

*upgrade

TESINA / VIAJE 2.0

Profundización del Viaje de Arquitectura

FACULTAD DE ARQUITECTURA
UNIVERSIDAD DE LA REPÚBLICA
URUGUAY

AUTORES:

Laura Lateulade
Noelia Moratorio

TUTOR:

Marcelo Payssé

TRIBUNAL:

Marcelo Payssé
Juan P. Portillo
Laura Vizconde

DOCENTES:

Daniela Arias
Pedro Barrán
Adriana Bobadilla
Luis Flores
Fernando García Amen
Marcelo Payssé
Juan P. Portillo
Fabián Prado
Salvador Schelotto
Laura Vizconde

//// mejorar //// modernizar //// potenciar
//// reformar //// ascender de categoría ////
mejorar las prestaciones //// valorar más //

***upgrade**
nuestra mirada en el viaje

ÍNDICE

Temática	8
Acercamiento conceptual	10
Regeneración, restructuración, revitalización	11
Acercamiento al lugar	18
El Poble Nou en Barcelona	19
The High Line Park en New York	20
Reflexiones	36
Bibliografía	38

Temática

Vivimos hoy en un mundo que tiende a la urbanización generalizada. Casi el noventa por ciento de los habitantes del planeta viven en ciudades o áreas periurbanas.

*“Asistimos además desde hace un par de décadas a un fabuloso proceso de reconfiguración funcional del territorio a escala planetaria. Las distancias se acortan, las fronteras se difuminan y las viejas nociones de tiempo y espacio ya no se distinguen nitidamente como en el pasado reciente. Un mundo globalizado emerge como realidad consolidada de la mano del desarrollo científico y tecnológico.”*¹

En muchas oportunidades hemos sido fieles testigos de esto durante nuestro viaje académico...Las ciudades se transforman, el consumo se multiplica, todo se vuelve descartable... pero entre todo esto, hay tiempo y espacio para valorar nuestro pasado, para recuperar lo existente, para pensar en el valor de lo histórico? Se dan las grandes ciudades la oportunidad de reformularse?

Nos interesó este tema porque la degradación de espacios urbanos es un problema que viven hasta las ciudades más importantes del mundo y es algo que hemos notado en esta travesía.

Tomaremos como ejemplos el Poble Nou en Barcelona y “The High Line” en New York, ciudades que nos han impactado por su porte y su arquitectura y ejemplos que nos parecen trascendentales, ya sea por el “éxito” de sus resultados, como porque han servido de ejemplo para otros casos y ciudades.

Hablamos de ciudades globalizadas, visibles, nodales, pero que intentan rescatar las raíces, lo particular y esto se hace manifiesto al resto del mundo.

Se propone la reflexión en torno a la intervención de regeneración urbana desde un punto de vista integral, teniendo en cuenta tanto las particularidades territoriales, como la condición de la estructura urbana y las características del lugar, los modos locales y globales, los marcos y relaciones legales, las determinaciones sociales y comunitarias, el recorrido histórico, su desarrollo y visibilidad, las tribus urbanas, su cultura e identidad, entre otros temas.

Todo aquello, que nos ayude a comprender su entorno de manera que garantice su éxito y su sostenibilidad. No hemos sido testigos del “antes” pero podemos, a partir de ciertas observaciones y vivencias, analizar el resultado de estas intervenciones y hacer un juicio de valor respecto del mismo.

1. Bernal, Marcelo y Mensa González, Andrea. Algunas reflexiones sobre ciudad, espacio público y ciudadanía. Universidad Nacional de Córdoba. Argentina

Acercamiento conceptual

Las ciudades en que vivimos son un espejo de la sociedad que tenemos.

Como técnicos en el mundo de la construcción, responsables directos en la creación y consolidación de las ciudades y directores en la manera de vivir de los habitantes de las mismas, deberíamos tener una profunda sensibilidad en la definición.

*“El concepto de la rehabilitación o recuperación urbana es producto de una evolución: nace en el caldo de cultivo de algunas conclusiones de los Congresos Internacionales sobre Arquitectura Moderna (CIAM), negando en rotundidad el valor de recuperación urbana, no solo en las “preexistencias”, sino dejándole de reconocer valor al concepto duración”.*²

Es a partir de aquí cuando la oposición entre; el blanco y el negro; las preexistencias o las novedades; la recuperación urbana o el derribo, empiezan a ser más evidentes y las fracturas más visibles. Hemos observado recurrentemente durante el viaje, esa dicotomía entre el valorar y recuperar y el rehacer.

