [...] The ambition of Typical Plan is to create new territories for the smooth unfolding of new processes; in this case, ideal accommodation for business. [...] Typical Plan is minimalism for the masses; [...] you can only be in Typical Plan, not sleep, eat, make love. [...] Typical Plan implies repetition – it is the nth plan: to be typical, there must be many – and indeterminacy: to be typical, it must be sufficiently undefined.”* (Koolhaas, 1998, P 342).

<sup>1</sup> KOOLHAAS, Rem; Delirio de Nueva York. Un manifiesto retroactivo para Manhattan. Barcelona. Gustavo Gili. 2004. Página 87.

<sup>2</sup> KOOLHAAS, Rem; BRUCE, Mau; SIGLER, Jennifer; WERLEMANN, Hans; OMA: Small, Medium, Large, Extra-large: Office for Metropolitan Architecture. New York, Monacelli Press, 1998. Página 335.

**Bigness. La 'cultura de la congestión' es la cultura del siglo XX<sup>3</sup>.**

Independientemente del concepto arquitectónico que representa, el tamaño de un edificio va asociado a un programa ideológico que, cuanto más altura, más banal resulta la interacción entre varios de ellos. Los edificios actuales distan mucho de la percepción futurista de hace un siglo, en la que los rascacielos se comunicaban mediante puentes creando recorridos a distintas alturas. O quizá no hemos llegado allí todavía. El intersticio entre los mismos se vuelve cada vez más débil al aumentar la altura, a pesar de la concentración en masa que experimenta. *“La pena no es que las torres estén superando vertiginosamente los 800 pies, sino que están muy cerca unas de otras; y lo lamentable no es que Manhattan tenga sus propias cordilleras artificiales, sino que son tan compactas que impiden que la luz y el aire lleguen a cada una de sus piezas edificatorias.”* (Koolhaas, 2004, p.120) Si tan equivocado está el planteamiento actual de la malla neoyorquina basada en su extrusión infinita, ¿por qué no es mejor la propuesta lecorbuseriana, obviando sus incompatibilidades con la sociedad actual?

Ocasionalmente, el término 'calidad' trasciende la realidad de las necesidades humanas y se orienta trágicamente hacia la relación directamente proporcional con el tamaño de la arquitectura. Las crecientes recapacitaciones por parte de algunos arquitectos obligan a repensar el término 'bigness'. *“[...] it is apparently on its way to extinction – like the dinosaur – through clumsiness, slowness, inflexibility, difficulty. But in fact, only bigness instigates the regime of complexity that mobilizes the full intelligence of architecture and its related fields.”* (Koolhaas, S, M, L, XL. 497) Hacer que el término 'bigness' quede liberado del lastre caracterizado por la insatisfacción social es todo un reto. Con una población constantemente en aumento, la ciudad congestionada parece ser la nueva norma. *“La 'cultura de la congestión' propone la conquista de cada manzana con una única construcción. Cada edificio se convertirá en una casa: un ámbito privado que se infla para acoger huéspedes, pero no hasta el punto de pretender alcanzar la universalidad en la gama de sus ofertas. Cada casa representará un estilo de vida diferente y una ideología también diferente. Gracias a la 'tecnología de lo fantástico', será posible reproducir todas las 'situaciones' – desde lo más natural hasta la más artificial – donde y cuando se desee.”* (Koolhaas, 2004, p.125) Esto se traduce en la tendencia actual, disponer de un enfoque adecuado para la escala de la ciudad, donde cada edificio alberga múltiples mundos independientes entre sí, asegurando la humanización de los espacios. Es una total disrupción entre ambas escalas, presente en cada manzana, que dotan de bipolaridad la congestión de la ciudad, pudiendo experimentarla de varias maneras, pero nunca al mismo tiempo. ¿Cuáles serían entonces las pautas que seguir para sanear la inexistente relación entre las dos escalas? La presencia de rascacielos congestionados y deja en la sombra – literal y figuradamente – la vida de los espacios públicos, sin embargo *“Manhattan no necesita descongestión, sino una congestión fluida.”* (Koolhaas, 2004, p.230)

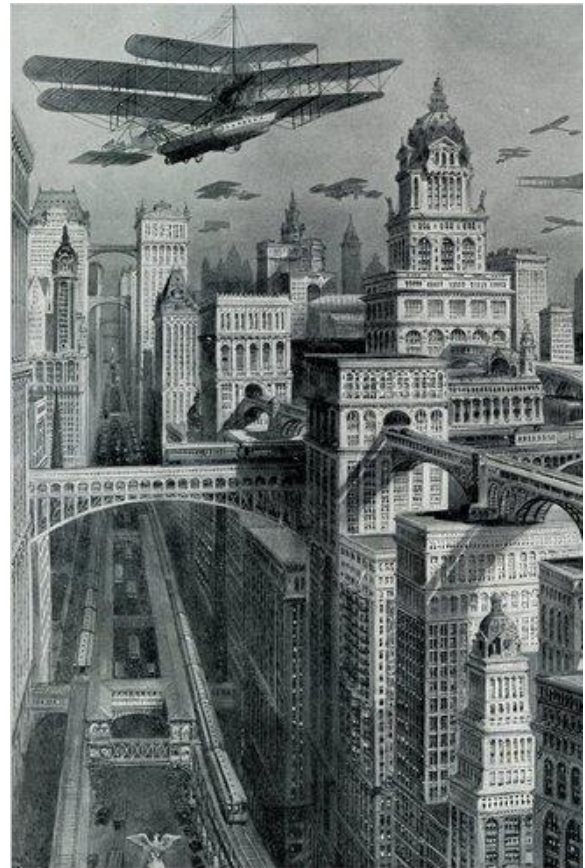


Figura 23. La Cosmópolis del futuro de Moses King.

