

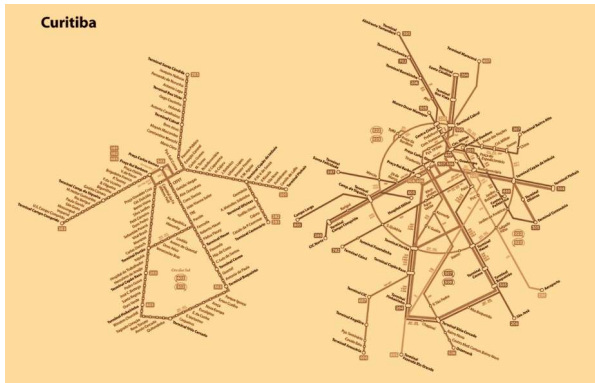


Ana Tovar García

IV CONVOCATORIA_BECA DE INVESTIGACIÓN EN NUEVA YORK
Fundación Arquia / Real Academia de Bellas Artes de San Fernando

A.I.R. NEW YORK

Arquitectura · Infraestructura · Resiliencia
Architecture · Infrastructure · Resilience



Plano de BRT en Curitiba



UNESCO Headquarters, París

Puesta en antecedentes

El tema a desarrollar en esta investigación tiene su idea germinal en la tesina “*Le rôle du patrimoine industriel au développement urbain durable*”, trabajo destinado a analizar los procesos de recuperación del patrimonio industrial a través de su reconversión para la implantación de las industrias creativas. Esta investigación se llevó a cabo dentro del Máster *Erasmus Mundus TPTI, Techniques, Patrimoine, Territoire de l'Industrie*, un título múltiple coordinado por la Universidad Paris 1 Panthéon-Sorbonne.

El tema de este trabajo surgió después de una estancia investigadora en la *Universidade Tecnológica Federal de Curitiba*. Se trataba de indagar en la dimensión *patrimonial* de un sistema de transporte que se convirtió en emblema de la ciudad y transformó radicalmente el modo de vida de los habitantes, tiene incluso cierta dimensión de símbolo en el imaginario colectivo, casi como sucede con los tranvías lisboetas o las góndolas venecianas, aunque sin el componente pintoresco o estético. Esta valorización resulta excepcional pero lo cierto es que el producto urbano industrial, siendo un elemento principal y característico del paisaje de la ciudad, resulta ser normalmente ignorado o directamente considerado como residual.

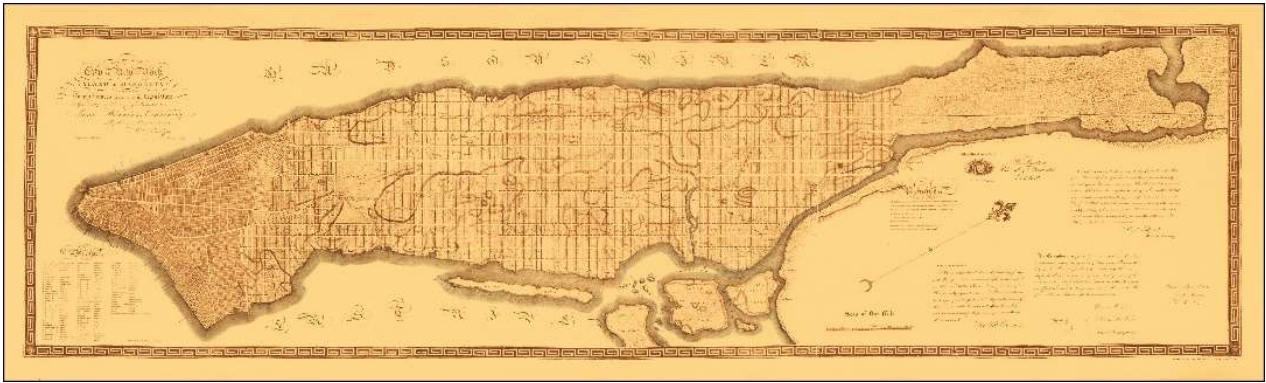
La fase final de la tesina se redactó en la biblioteca de UNESCO en París, después de la jornada laboral. Allí participé en un programa cuyo objetivo fue establecer las directrices pertinentes para adaptar el trabajo de ciertos centros de investigación y Universidades a los Objetivos del Desarrollo Sostenible 2030 y la Nueva Agenda Urbana.