Tras muchas y divergentes opiniones y definiciones de recuperación urbana que hemos leído, acordes con lo vivido en cada momento de la historia, y pensando en lo que hemos podido observar durante nuestro viaje académico, llegamos a pensar que tales procesos no pueden abordarse solo desde la óptica de la recuperación física de los edificios y ambientes urbanos, sino como una opción urbanística que pone su mirada en la ciudad existente, deshaciéndose de la idea de progreso en términos de expansión y crecimiento de las ciudades. Creemos que el progreso pensado como “renovación”, o destrucción de los cascos antiguos lleva a

perder las raíces, el arraigo a costumbres, a una situación y sobre todo al contexto del resto de la ciudad.

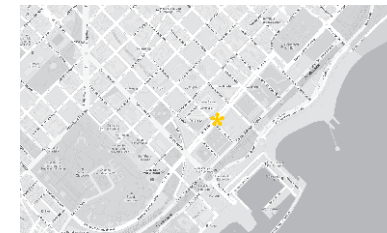
Podemos entonces ya definir el concepto de recuperación o rehabilitación urbana como nosotros lo entendemos.

*“El concepto de regeneración urbana corresponde a la serie de acciones de mejoramiento urbano, tendientes a regenerar o revivir un área urbana, sobre todo cuando una fracción del área urbana tiene: tendencias a cambiar el uso del suelo en un proceso de sucesión urbana que modifica las condiciones, convirtiendo los usos originales en incompatibles con la situación imperante sociocultural. A su vez, la regeneración puede mejorar el deterioro de un área urbana, manejando las posibilidades de regeneración espacial —impidiendo o mitigando— los impactos dentro de una estricta planeación”.*³

“Proceso que al actuar sobre las causas generales y los factores específicos que dan origen al deterioro, constituyen al desarrollo de las funciones, así como al mejoramiento de las condiciones del medio ambiente. La generación urbana es pues, un concepto integral, vital y dinámico; regenerar??? es generar de nuevo y señala por tanto un fin no inmediato que se alcanza con la acción propuesta, sino la puesta en marcha de un proceso. No es una acción aislada que erradica, transpone y oculta un problema que sufre un área urbana, sino un programa integral que debe orientarse a atacar en muchos

2. Sant Ella, Milán, “las casas duran menos que nosotros, cada generación deberá construirse su propia ciudad” 1914

3. Revista Ciudad Positiva... aquí Guayaquil, primer trimestre 2008, pág. 18-19. En ese espacio la revista acude al Diccionario de Arquitectura y Urbanismo de autoría de Mario Camacho Cardona para definir lo que es “regeneración”.



Avenida del litoral. Algunos de los nuevos edificios de carácter turístico e institucional

*frentes el fenómeno del deterioro urbano y las causas y factores que lo originan. Una estrategia de regeneración urbana, como proceso dinámico, puede implicar reacciones de rehabilitación, remodelación, renovación, mejoramiento, etc., pero no se limita a ninguna de ellas. Las encuadra en programas que abarcan no sólo lo físico ambiental, sino muy especialmente lo económico y lo social”.*⁴

La restructuración urbana sería entonces, una actuación integrada, que comienza con el diagnóstico pluridisciplinar que permite el conocimiento del barrio y que va más allá de los edificios, las infraestructuras o los espacios públicos, para implicar a los diferentes actores y habitantes. Es sobre esta base sólida sobre las que se han de tomar las decisiones clave, impulsar la gestión urbana, y establecer los agentes urbanísticos y los recursos económicos necesarios. Por supuesto que hemos notado que en cada ciudad, cada cultura, cada gobierno, las medidas y los recursos son distintos.

En resumen, el objetivo es el de situar sobre el terreno una estrategia de regeneración que permita detener el deterioro del tejido urbano y social, preservar sus valores patrimoniales, reforzar la cohesión social y favorecer la actividad económica.