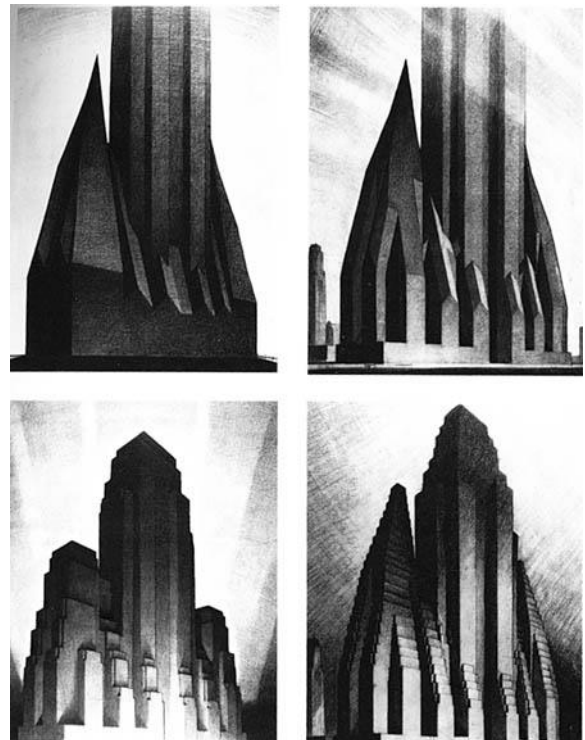


Figura 24. Evolución del edificio con retranqueos: variaciones de Ferriss sobre la Ley de Zonificación de 1916, en cuatro partes.

<sup>3</sup> KOOLHAAS, Rem: Delirio de Nueva York. Un manifiesto retroactivo para Manhattan. Barcelona. Gustavo Gili. 2004. Página 125.



### 2.3. Jane Jacobs

El estudio exhaustivo de Jane Jacobs en *The Death and Life of Great American Cities* de la ciudad contemporánea y su esqueleto social es imprescindible para entender su funcionamiento. Centrándose en los espacios públicos, la autora redacta un minucioso análisis que consigue poner la atención en el diseño urbano y los factores socioeconómicos que modelan la vida de las personas en tales entornos. Gran parte del espacio público en las ciudades lo conforman las aceras, un elemento que parece pasar desapercibido y al que, en ocasiones, se le dota de un único carácter: el de garantizar que las personas tengan el mínimo espacio para poder moverse peatonalmente por la ciudad. En la primera parte de su libro, los redefine como espacios con gran potencial que, desgraciadamente, no se deja descubrir. Si hay lugares que podrían aumentar cualitativamente la vida en la calle, las aceras serían un más que buen contribuyente. En una ciudad como Nueva York, donde muchos de los edificios solo se ciñen a obedecer rígidos programas funcionales, la seguridad y la vitalidad orgánica del espacio público garantizarían un confort en la sociedad. El impacto en las distintas generaciones de una ciudad mastodóntica como Nueva York perjudica generalmente a la más joven. El mar de rascacielos en el Midtown Manhattan no propicia un entorno seguro y sano para el crecimiento de los jóvenes, al limitar indirectamente su desarrollo en el exterior. En cambio, en la parte oeste del Lower Manhattan, el Greenwich Village encarna un barrio vibrante, urbanísticamente más interesante, con edificios generalmente de baja altura y su propio pulmón verde. *“Sidewalk public contact and sidewalk public safety, taken together, bear directly on our country’s most serious social problems – segregation and racial discrimination. [...] Garden city planner, with their hatred of the street, thought the solution to keeping children off the streets and under whole centres of super-blocks. But lively sidewalks have positive aspects for city children’s play too, and these are at least as important as safety and protection.”* (Jacobs, 2011, p.79)

Según la autora, tanto la ciudad jardín de Ebenezer Howard como la Ville Radieuse de Le Corbusier son meras propuestas utópicas nacidas desde la ciega convicción de sus autores de que representaban exactamente lo que la gente quería. La diversidad cultural en la ciudad contemporánea de Le Corbusier no existe, sin embargo Jane Jacobs apuesta contundentemente por ella: *“The more successfully a city mingles every day diversity of uses and users in its everyday streets, the more successfully, casually and economically its people thereby enliven and support well located parks that can thus give back grace and delight to their neighbourhoods instead of vacuity.”* (Jacobs, 1961, p.111). Esta apuesta por la mezcla de programas funcionales garantizaría una disminución en la criminalidad y desfavorecería las actitudes moralmente antisociales. *“The diversity, of whatever kind, that is generated by cities rests on the fact that so many people are so close together, and among them contain so many different tastes, skills, needs, supplies, and bees in their bonnets.”* (Jacobs, 1961, p.147). La generación de tal diversidad en las calles y barrios de una ciudad se conseguiría a partir de cuatro premisas para tener en cuenta: *“1. The district must serve more than one primary function: preferably more than two. These must insure the presence of people who go outdoors on different schedules and are in the place for different purposes, but who are able to use many facilities in common. 2. Most blocks must be short; that is, streets and opportunities to turn corners must be frequent. 3. the district must mingle buildings that vary in age and condition, including a good proportion of old ones so that they vary in the economic yield they must produce. 4. There must be a sufficiently dense concentration of people, for whatever purposes they may be there. This includes dense concentration in the case of people who are there because of residence.”* (Jacobs, 1961, p.151)

Las discrepancias entre Jane Jacobs y Le Corbusier también alcanzan sus distintas posiciones sobre el uso del automóvil en la ciudad. El papel del peatón ha ido perdiendo importancia a favor del vehículo. La ciudad contemporánea ha ido adaptándose a este nuevo contrincante que, en la ciudad contemporánea lecorbuseriana condicionaba completamente la disposición urbanística de sus elementos. La convivencia entre personas y automóviles no se ha ‘formado’ aún, no ha pasado por siglos de cambios y transformaciones, por lo tanto, no sería correcto tratarla como un enfrentamiento por ambas partes ni menos aún marcar como hito la segregación completa de ambos. *“The problem that lies behind consideration for pedestrians, as it lies behind all other city traffic difficulties, is how to cut down absolute numbers of surface vehicles and enable those that remain to work harder and more efficiently. Too much dependence on private automobiles and city concentration of use are incompatible.”* (Jacobs, 1961, p.349) Es una clara tendencia en muchas ciudades europeas, que optan por eliminar el uso del automóvil especialmente en sus centros históricos, dando más prioridad a la vida en la calle y tejiendo nuevas relaciones sociales. Dinamarca y Holanda fueron países pioneros en llevar a cabo estas prácticas, en gran parte gracias a una historia fuertemente arraigada al uso de la bicicleta, y marcaron el inicio de un proceso de revitalización que en la actualidad se ha expandido fuera de los límites del continente europeo.