El trabajo obtenido apuntaba al potencial latente en la reconversión de infraestructuras y arquitecturas que están normalmente fuera del foco, en un contexto global que está cocinando una transformación sistémica a la que hay que ir adaptándose en todos los órdenes de la vida.

La investigación aquí propuesta surge como estrategia de adaptación a esta nueva coyuntura.

Motivación

Ya que el objetivo de esta investigación tiene cierto carácter utilitario, sería una impostura seguir haciéndolo crecer sobre el papel. El soporte de la *Fundación Arquia y la Real Academia de las Artes de San Fernando* a través de su programa de becas, haría posible llevar a cabo esta investigación desde el único punto en el que puede resultar creíble, es decir, la experiencia sobre el terreno.



Propuesta para la retícula de Manhattan, 1811

1. Objeto y ámbito de estudio

1.1. Escenario

“Manhattan: pequeña isla de Estados Unidos en perpetua reconversión”.

Es con esta cita de un folleto turístico que Rem Koolhaas ilustra la introducción de su inevitable *Delirius New York* (1978). Si hay algo que entendimos con este manifiesto es que esta ciudad, y en particular la isla de Manhattan ha sido el campo de experimentación de muchas de las condiciones urbanas del siglo XX. También ha sido pionera en la gestión de un nuevo tipo de amenaza urbana, nacida con el siglo XXI. Su respuesta fue reforzar su condición de símbolo: construyendo más grande, más brillante, más desafiante. Esta actitud de huida hacia delante resulta muy interesante para usar Nueva York como tablero de un hipotético cambio de paradigma urbano. Según los precedentes parece sensato pensar que, si será, será primero en Nueva York.

1.2. Lo industrial se hace urbano

“El patrimonio industrial se compone de los restos de la cultura industrial que poseen un valor histórico, tecnológico, social, arquitectónico o científico. Estos restos consisten en edificios y maquinaria, talleres, molinos y fábricas, minas y sitios para procesar y refinar, almacenes y depósitos, lugares donde se genera, se transmite y se usa energía, medios de transporte y toda su infraestructura, así como los sitios donde se desarrollan las actividades sociales relacionadas con la industria, tales como la vivienda, el culto religioso o la educación”.¹

Es hacia mitad del siglo XX que la comunidad artística pone en marcha un interesante ciclo de reconversiones. Comienzan a ocupar los barrios industriales en decadencia para establecer en ellos sus talleres y sus residencias: es el nacimiento del *loft*. Así, la primera forma de reconversión de un espacio industrial desactivado para un uso que no está relacionado con el original se debe a una ocupación informal de la industria creativa, aun no reconocida como tal, pero capaz de interpretar el espacio y transformarlo más allá de las normas y las convenciones. Una vez más es una situación pionera desatada en Nueva York, ya que habrá que esperar a la década de los setenta para que situaciones

¹ Charte Nizhny Tagil pour le Patrimoine Industriel (2003), disponible en <https://www.icomos.org/18thapril/2006/nizhny-tagil-charter-f.pdf>, consultado el 24/02/18.



Reunión de SoHo Artists Association, 1968



Dorothy and Chaim Koppelman, 498 Broome Street, 1974

similares empiecen a dar en Europa. Y de nuevo, la relación con la arquitectura deviene un icono, aún hoy el *loft* y su estética industrial se considera, de una forma más o menos frívola, como genuinamente neoyorquina.