4. Centro operacional de vivienda y poblamiento, A.C. (COPEVI), Estudios de regeneración urbana, México D.D.F. Plan Director, 1976.



Lo que anteriormente mencionamos nos llevaría a considerar algunas reflexiones sobre nuestra temática que se están dando a distintos niveles como la siguiente:

“¿Cuál es el significado de la rehabilitación en términos de ciudad sostenible?”

¿Dónde podemos aplicar este concepto?

¿Quién lo debería llevar a cabo?

¿Qué criterio deberíamos tomar de referencia?

El significado de la rehabilitación, no debería asociarse solamente a los edificios, debe integrarse con los espacios y elementos urbanos, con la sostenibilidad de la ciudad. Por tanto un adecuado acercamiento a la rehabilitación debería incluir transporte, infraestructura, además de edificios públicos, privados, etc.

En relación al concepto re-habilitar (restablecer – restituir una cosa a su antiguo estado), cabría señalar un sentido estático que se corresponde, con el uso (y abuso) que a menudo se hace de este término. En este sentido, en nuestra línea de pensamiento, quizás sería más propio, hablar de re-vitalizar (dar más fuerza y vitalidad a una cosa) al tener un sentido de aumento, progresivo e integrador. Finalmente, yendo un paso más allá, podría ser igualmente adecuado incorporar a estos términos el concepto re-ciclar (someter repetidamente una materia a un mismo ciclo para ampliar o incrementar los efectos de éste) pues, éste último concepto, confiere dinamismo y continuidad, valores a tener en cuenta en este tipo de planteamientos.

Respecto a donde podemos aplicar este concepto, entiendo que estas intervenciones, además de lo comentado anteriormente, harían referencia no sólo a los edificios, sino también a los espacios deteriorados o abandonados en nuestras ciudades. De acuerdo a esta idea, podemos referirnos a la configuración de las edificaciones, de los espacios intersticiales, de los vacíos, de los espacios urbanos, de las zonas abandonadas. El tándem Revitalización – Rehabilitación aplicado incluso a pequeña escala, funciona en estos espacios públicos, cuando se sigue un plan determinado, donde se integran diferentes actuaciones que dan continuidad y homogeneidad a un área determinada.

Para que este tándem funcione, los técnicos deberíamos trabajar junto a los ciudadanos que habitan y usan estos espacios, diseñando soluciones que respondan a sus necesidades e intereses reales, facilitando su implicación en los proyectos, acercándoles la ciudad.

...El tiempo, por ejemplo, puede ser diferente en diferentes ciudades y situaciones. El pulso vital de cada ciudad viene marcado por el tiempo. Sesenta minutos son diferentes en la dinámica Jaipur, en la tranquila Viena, el sugerente Londres, la turística Roma o el caótico Cairo... En relación a estas ideas podemos preguntarnos:

¿Cómo se percibe el tiempo en una ciudad?

¿Cuál es el olor o el sentido de la ciudad? Y más específicamente. ¿Qué me hace sentir una ciudad? ¿Inquietud quizás? ¿Alegría?



Además, ¿Cuáles son nuestras primeras impresiones? Y después, cuando pasa un tiempo ¿pueden cambiar nuestras sensaciones? ¿Podemos identificar las diferencias e intentar encontrar sus verdaderas razones?

Las respuestas a estas preguntas, entiendo, nos llevarían a un planeamiento urbano más humanístico. Podríamos concluir que la ciudad es el contexto en el que se desenvuelven los sentidos, y a la vez, es el marco de elementos artísticos, icónicos y representativos. En este campo debemos hablar de rehabilitación o mejor, sostenibilidad de nuestros recursos y también de nuestros sentidos. Para ello debemos hacerlo desde las necesidades, la percepción y la participación de los ciudadanos”⁵

Acercamiento al lugar

EL POBLE NOU EN BARCELONA

De entre todos los ejemplos que pudimos observar en el viaje, dos nos llamaron particularmente la atención, y ambos refieren a realidades y contextos diferentes.

El primero que trataremos, el barrio de Poble Nou, ha sido un barrio de grandes transformaciones en los usos del suelo e influyente en el desarrollo urbano de la ciudad de Barcelona. Pertenece concretamente al distrito de San Martí ubicado al noroeste de la ciudad. Se caracteriza por sus particulares límites periféricos naturales que son el Río Besós a un costado, y al otro lado el mar mediterráneo y tiene una trayectoria histórica urbana, de grandes cambios desarrollados en las diferentes etapas del tiempo.