Sin embargo, muchas ciudades han sufrido una decadencia que es consecuencia directa de muchos factores a menudo difícilmente reconocibles por las masas, enmascarados por prejuicios incrustados en la sociedad. El incesante problema del tráfico o la culpa de la inmigración son ejemplos que, según Jacobs, esconden el verdadero problema, a la vez que alimentan el odio y las actitudes antisociales. Nuestra ignorancia sobre cómo funcionan realmente las ciudades y el contraproducente manejo del capital dedicado a darles forma son la mala cimentación de nuestro hábitat. *“The forms in which money is used must be converted to instruments of regeneration...”* (Jacobs, 1961, p.317) Resolviendo los problemas mencionados y aceptando que la ciudad no funciona sin diversidad, Jane Jacobs afirma: *“To understand cities, we have to deal outright with combination or mixtures of uses, not separate uses, as the essential phenomena. [...] Big cities are natural generators of diversity and prolific incubators of new enterprises and ideas of all kinds. Moreover, big cities are the natural economic homes of immense numbers and range of small enterprises.”* (Jacobs, 1961, p.145)

### 3. OBJETIVOS

La presente investigación encabeza una serie de sucesos profesionales y personales que ambiciona reforzar la directriz teórico-práctica como arquitecto cuyos objetivos abarcan:

- Ampliar y aplicar el conocimiento adquirido a una línea de análisis centrada en la importancia de la escala humana en los entornos urbanos actuales, con la ciudad de Nueva York como punto de mira e influencia global.
- Profundizar en el concepto 'escala de la individualidad', analizar, las distintas escalas y su asociación a una arquitectura monótona u orgánica con la ayuda de casos prácticos que permitan obtener veredictos que conciernen la satisfacción en el ciclo diario de la vida del ser humano en Nueva York.
- Conseguir mediante la investigación, los patrones de desarrollo urbanos y su eficiencia, así como constatar la viabilidad futura de estos y la propuesta de nuevas y más sostenibles patrones de desarrollo, con el fin de deservir la sociedad.
- Adoptar una actitud crítica constante respecto a las varias posturas de distintos arquitectos y analistas de renombre sobre la evolución urbana, mediante preguntas y planteamientos de casos hipotéticos.

#### Objetivos analíticos retrospectivos en el ámbito teórico práctico

- Desglosar en varias capas la Ciudad Contemporánea de Le Corbusier, analizar su influencia en la actualidad en ciudades europeas y encontrar similitudes tipológicas con ejemplos de la ciudad de Nueva York. Comparar dichos casos (Stuyvesant Town y Peter Cooper Village) con la morfología manhattanense basada en la malla.
- Con el apoyo de sus reconocidas publicaciones, *S, M, L, XL* y *Delirious New York*, analizar las críticas de Rem Koolhaas hacia el rascacielos, reinterpretando el 'typical plan' y el concepto 'bigness'.
- Realizar la investigación en una universidad de prestigio en Nueva York, me permitiría observar, experimentar y analizar como la ciudad de Jane Jacobs ha ido cambiando a lo largo de estas cinco décadas, desde la publicación de su libro *Life and Death of Great American Cities*. La vida del ser humano en Nueva York tiene muchos 'prototipos', que son razón y consecuencia de todo lo que la rodea, lo que los sentidos perciben: la arquitectura en la que las personas viven y se desarrollan. Esta conexión es una dualidad en la que los dos protagonistas interfieren en sus ciclos vitales y se marcan directrices de futuro.
- Profundizar en los mecanismos que hacen posible la escala humana en la ciudad, teniendo en cuenta la visión de Jan Gehl, quien antepone a sus análisis los factores determinantes del estilo de vida actual de la población urbana como el cambio climático y los problemas salud.



Figura 25. The Human Scale. Documental de Andreas Dalsgaard.

#### Nueva York, área de exploración en continua transformación

Al nivel más específico, esta investigación tiene por propósito:

- Fijar el punto de mira en los efectos sobre la sociedad de la construcción en altura, realizar los respectivos informes y plantear la posibilidad de intervención en aquellos casos donde la interacción edificación-sociedad aparece deshumanizada.
- Redefinir la construcción en altura como instrumento que favorece el aumento de población y que puede ser utilizado para el control de esta.
- La elaboración de propuestas digitales de la ciudad, partiendo desde varias premisas que consisten en alterar el proceso de toma de decisiones históricas tales como la adopción de la malla ortogonal en la ordenación urbanística o la regulación de las alturas en las manzanas edificables, para obtener resultados comparativos respecto la ciudad actual, y que a la vez puedan servir de apoyo en futuras expansiones urbanísticas.
- Reconocer el condado de Brooklyn como una alternativa urbana a Manhattan, que durante los últimos veinte-treinta años ha ido cogiendo protagonismo, abandonando el estigma de marginalidad y pobreza, para convertirse en un foco de talento joven, ofreciendo precios más asequibles y más escala humana.
- Analizar las intervenciones a escala humana de regeneración como el High Line y el LowLine (actualmente en estado de propuesta), así como la extrapolación del planteamiento a otras áreas en decadencia de la ciudad detectadas y plasmadas en mapas a realizar.