1.3. Un punto de inflexión

Cuando hablamos en términos urbanos, la resiliencia debe entenderse como la capacidad de transformación ante situaciones de crisis. Es un concepto importante, tanto que ha conseguido entrar en la agenda de la utopía global para 2030. El número 11 de la lista de *Objetivos del Desarrollo Sostenible* se refiere a las ciudades y apela a “Lograr que los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles”

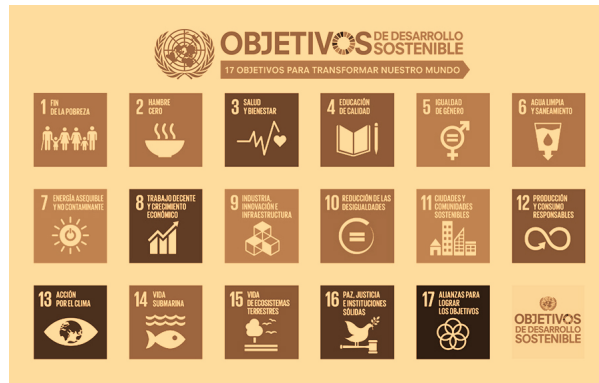
2030 parece ser un momento clave, anunciado desde 1972, cuando el MIT publica *Limits of Growth report*, informe en el que pronostica los procesos de crisis energética, cambio climático y colapso económico que parecen cada vez menos rebatibles.

A día de hoy desde *Silicon Valley* se anuncia que La era industrial de la energía y del transporte se acabará para el año 2030. Sus proyecciones hacen especial hincapié sobre como la disrupción tecnológica modificará la jerarquía energética y la industria del automóvil. Vaticinan que las consecuencias de este cambio de modelo serán especialmente visibles en el paisaje urbano. De todas las transformaciones que predice esta teoría, nos interesa considerar una en particular, como parte del núcleo de hipótesis de la investigación: la flota de automóviles se reducirá en un 80%, de manera que el espacio destinado al tránsito y al aparcamiento se reducirá en la misma proporción.

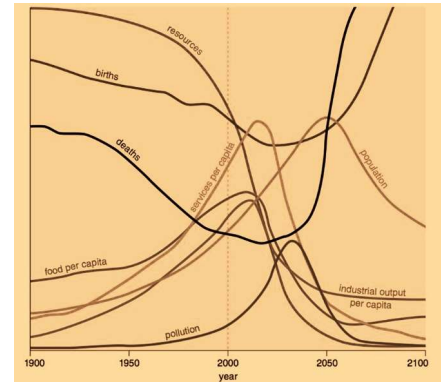
2. Marco teórico y conceptual.

2.1. La trama y la identidad.

La retícula de Manhattan ha determinado completamente su lógica de ocupación, el volumen de crecimiento y la relación del habitante con el espacio no construido. En un contexto con potencial para modificar el 80% de su espacio dedicado al tráfico y al aparcamiento (lo que es una proporción muy alta del espacio libre total de la isla) se hace fundamental un análisis profundo del significado de este modelo de ocupación.



Objetivos del Desarrollo Sostenible, 2030



Curva de límite de crecimiento 2030

Como referentes obligados para entender el pulso de la ciudad en este sentido, se hace fundamental volver a las obras de Jacobs y Koolhaas referentes a la ciudad. Son obras clásicas que, desde ópticas muy distintas, se han impuesto como referencias universales para la comprensión de la vida urbana.

The Death and Life of Great American Cities, Jane Jacobs (1961)
Delirious New York, Rem Koolhaas (1978)

El desplazamiento de los ciudadanos a través de la trama es una cuestión de justicia social, cuestión central para la resiliencia urbana. La libertad del individuo tiene mucho que ver con su capacidad de movimiento, algo que está en el origen del sistema de transporte *BRT (Bus Rapid Transit)*, que es una referencia para el *Select Bus Service* de Nueva York. Entendemos que este modelo es una suerte de estadio cero del modelo de movilidad que viene.

Acupuntura Urbana, Jaime Lerner (2003)

Aunque nos centremos en las particularidades de la ciudad, la tomamos como referente piloto de una situación global, con lo que las cartas y acuerdos internacionales serán de particular interés como guías directrices.

Guide to multi-benefit cohesion policy investments in nature and green infrastructure, Comisión Europea (2013)

Habitat 13, The new urban agenda, ONU (2017).

Principes conjoints ICOMOS-TICCIH pour la conservation des sites, constructions, aires et paysages du patrimoine industriel, Les principes de Dublin, ICOMOS-TICCIH (2011)

2.2. El cambio de paradigma

Para aceptar la hipótesis lanzada desde *Silicon Valley*, conviene construir una línea del tiempo en la evolución de esta idea, tomando por origen el momento en que se define el concepto de metabolismo urbano hasta el momento actual, en el este concepto está integrado en las recomendaciones internacionales para el diseño de las ciudades resilientes.