Si hacemos una breve reseña de esos cambios debemos empezar por mediados del siglo XIX, aproximadamente entre 1846 y 1860.

Respecto a este período, se observa claramente la influencia industrial y administrativa en el desarrollo urbano y respectivamente en los usos del suelo. Las empresas establecidas en lugares de mayor interés, que actuaban prácticamente sin restricciones, fueron la razón para la creación de nuevas conexiones de comunicación en el área regional e internacional, para su beneficio agregado al progreso.

Por otro lado, el barrio de Poble Nou se convirtió en una centralidad de Barcelona, dado el movimiento progresivo de materias primas, el abastecimiento residencial, el desarrollo industrial en general y la actividad laboral con un porcentaje

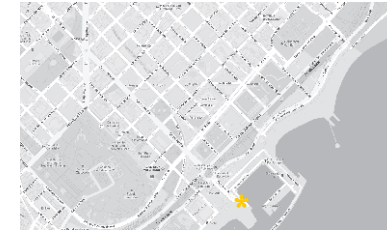
de más del 40% de trabajadores provenientes de Barcelona asignados a las fábricas.

No obstante todos estos elementos fueron aumentando su capacidad con el tiempo sin un límite de usos, continuando con la implantación de otras fábricas, en algunos casos de gran potencia industrial, como la electrometalúrgica, que trajeron a la ciudad una progresiva evolución económica, política, social y cultural.

Sin embargo, dicho desarrollo a principios del siglo XX no debe considerarse a nuestro entender como un planteamiento urbano eficiente, por las consecuencias ambientales producidas y generadas por la industrialización que afectaron enormemente el Río Besós y sus alrededores, sumado a la falta de organización entre los elementos que constituyen el núcleo urbano.

De todas formas, al caminar por las calles del barrio hoy, apenas quedan unos pocos vestigios de lo que fue la época industrial.

“El año 1960, fue el último aliento de una alta producción industrial para Poble Nou, donde para algunos fue un año a considerar como la desindustrialización. Es así que en la década de los años 60 se comienza a estudiar la recuperación del frente marítimo comprendido entre la Barceloneta y el río Besós y aparece en 1965 una sociedad anónima de empresarios de la fachada marítima (Ribera, S.A.) con la propuesta “la renovación del barrio” en la que predominan conceptos elitistas, planteando la construcción en el frente litoral de un complejo de residencia intensiva y de lujo. El objetivo; revalorizar los sectores en decadencia, a través de la



Paseo marítimo sobre el puerto.

recuperación del frente marítimo, la consecuente eliminación del ferrocarril de la costa, la mezcla de vivienda y pequeños comercios, y la estimulación de la zona mediante grandes centros comerciales.”⁶

Recién es a partir de 1984 cuando, a través del Ayuntamiento de Barcelona, se comienza a plantear con voluntad decidida, la rehabilitación del frente marítimo degradado. Para ello se necesitaba un buen proyecto y una "idea fuerza" capaz de dinamizar la gestión y estimular la inversión financiera.

Es así como cuando en 1986 se nombro a Barcelona como sede de los Juegos Olímpicos para 1992, se dieron las condiciones requeridas en un clima económico, social y político óptimo.

Antes de 1986, como ya mencionamos anteriormente, Poble Nou mantenía usos e instalaciones industriales obsoletas, contenedores del puerto en las playas, y el saneamiento vertiendo al mar.

Frente a esto fue que el Ayuntamiento de Barcelona propuso la construcción en esta zona, de un barrio que en principio sirviera al evento de los Juegos Olímpicos, pero que luego continuara su crecimiento recuperando la zona más allá del momento puntual.

Finalmente a partir de ese mismo año, el Poble Nou se levanto y se convirtió con el tiempo en uno de los sectores con mayor influencia en el desarrollo moderno de Barcelona.

Con ello se logró combinar dos objetivos primordiales, rescatar un importante sector urbano, modernizándolo y por otra parte satisfacer las exigencias impuestas por los Juegos Olímpicos.