#### Aspecto característico de la investigación

Con la realización de esta investigación, se aspira a emplear el máximo esfuerzo en elaborar unos análisis que permitan divulgar críticas constructivas hacia la arquitectura de las grandes ciudades, con la finalidad de construir una metodología de mejora que anteponga el bienestar social al desarrollo urbano marcado mayormente por la expansión económica, sin perjudicarla. Por lo tanto, la puesta en cuestión de las decisiones que han llevado a dar forma a la urbe contemporánea será un elemento recurrente durante toda la investigación que incentivará a concienciar más la sociedad sobre las pautas que nos marcamos en la actualidad en el ámbito de la arquitectura, así como en muchas otras disciplinas.



#### 4. METODOLOGIA

La composición formal de la investigación pasa por cuatro etapas que conducen el proceso hacia la percepción de la escala humana en Nueva York.

- El punto de partida alberga el análisis de dos conceptos, la escala humana y la individualidad, y presencia el nacimiento de un tercero, la escala de la individualidad. Factor presente en el ámbito de la arquitectura desde el inicio de los tiempos, la escala humana pretende mostrarse en este trabajo con una realidad sincera y contundente, de la forma en la que se percibe en Manhattan. De la misma manera, la individualidad que a priori parece distinguir descaradamente entre edificios monótonos y orgánicos influye en el modo de percibir la escala humana.
- Las visiones de grandes arquitectos o pensadores como Le Corbusier, Rem Koolhaas, Jane Jacobs y Jan Gehl, sus propuestas de mejora para las ciudades en las que vivimos y las fuertes críticas al desarrollo urbano actual, obligan a repensar el futuro inmediato de nuestro entorno, especialmente en los puntos geográficos que marcan tendencia alrededor del globo, como es la ciudad de Nueva York.
- Pues para llegar a comprender el funcionamiento de una ciudad de tales dimensiones, conviene desmenuzarla morfológicamente y analizar cronológicamente las decisiones históricas que aportaron los cambios decisivos para su transformación, así como plantear varias propuestas hipotéticas para ponerlas en balanza junto con la versión actual con el fin de recapacitar sobre los efectos derivados en la sociedad.
- Siendo el fin último de la investigación el uso adecuado del conocimiento que disponemos de manera crítico-constructiva se procedería al análisis dentro de la ciudad de aquellas zonas que suponen un éxito en el diseño urbano que integra los elementos socioeconómicos sin perjudicar el desarrollo del ser humano. Al mismo tiempo, alejándose de futuros planteamientos deshumanizados que abogan por la victoria del rascacielos entendido en el contexto actual, se replantearía su uso como elemento integrador y menos rígido.

#### Fuentes de investigación

La información que permite el desarrollo de la investigación nace durante la cronología de ambas etapas académica y profesional y se consolida durante la estancia en Nueva York.

- Indiscutiblemente, la gran aportación de referencias que guiaría el proceso investigativo resultaría de la concesión de la beca, es decir, de la oportunidad de llevar a cabo la investigación estando en Nueva York, y obteniendo acceso a las fuentes necesarias en la Universidad de Columbia.
- El afán investigador surge desde antes de empezar los estudios universitarios, durante los estudios de educación secundaria, cuando tenía la total certeza de que la arquitectura iba a marcar el resto de mi vida. De manera que tuve la oportunidad de realizar un trabajo monográfico de investigación sobre la arquitectura vernácula de la ciudad en la residuo, Vila-real, mediante el que mejoré el manejo de la información y mi posición crítica.
- Durante los estudios de grado en la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de la Universidad Politécnica de Valencia, hubo tres aspectos en concreto que dejaron huella en mi forma de pensar como arquitecto más que cualquier otro: el urbanismo, la infraestructura y la restauración – mi visión compositiva pretende satisfacerlos y establecer un trato idóneo con el ser humano. Gran parte de la bibliografía de este trabajo no habría sido posible sin la disponibilidad de las fuentes documentales de esta institución.
- Gran parte de la presente investigación lidia con la vida y uso de las construcciones en altura, espacios de trabajo generalmente pensados para albergar un máximo número de empleados. El análisis de la evolución de dicho espacio a lo largo de la historia en mi propio Trabajo de Fin de Grado, así como las nuevas tendencias pro-productividad ponen en cuestión muchos casos prácticos de edificios que merecen un segundo planteamiento funcional.
- Haber cursado el máster en la Universidad Politécnica de Eindhoven en los Países Bajos me brindó la oportunidad de estudiar una ciudad de densidad alta como Ámsterdam y posteriormente elaborar una propuesta urbana para la creación de un nuevo barrio con las pretensiones de satisfacer las exigencias y necesidades sociales, haciendo justicia a los habitantes, respetando la historia y empleando una arquitectura eficiente.
- La práctica profesional ha supuesto en este caso una fuente a partir de la cual se ha confeccionado el tema principal de la investigación. La colección de fuentes escritas puestas a mi disposición y el enfrentamiento a proyectos reales reforzaron en mi modo de proyectar la concienciación de la importancia de la escala humana a la hora de abordar nuevos casos.

#### Estrategia investigativa

La investigación se desarrolla en torno al ser humano. Les corresponde especialmente a los arquitectos y urbanistas la labor de prever el desarrollo del individuo en la arquitectura que va a cobrar vida y que nace a partir de los diseños de los mismo. Arquitectura abarca muchos significados en este caso, ya no solo el hogar, el espacio de trabajo, sino todo lo que uno percibe, la forma en la que lo percibe y las posibilidades que ofrece a las personas de desenvolverse en ella. ¿Estamos enfocando nuestra arquitectura correctamente? Respecto la ciudad de Nueva York, ¿es el reflejo de nuestra mejor visión de la ciudad, la que nos hace más justicia? La negativa de la respuesta es evidente, aunque los logros no han de pasar desapercibidos, pero tampoco dados por aludido. Desde una postura más crítica, *“are modern cities structured in ways that best enhance the lives of their inhabitants? Several related arguments reinforce the criticism that the typical modern city is too heavily centralised around a single pole: zoning has created excessive specialisation in industrial, commercial, and residential areas; too few buildings are designed to integrate harmoniously with their surroundings. An alternative vision, crystallised in that of the ‘urban village’, would create functionally balanced, small-scale communities within cities, replicating some of the physical structures and living patterns of small communities outside cities while retaining some of the advantages of the metropolis.”* (OECD, 1994, p.33)