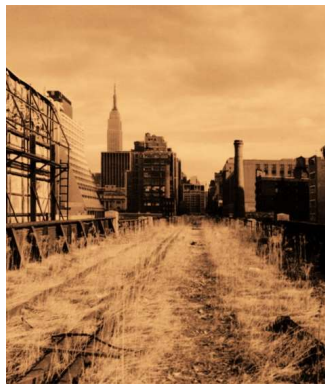
The metabolism of cities, Abel Wolman (1965)

The limits to Growth, Donella H. Meadows, Dennis L. Meadows (1972)

Clean disruption of energy and transportation, Tony Seba (2014)



Urban Farming Initiative, Detroit



High Line, New York, 1980



Anillo Verde, Vitoria

3. Objetivos.

Sin modificar los metabolismos urbanos no se llega a la resiliencia. En parte, la buena gestión de las ciudades consistiría en crear nuevas políticas alternativas uso del patrimonio construido, que incentivaran la rehabilitación y que generaran normativas exigentes en sostenibilidad y habitabilidad. El problema de todo esto reside en que, lo resiliente sigue siendo lo políticamente difícil y lo insostenible lo políticamente fácil.

El objetivo final es avanzar en la definición de una metodología estratégica para el diseño y evaluación de planes y programas de reconversión funcional y regeneración urbana.

4. Metodología.

4.1. Mapeo.

Con la ayuda de Sistemas de Información Geográfica el primer paso será identificar las jerarquías de las vías, el flujo de tráfico, las áreas de colapso, aparcamientos, espacios verdes y el pictograma socioespacial correspondiente a estas zonas.

Una vez conocidos los datos de interés se activaría la hipótesis que hemos expuesto anteriormente en este texto, referente a la reducción del 80% en la flota de automóviles así como en el espacio destinado al tránsito y al aparcamiento.

El análisis se pretende dar con una serie de problemas genéricos ubicuos, de manera que la intervención sobre ellos de manera masiva, y a través de la aplicación de la hipótesis, tendría potencial para ofrecer soluciones de tipo estructural.

En una ciudad con tal presión demográfica, la liberación de uso del 80% del viario podría traducirse en nuevas construcciones, ampliaciones, mayor liberación de alturas de edificación, la tormenta perfecta para la especulación con el suelo público. Como se ha expuesto anteriormente, se considera la trama como parte de su patrimonio industrial, material, o paisajístico, así que aplicamos sobre ella los criterios de la protección. Las estrategias de intervención deben responder al clima social, la restauración ecológica y la reconversión de la infraestructura en verde.



High Line, New York, 2015

Se trata finalmente de ofrecer un plan estratégico para la reconversión urbana basado en principios opuestos a los intereses puramente especulativos que estuvieron en el origen de la planificación urbana neoyorquina. Y a pesar de este confrontamiento conceptual, salvaguardar los elementos relacionados con la identidad y la memoria urbana.

4.2. Una amenaza a considerar.

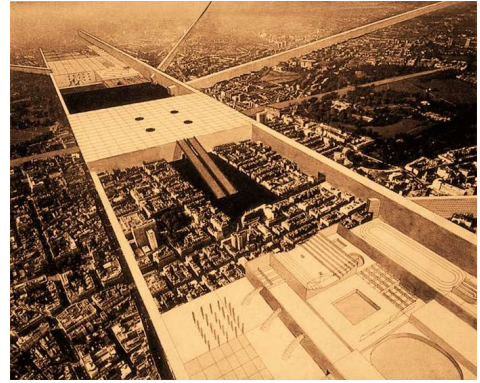
«Les industries culturelles et créatives sont les secteurs d'activité dont l'objectif principal est la création, la production, la distribution et la consommation de biens, services et activités ayant un contenu culturel et artistique. Ils se caractérisent par être à l'intersection de l'économie et de la culture, qui a la créativité au centre de leurs activités, du contenu artistique et/ou culturel et des liens vers l'innovation. Les industries culturelles et créatives comprennent l'art cinématographique et audiovisuel, le design et les arts, les arts audiovisuels, la musique, les arts du spectacle, l'édition et les arts visuels. »²

Las industrias culturales juegan un rol creciente en la transformación de los procesos de transformación urbana, contribuyendo cada vez más a la economía local y al empleo. Por tanto, deben ser tomadas en cuenta en todo contexto de desarrollo o transformación urbana. La salvaguarda y la promoción de la cultura local es un modo de aprovechar los recursos del sitio, favoreciendo las condiciones para un desarrollo sostenible.