“Otro motivo por el cual se escogió este lugar para la reconstrucción es porque permitía iniciar una nueva relación de la ciudad con el mar y porque tenía una adecuada situación. Era un fragmento cercano a la ciudad consolidada y, por lo tanto adecuado para un primer paso de rehabilitación; era un espacio en crisis de uso y predispuesto a las transformaciones radicales”.⁷

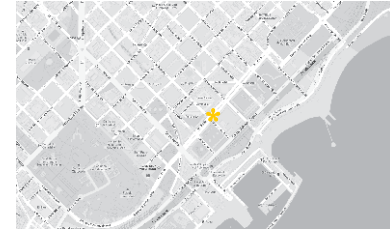
Entre las intervenciones realizadas destacamos: las rodas de Barcelona, dotando a Poble Nou de una excelente conectividad con la región metropolitana, al puerto y al aeropuerto, la recuperación total de la fachada marítima, con playas limpias y un nuevo desarrollo residencial (villa Olímpica) convirtiéndose en el primer barrio residencial moderno del litoral de Barcelona.

Sobre si esto se logró armónicamente o no y sobre el criterio de conservación del patrimonio existente, se encuentran muchas y diversas opiniones.

Lo cierto es que éstos planteamientos cambiaron el paisaje urbano y el barrio, ayudados además por el desmantelamiento del ferrocarril de la costa, que permitió un desarrollo urbano de cara al mar, constituyéndose una comunicación entre el paisaje urbano y el entorno natural.

6. Checa Artasu, Martín Manuel. Geografías para el patrimonio industrial en España: el caso de Barcelona, <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-24532.htm>

7. Garrido, Araceli. Barcelona antes y después de las Olimpiadas, Globalización y economía urbana. Universidad Nacional de Quilmes, <http://mundourbano.unq.edu.ar>



Uno de los nuevos edificios que se inserta en el barrio.

Este “nuevo barrio” sigue la estructura del Plan Cerdá en los tejidos urbanos, ya que todo el plan de rehabilitación, fue implantado sobre un diseño de trazado urbano ya existente, manteniendo los tejidos viales y la tipología perimetral de la manzana, pero con un diseño vertical arquitectónico un poco singular; a nuestro entender, para optimizar el aprovechamiento del espacio.

Trataremos ahora de descomponer el análisis de este ejemplo en sus puntos más importantes, a los efectos de comprender y sintetizar como se materializó en este caso la “regeneración” o “recuperación” urbana de la que trata nuestro trabajo.

La Villa Olímpica fue sin lugar a dudas el eje central de todos los planteamientos previstos en Barcelona.

Se pretendía construir una vez desarrollados todos los proyectos de infraestructura necesarios, un sector de la ciudad de 1800 viviendas, con todos los equipamientos. Se planteó de manera que pudiese servir, una vez pasados los juegos, de estímulo para recuperar una extensa zona marítima degradada, abriendo la ciudad al mar y estimulando el futuro desarrollo de la ciudad en esa zona.

PRINCIPALES INTERVENCIONES EN EL POBLE NOU, BARCELONA.

En primer lugar, era preciso retirar la barrera que significaba el antiguo trazado de 1848, de la vía férrea paralela a la costa que impedía abrir la ciudad al mar.

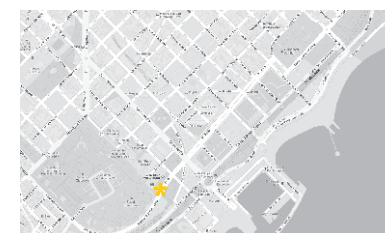
La segunda actuación importante fue resolver los graves problemas de saneamiento, ya que las inundaciones eran problemas que afectaban la zona de forma crítica por lo menos una vez al año. Se construyó una importante red de 5 colectores para pluviales y uno para afluentes urbanos que fue conducido hasta la depuradora del Besós.

En tercer lugar, se resolvieron los grandes problemas de tráfico con la construcción del denominado Cinturón Litoral, imprescindible para dar salida al tráfico portuario y completar la vía rápida que circunvala Barcelona.

Además, a las infraestructuras de la zona de la Villa Olímpica se le dotó de todos los servicios necesarios.