Hace cien años, la visión de la Nueva York del siglo XXI iba de la mano de una fuerte jerarquización social ligada a la construcción en altura. No es de extrañar que hoy en día siga habiendo un patrón parecido, aunque posiblemente no aplicado a un mismo edificio sino más a la sectorización en la ciudad. *“La película Metrópolis, dirigida por Fritz Lang, sintetizó admirablemente el sentido de aquella revolución – social, económica y urbanística – que tuvo lugar en los años veinte y treinta. Lang imaginaba una ciudad futurista y de gusto déco, afectada por continuos conflictos entre la aristocracia burguesa, que vivía en los pisos altos de los rascacielos, y la masa obrera que ocupaba los sótanos.”* (Terranova, 2003, p.12). La mega estructura está al orden del día y cuesta pensar que solo ha tardado un siglo en conquistar el globo. Es, sin embargo, un concepto que ha dado mucho que pensar a los grandes arquitectos del modernismo. Le Corbusier denunciaba el rascacielos norteamericano y cuando tuvo la oportunidad de mostrar su versión ideal del rascacielos en la Ville Radieuse optó, entre otras cosas, por la repetición de una banal torre cruciforme. Otra propuesta lecorbuseriana de la época colonial francesa es el Proyecto Obús para el Plan de Argel de 1931. El atrevido diseño destaca por el planteamiento de un viaducto que conectaba eficazmente la zona, debajo del cual se posicionaban apiladas viviendas de la clase trabajadora.



Figura 26. La Metrópolis según Fritz Lang.

*“Un famoso dibujo del proyecto muestra, en una perspectiva curva y acelerada, la maciza e imponente subestructura en una supercarretera elevada, construida como si se tratase de una librería gigante de hormigón armado, en cuya estantería los habitantes han edificado casas de hasta dos pisos, no necesariamente en el estilo de Le Corbusier, sino de acuerdo con sus propios gustos”.* (Banham 1978, p. 8).

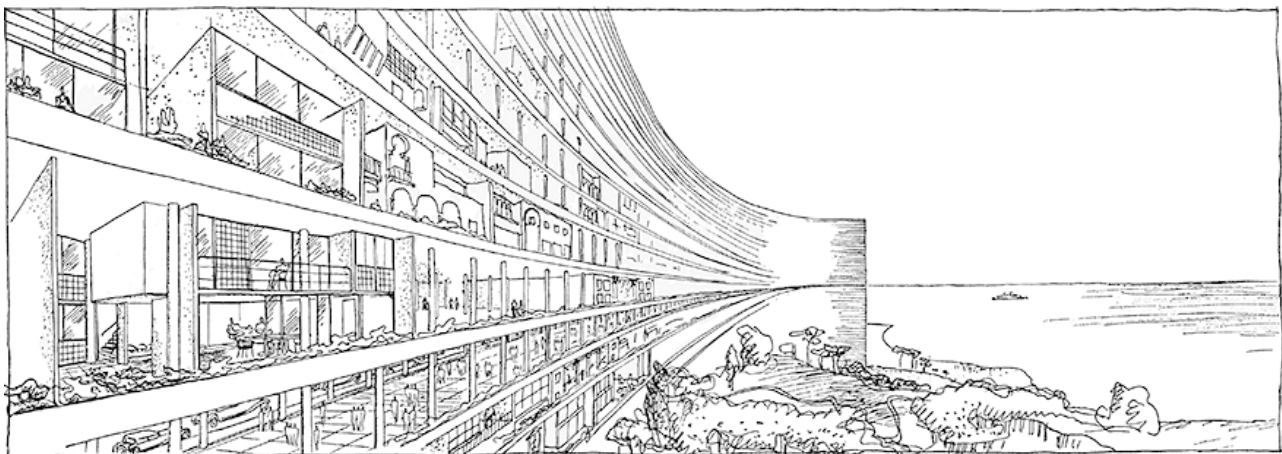


Figura 27. Proyecto Obús para el Plan de Argel de 1931 de Le Corbusier.

Por consiguiente, al hablar de escala humana, ¿sería posible la transformación de actuales edificios que albergan espacio en stock para alquilar sin propósito alguno más que para trabajar, o incluso aquellas partes residenciales de ellos, para adoptar una propuesta como la de Le Corbusier para Fort l'Empereur en su plan para Argel de 1931? ¿O quizá es una idea totalmente incompatible y que llevaría más lejos aún el bienestar que se desea adquirir al tratar con edificios de esa envergadura?

### **Nueva York, análisis morfológico, contexto socioeconómico.**

Tal como aparece explicado en el libro 'The Fractured Metropolis', las ciudades de Estados Unidos han ido experimentando cambios de forma desigual a lo largo del siglo XX, de manera que algunas llegaron a casi duplicar su población mientras que otras se convirtieron en un mero recuerdo de lo que un día llegaron a ser. No es de extrañar que la ciudad de Detroit haya perdido más de dos tercios de su población a raíz de su intensa industrialización, que había invadido los suburbios, hogar de la población que se estableció adrede a las afueras del centro y que, por segunda vez, tuvo que volver a emigrar a otras ciudades. La desafortunada trayectoria se podría repetir fácilmente en otras ciudades que siguen el mismo patrón o si se avecinara otra crisis. En el caso particular de Estados Unidos, Nueva York y Los Ángeles representan las puertas principales de entrada del talento inmigrante al país y, a priori, pueden quedar exentas de evoluciones similares a la de la ciudad de Detroit, aunque muchas características morfológicas sean coincidentes. Estas similitudes son recurrentes generalmente en los centros de las ciudades, los distritos financieros, la razón del skyline de la ciudad contemporánea norteamericana, que continúan alimentando la controversia por el poco grado de humanización que les caracteriza: *“What do you call a place with several big office buildings, two or three department stores, dozens of shops, a first-class hotel, movie theaters, a variety of restaurants, and no sidewalks?”* (Barnett, 1996, p.17) .