Dicho esto, resulta evidente que las recomendaciones internacionales de las que ya hemos hablado, recomiendan la inclusión de las industrias culturales en los procesos de reconversión urbana. Sin embargo, también asistimos a cómo la implantación de este tipo de actividades, sin un plan estratégico, desembocan con frecuencia y rapidez en procesos de gentrificación que van en contra de la ciudad sostenible y resiliente.

Nueva York no es en absoluto una excepción a esta norma, particularmente la isla de Manhattan. Lo vimos con la creación espontánea del *loft*. La comunidad artística, una élite cultural, pero con pocos recursos, se interesan por los espacios industriales, pues ofrecen buenas condiciones para establecer un taller y son económicos o directamente ocupables de manera informal. Aquellos lugares que habían sido marginales se consideran de repente transgresores y

² *Habitat 13, The new urban agenda*, La Haye, Nations Unies (2017) disponible en <http://habitat3.org/wp-content/uploads/NUA-French.pdf>, consultado el 03/03/18.



Adolfo Natalini, Superestudio, New York

auténticos y partir de ahí, la bohemia burguesa se interesa por ellos y los ocupa llevando consigo todos sus hábitos sociales y su nivel de consumo. Esto es una transformación basada en el consumo que conlleva la desaparición de una actividad legítima y original.

5. Fuentes de investigación.

The New York City Department of Environmental Protection, donde coordinan las políticas de protección ambiental de la ciudad. En la actualidad sostienen el *NYC Green Infrastructure Program*.

Columbia Graduate School of Architecture, Planning and Preservation, con particular interés por las investigaciones de Kate Orff profesora asociada y directora de *Center for resilient cities and landscape*. El proyecto central del centro es un *Resilience Accelerator* en asociación con la red 100 Resilient Cities (100RC) financiado por la Fundación Rockefeller. Se trata de un programa destinado a diseñar las estrategias de reconversión urbana de las ciudades pertenecientes a la red 100RC.

American Academy of Arts and Letters, Instituto Cervantes de Nueva York, por ser sitios de referencia para el desarrollo de la beca y representar a la Academia y la relevancia de las artes y la divulgación de la cultura para la convivencia.

6. Bibliografía.

ARAVENA, Alejandro, entrevista para El País, 26 Mai 2017. Disponible en http://cultura.elpais.com/cultura/2017/05/26/babelia/1495812995_702019.html.

AUDREFOY, Joel. *Seis principios para la rehabilitación integral en los centros históricos*, L'ordinaire latino-américain, 1/181, 2000.

BERGERON, Louis et DOREL-FERRÉ, Gracia, *Le patrimoine industriel, un nouveau territoire*, Éditions Liris, Paris, 1996.

BERGERON, Louis et MAIULLARI PONTOIS, Maria Teresa, *Le patrimoine industriel entre « patrimonialisation » et « développement durable »*, ICOMOS 17th General Assembly, 2011-11-27 / 2011-12-02, Paris, France. [Conference or Workshop]

BORJA, Miguel Ángel, JIMÉNEZ, Juan Antonio et SEVILLA, Claudia, *Gestión del turismo cultural y de ciudad*. Universidad de Castilla de La Mancha. Cuenca, 2005.

CARPINTERO, O., (2013). Pensar la transición: enseñanzas y estrategias económico-ecológicas. *Revista de Economía Crítica*, Vol. 16, pp. 45-107. Disponible en http://www.revistaeconomicacritica.org/sites/default/files/revistas/n16/02_Carpintero-Riechmann.pdf

CHOAY, Françoise, *L'Urbanisme, utopies et réalités*, Paris, Seuil, 1965.