“Durante el siglo XX, sin embargo, sobre todo en los países industrializados, las condiciones de los tres usos principales del espacio público variaron. Se produjeron cambios de tal calibre en los nuevos modelos de tráfico, comercio y comunicación, que se rompió con una tradición de siglos en la forma de utilizar la ciudad.” (Gehl; Gemzoe, 2002, p.13)

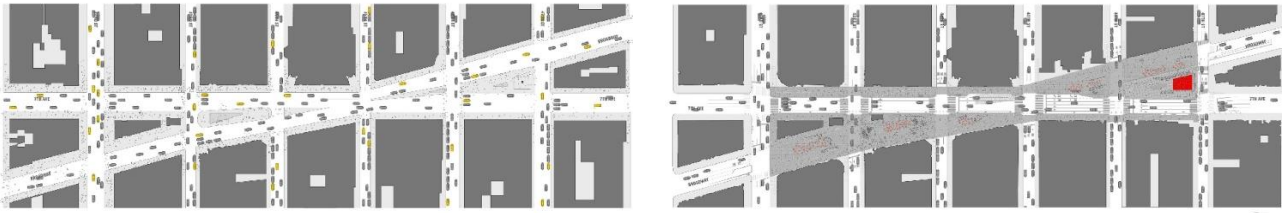


Figura 28. Esquemas que muestran el antes y después de Times Square.

Las irregularidades en el Plan de los Comisarios de 1811 para Manhattan derivaron en espacios altamente congestionados cuya necesidad de intervenir era urgente. Times Square es una zona donde, según Rem Koolhaas hace unos años, el peligro y el placer formaban una mezcla sinérgica. A raíz de la intervención del estudio de arquitectura Snøhetta se convirtió en una plaza que actualmente pone al servicio de las personas la mayor parte de su superficie. “90% of the roadway in Times Square was allocated to cars and only 10% to people, and yet, 90% of the people that use this space are pedestrians and 10% cars so, we needed to change the map.” (Dalsgaard; Janette Sadik-Khan, Commissioner, NYC, Department of Transportation, 2012).

Dos proyectos que, sin duda alguna, muestran los esfuerzos continuos por seguir dotando la ciudad de espacios armónicos que reflejen su carácter humano intrínseco son la High Line y la Low Line. El primer proyecto se corresponde a la ya terminada reconversión exitosa de una línea ferroviaria elevada que discurre por la ciudad en el lado oeste del Midtown Manhattan mientras que el segundo proyecto – aún en fase de proyecto – abarca la regeneración de la Williamsburg Bridge Trolley Terminal, estación subterránea en desuso por más de 60 años. Son dos enfoques que no optan por desentenderse de la historia de la ciudad y el abandono de estas reliquias arquitectónicas, sino que buscan la integración mediante el rediseño y la dotación de un nuevo uso en espacios que pueden aportar calidad a la ciudad. Además, la lista de ejemplos también se extiende al ámbito de nuevos edificios como The Porter House o el Blue Condominium, que alimentan la diversidad necesaria según Jane Jacobs.

La gran masa de rascacielos de Nueva York no deja percibir totalmente el funcionamiento de la vida en la calle y del espacio público, la arquitectura que se desarrolla en su base, los tesoros arquitectónicos que atienden a la función y la estética, pero también a la historia y a la sociedad, las pequeñas intervenciones a escala humana que tantas más necesita una ciudad tan extensa como esta.



Figura 29. High Line en Midtown Manhattan.



Figura 30. Times Square después de la intervención de Snøhetta



## Un epicentro en cambio constante

La importancia de la isla de Manhattan ha estado eclipsando los condados adyacentes durante la mayor parte de su existencia. Y aunque actualmente es el epicentro de la metrópolis, es cada vez más evidente el protagonismo creciente al otro lado del East River. *"For most of the twentieth century Brooklyn had a sorry reputation as a place where artists and writers were born but were eager to escape from. [...] By the 1940s however, a small number of literary men and women who were native-born Americans but not native to New York began to migrate over the Brooklyn Bridge, seeking heaven from the high rents and frenzied competition of Manhattan. During the 1980s and 1990s the migration of more journalists, artists, writers, actors, and filmmakers across the East River began to alter Brooklyn's image. By 2000, the map of Brooklyn showed young adults living in three creative neighbourhoods that represent a new, more affluent, and more aesthetically attuned 'urban village'."* (Zukin, 2010, p.58) Muchos factores llevan a que el punto de mira de algunas empresas y trabajadores busquen una ubicación más idónea y segura para sus respectivas sedes y hogares. La década de los 80' y 90' supuso un punto de inflexión para la isla, cuyo distrito financiero entró en un estado angustioso a raíz de la rápida automatización administrativa y la consiguiente puesta en stock de mucho espacio caro de oficina. Entre las posibles opciones para la revitalización del área se encontraba la readaptación a otros usos, como el residencial o una orientación hacia pequeñas empresas enfocadas hacia la tecnología, y la reducción de tasas de propiedad. Por otro lado, *"the recent global economic crisis has heightened the perception that architecture of the past decades has placed itself too much in the service of economic and political interests and has had too little regard for social concerns."* (Lepik, 2010, p.12) Esta concienciación se está logrando implantar en la sociedad a raíz de los continuos altibajos económicos cíclicos y a veces inevitables que dan oportunidad para repensar nuestras futuras tomas de decisiones respecto la forma en la que damos forma a la arquitectura. *"...two generation-defining events: the terrorist attacks of September 11, 2001, and the economic collapse marked by the September 2008 bankruptcy of Lehman Brothers. Among many, perhaps more significant impacts, these events affected the design and construction of buildings. [...] But in between, a building boom gripped the city. It saw a renewed embrace of [...] infill projects and public spaces that nevertheless affect one's on-the-ground experience in the city."* (Hill, 2011, p.11)

Tener en cuenta todo aquello que influencia de una manera u otra nuestro entorno urbano puede resultar en un proceso complejo en el que algunas variables acabarían siendo obviadas. Sin embargo, el ser humano tiene que anticipar los efectos sobre sí mismo más que sobre otro factor implicado. En Nueva York convergen concentraciones de personas educadas y talentosas inigualables en cualquier otro punto geográfico. El reflejo de tal conjunto de conocimientos ha de quedar reflejado en la ciudad, en todos los ámbitos incluyendo la arquitectura. *"Así pues, el fenómeno de la homogeneización en la arquitectura de hoy se expresa de un modo completamente distinto de la búsqueda estética del espacio universal. Lo que se está homogeneizado hoy en día es la propia sociedad, y los arquitectos luchan en vano contra ello. Cuanto más se atiene un arquitecto a expresiones características o más bien personales, más homogéneas llegan a ser sus obras, como si fueran puntos coordinados de la geometría euclidiana igualmente conectados."* (Walker; Toyo Ito, 2010, p.108)

La presente investigación pretende analizar, comprender y dar voz a las necesidades humanas dentro de la ciudad, cuyas carencias nacen no solo a partir de profundas reflexiones de arquitectos que desean mejorar incesantemente su entorno, sino también a partir de las experiencias directas de la sociedad dentro de la ciudad. Los veredictos de usuarios constantes de plazas, parques, edificios, infraestructuras y demás elementos que componen la estructura urbana serán utilizados para reflexionar sobre el punto de vista más relevancia tiene, el del ciudadano:

*"In New York, the line that separates the best places from the worst is surprisingly thin."* (PPP, 2008).

*"What makes high-density neighbourhoods pedestrian friendly? Good public space, for starters. The best public spaces encourage diverse urban experiences, from people watching to protesting, daydreaming to handball, eating, reading, sunbathing to strolling and snoozing."* (Kimmelman, 2011)

*"But – hey, in New York there's always a but – its architectural face is colder, more remote, less human, seeming to be sneering. In Manhattan the new superthin, supertall buildings are blocking the sky, casting long, arrogant shadows on streets once caressed by sun. And those streets are jammed with traffic, like a welded pop art sculpture made of paralyzed cars, imperious limousines, honking yellow taxicabs, and fat, grunting delivery trucks. From the viewpoint of a card-carrying member of the street-bound rabble, most of these new buildings are examples of engineering mastery, not architectural beauty. [...] The new buildings replacing the old and familiar are rising as many as 90 stories into the New York air, gnawing at the sky as if famished. The entire island of Manhattan, from Inwood at the top to the Battery on the south end, seems to be glistening with new buildings, their glass facades blinding us all on sunny days. In these supertall buildings, the owners are mostly the super-rich—often part of the global elite from China, Mexico, Brazil, Russia—and they don't choose to reveal their identities, using perfectly legal dodges to do so. Perhaps the most extreme example, on Billionaires' Row, is 432 Park Avenue, 1,396 feet tall and 88 floors. It lords over its neighbours, looking for all the world as if it's giving the finger to my city."* (Hamill, 2015)

La escala humana cobra fuerza con esta investigación y aplica filtros críticos al estado actual de la gran ciudad contemporánea, la tendencia global por excelencia, Nueva York. El siglo XX fue la cuna de muchas revoluciones tecnológicas, constructivas y sociales, quizá con unos resultados que se alejaban de las aspiraciones iniciales. El conocimiento es el instrumento que nos permitirá armonizar todos los avances en un contexto que haga justicia tanto a la sociedad, como a sus ciudades.

## 5. BIBLIOGRAFÍA

### LIBROS

- BALFOUR, Alan: **World Cities: New York**. Chichester, Wiley-Academy, 2001. ISBN 047148945X
- BANHAM, Reyner: **Megaestructuras: Futuro urbano del pasado reciente**. Barcelona, Gustavo Gili, 1978. ISBN 8425207150.
- BARNETT, Jonathan: **The fractured metropolis: improving the new city, restoring the old city, reshaping the region**. New York, Westview Press, 1996. ISBN 0064302229
- FARAMEH, Patrice: **AAD. Art, architecture, design. New York**. Kempen, teNeues, 2010. ISBN 9783832794354
- GEHL, Jan; GEMZOE, Lars: **Nuevos espacios urbanos**. Barcelona, Gustavo Gili, 2002. ISBN 9788496424555
- HILL, John: **Guide to contemporary New York city architecture**. New York; London, W.W. Norton, 2011. ISBN 9780393733266
- JACOBS, Jane: **The death and life of great American cities**. New York, Modern Library, 2011. ISBN 9780679644330.
- JONES, Will: **Cómo leer Nueva York: una guía de la arquitectura de la gran manzana**. Madrid, Blume, D.L., 2013. ISBN 9788496669802
- KOOLHAAS, Rem: **Acerca de la ciudad**. Barcelona, Gustavo Gili, 2014. ISBN 9788425227530.
- KOOLHAAS, Rem: **Delirio de Nueva York: Un manifiesto retroactivo para Manhattan**. Barcelona, Gustavo Gili, 2004. ISBN 8425219663.
- KOOLHAAS, Rem; BRUCE, Mau; SIGLER, Jennifer; WERLEMANN, Hans; OMA: **Small, Medium, Large, Extra-large: Office for Metropolitan Architecture**. New York, Monacelli Press, 1998. ISBN 1885254865.
- Le CORBUSIER; ÁBALOS, Iñaki; HERREROS, Juan: **Le Corbusier: Rascacielos**. Madrid, Ayuntamiento de Madrid, Área de Urbanismo e Infraestructura, 1987. ISBN 8450548411.
- Le CORBUSIER: **The city of tomorrow and its planning**. London, Architectural Press, 1987. ISBN 0851391249
- LEPIK, Andres: **Small scale, big change: new architectures of social engagement**. Basel; New York, 2010. ISBN 9783034605885
- MARSHALL, Tim: **Transforming Barcelona**. London; New York, Routledge, 2004. ISBN 041528841X
- OECD Organización de Cooperación y Desarrollo Económico: **Cities for the 21st Century**. Paris, OECD, 1994. ISBN 9264142878
- RUDOSFKY, Bernard: **Arquitectura sin arquitectos: Breve introducción a la arquitectura sin genealogía**. Buenos aires, Eudeba, 1973.
- WALKER, Enrique: **Lo ordinario**. Barcelona, Gustavo Gili, D.L. 2010. ISBN 9788425223303.
- TERRANOVA, Antonino: **Rascacielos**. Barcelona, Librería Universitaria, 2003. ISBN 848997862X.
- ZUKIN, Sharon: **Naked city: the death and life of authentic urban places**. New York, Oxford University Press, 2010. ISBN 9780199794461.