DOUET, James, *Industrial Heritage Re-tooled, The Ticcih Guide to Industrial Heritage Conservation*, J.M. Kaplan Fund, Carnegie Publishing Ltd, Lancaster, 2012.

GARNIER, Tony, *Une Cité industrielle étude pour la construction des villes*, Baise et Goutagny, Lyon, 1919.

GARCÍA VAZQUEZ, Carlos. *Teorías e Historia de la ciudad contemporánea*. Barcelona, Gustavo Gili, 2016.

GRINSUM FERRAZ, Marcos, Lina Bo Bardi, A arquiteta antropóloga, 2004. Disponible en <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/15.174/5355>.

HIGUERAS, Ester, *El reto de la ciudad habitable y sostenible*, DAPP publicaciones, Madrid, 2009. Disponible en http://www.coag.es/websantiago/pdf/ester_higuera.pdf

LEFEBVRE, Henri, *Le Droit à la ville*, Anthropos, Paris, 1968.

LUXEMBURG, Corinne, *Patrimonialiser, revitaliser, habiter l'industrie en ville : une question politique et sociale vivante plus qu'une simple question de renouveau urbain*, Revue Géographique de l'Est, vol. 53 / 3-4 | 2013. Disponible en <http://rge.revues.org/5105>

MARTINEZ SAHUQUILLO, Irene, *William Morris y la crítica a la sociedad industrial: Una síntesis singular de radicalismo romántico y marxismo*. Reis: Revista española de investigaciones sociológicas, ISSN 0210-5233, Nº 66, 1994.

MEEROW, S.; NEWELL, J.P.; STULTS, M. (2016). Defining urban resilience: A review. *Landscape and Urban Planning*. Vol. 147, pp.38 – 49. Disponible en https://ac.els-cdn.com/S0169204615002418/1-s2.0-S0169204615002418-main.pdf?_tid=560df1c2-dfe7-11e7-a58d-00000aabb0f6c&acdnat=1513157213_a373569720a698bdb466a31c9c2c62a1

MÉNDEZ, R. (2013). Estrategias de Innovación para el desarrollo y la resiliencia de ciudades medias. *Documentos d'Anàlisi Geogràfica*. Vol. 59(3), pp. 481-499. Disponible en <http://dag.revista.uab.es/article/view/v59-n3-mendez/pdf>

MUNFORD, Lewis, *A cidade na História, suas origens, transformações e perspectivas*, São Paulo, Martins Fontes, 1998.

Cartas Internacionales

La Charte urbaine européenne, Conseil de l'Europe, 1992. Disponible en <https://rm.coe.int/1680719456>

Principles for Conservation and Restoration of Built Heritage, Krakov Charter, 2000. Disponible en <http://smartheritage.com/wp-content/uploads/2015/03/KRAKOV-CHARTER-2000.pdf>

Charte Nizhny Tagil pour le Patrimoine Industriel, présentée à ICOMOS, TICCIH, 2003. Disponible en <https://www.icomos.org/18thapril/2006/nizhny-tagil-charter-f.pdf>

Convenciones

Rapport Brundtland, Commission Mondiale sur l'Environnement et le Développement, La Haye, Nations Unies, 1987. Disponible en http://www.diplomatie.gouv.fr/sites/odysee-developpement-durable/files/5/rapport_brundtland.pdf,

La déclaration de Lima, Première Rencontre Globalization de la Solidarité, Lima, Pérou, 1997. Disponible en http://base.socioeco.org/docs/declaration_lima_fr.pdf

The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage, Statutes, TICCIH, 1999. Disponible en http://ticcih.org/wp-content/uploads/2016/02/TICCIH_Trust.pdf

Déclaration universelle sur la diversité culturelle, UNESCO, Paris, 2001. Disponible en <http://unesdoc.unesco.org/images/0012/001271/127162f.pdf>

Convention sur la protection et la promotion de la diversité des expressions culturelles, UNESCO, Paris, 2005. Disponible en http://en.unesco.org/creativity/sites/creativity/files/2913_16_passport_web_f.pdf,

Habitat 13, The new urban agenda, Nations Unies, La Haye, 2017. Disponible en <http://habitat3.org/wp-content/uploads/NUA-French.pdf>