### VIDEOGRAFÍA

- DALSGAARD, Andreas: **The Human Scale** (2012). Dalsgaard, Andreas (director y productor). Disponible en <https://vimeo.com/162029805>

### ARTÍCULOS EN LÍNEA

- HAMILL, Pete: **A New York Writer's Take on How His City Has Changes**. National Geographic, 2015. <https://www.nationalgeographic.com/new-york-city-skyline-tallest-midtown-manhattan/article.html>
- Project for Public Spaces: **New York City: Hall of Shame**. Project for Public Spaces, 2008. <https://www.pps.org/article/new-york-city-hall-of-shame>
- KIMMELMAN, Michael: **Treasuring Urban Oases**. The New York Times, 2011. <http://www.nytimes.com/2011/12/04/arts/design/alexander-garvin-looks-at-public-spaces-in-new-york.html>

## 6. ÍNDICE DE IMÁGENES

Portada: [https://en.wikipedia.org/wiki/New\\_Amsterdam](https://en.wikipedia.org/wiki/New_Amsterdam)

Figura 1: Realización propia.

Figura 2: Realización propia.

Figura 3: [https://simple.wikipedia.org/wiki/Lower\\_Manhattan](https://simple.wikipedia.org/wiki/Lower_Manhattan)

Figura 4: Realización propia.

Figura 5: Realización propia.

Figura 6: Realización propia.

Figura 7: Plan Amsterdam. Gemeente Amsterdam. Dienst Ruimtelijke Ordening. 05.2011.

Figura 8: Plan Amsterdam. Gemeente Amsterdam. Dienst Ruimtelijke Ordening. 05.2011.

Figura 9: [https://es.wikipedia.org/wiki/Plan\\_Cerd%C3%A1](https://es.wikipedia.org/wiki/Plan_Cerd%C3%A1)

Figura 10: [https://es.wikipedia.org/wiki/Plan\\_de\\_los\\_Comisarios\\_de\\_1811](https://es.wikipedia.org/wiki/Plan_de_los_Comisarios_de_1811)

Figura 11: <http://hauteliving.com/2015/01/new-york-citys-10-expensive-buildings/541357/>

Figura 12: <https://en.wikipedia.org/wiki/Panel%C3%A1k>

Figura 13: Selected Case Studies of Mass-Housing-Estate Urban Renewals in Europe. <http://www.sidlistejakdal.cz/en/>

Figura 14: Selected Case Studies of Mass-Housing-Estate Urban Renewals in Europe. <http://www.sidlistejakdal.cz/en/>

Figura 15: [https://www.independent.co.uk/news/long\\_reads/hong-kong-housing-crisis-ideas-solve-architecture-a8279221.html](https://www.independent.co.uk/news/long_reads/hong-kong-housing-crisis-ideas-solve-architecture-a8279221.html)

Figura 16: <https://www.turbosquid.com/3d-models/3d-china-skyscrapers-vol-2/398920>

Figura 17: <http://www.ivanhoecambridge.com/-/media/images/website/medias/news/2015/10/stuyvesant-town/stuyvesant-town-manhattan-006.jpg>

Figura 18: <http://fromabove.altervista.org/picture-47/>

Figura 19: <http://www.geocities.ws/arquique/lecorbu/grandes/xx09.jpg>

Figura 20: <https://www.plataformaarquitectura.cl/cl/770281/clasicos-de-arquitectura-ville-radieuse-le-corbusier>

Figura 21: <https://www.plataformaarquitectura.cl/cl/770281/clasicos-de-arquitectura-ville-radieuse-le-corbusier>

Figura 22: <https://es.wikiarquitectura.com/edificio/edificio-narkomfin/>

Figura 23: KOOLHAAS, Rem: **Delirio de Nueva York: Un manifiesto retroactivo para Manhattan**. Barcelona, Gustavo Gili, 2004. ISBN 8425219663.

Figura 24: KOOLHAAS, Rem: **Delirio de Nueva York: Un manifiesto retroactivo para Manhattan**. Barcelona, Gustavo Gili, 2004. ISBN 8425219663.

Figura 25: <https://www.plataformaarquitectura.cl/cl/02-315758/cine-y-arquitectura-the-human-scale>

Figura 26: <https://www.pinterest.es/pin/464222674061392574/?lp=true>

Figura 27: <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=502392&page=690>

Figura 28: <https://www.archdaily.com/869685/times-square-celebrates-grand-opening-of-snohetta-designed-transformation>

Figura 29: <https://www.plataformaarquitectura.cl/cl/02-20735/new-york-city-high-line-abre-al-publico>

Figura 30: <https://www.archdaily.com/869685/times-square-celebrates-grand-opening-of-snohetta-designed-transformation>