“La transformación del frente costero de Levante de Barcelona, afectó una serie de superficies destinadas a parques, áreas libres, infraestructuras, playas y villa olímpica y se extendió en una superficie de 120 ha, que quedaron integradas totalmente en la estructura de la ciudad.”⁸

8. Garrido, Araceli .Barcelona antes y después de las Olimpiadas, Globalización y economía urbana. Universidad Nacional de Quilmes. <http://mundourbano.unq.edu.ar>



Parada de metro Ciutadella Vila Olímpica

El efecto más importante fue sin duda la rotura de la barrera que existía tanto hacia el mar como hacia el barrio y la enorme mejora del entorno industrial degradado. Terminados los Juegos Olímpicos, se desencadenó un desarrollo de este sector de la ciudad, que había sido insospechado y abrió múltiples posibilidades. Al día de hoy, al recorrer las calles del barrio y el paseo marítimo, cuesta pensar en el pasado que nos cuentan los registros históricos. Es el lugar donde se sale a comer, a bailar, de compras. Corresponde a uno de los puntos más atractivos y turísticos de la ciudad de Barcelona.

Desde un aspecto económico, la inversión pública generó un efecto multiplicador en la ciudad, de aproximadamente 10 veces la inversión inicial.

En cuanto al uso de las playas recuperadas, en una ciudad que se encontraba de espaldas al mar, significó pasar de unos pocos usuarios a 8 millones que se registran en los últimos años. Hablando con habitantes de la ciudad, pudimos observar que encuentran como uno de los puntos más valiosos la posibilidad de utilizar esas playas, porque se trata de lugares de gran belleza natural, en un punto importante de la ciudad y con toda la infraestructura y los servicios para el recreo, diversión, consumo y turismo.

Sin embargo, en cuanto a los modos de acción y algunos resultados, existen opiniones encontradas:

“En la actualidad, la Vila Olímpica está lejos de ser un barrio integrado en el tejido urbano del Poblenou, desde un punto de vista social y, sobre todo, de vida en sus calles, aspecto en el que tiene mucho que ver la ausencia de un eje comercial consolidado. Gran culpa de esta poca “sensación de barrio”

*que transmiten las calles de la Vila Olímpica lo tiene su morfología urbana, basada en la cuadrícula de Cerdà, pero con edificaciones muy independientes y poco entrelazadas entre ellas”.*⁹

“Una sensación de barrio residencial dormitorio, más típico de un diseño racionalista, persiste en el ambiente, pese a los intentos de los últimos años para dotar de equipamientos y mayores servicios al barrio. La mayor parte de los servicios se encuentran volcados al paseo marítimo y son mayormente de carácter turístico.

También hay que tener en cuenta que este barrio seguramente carece, por sí mismo, de una densidad suficiente para generar una mayor demanda de servicios y de comercios.

*Con una población de apenas 8.900 habitantes (datos de 2008) y una superficie de 0,9 km², se trata del barrio con una de las menores densidades poblacionales de Barcelona, más de dos veces inferior a la del conjunto del distrito, sin ir más lejos.”*¹⁰

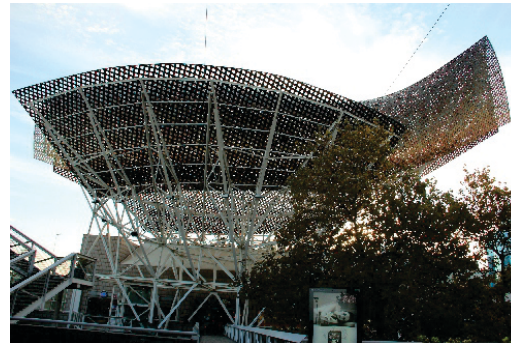
La realidad en la actualidad, es que la Vila Olímpica del Poble Nou presenta un modelo comercial claramente monopolizado por la existencia de un centro comercial urbano y, sobre todo, marcado por la presencia de la playa y del paseo marítimo, así como del puerto deportivo, que han tenido efectos muy positivos.

9. Nóvoa, Manuel. Una reflexión sobre la reciente transformación de Barcelona, Revista de facultades de letras, geografía I serie, Vol XIV, Porto, 1998

10. Sánchez Gómez, Carlos. Un nuevo modelo de desarrollo comercial para el barrio de la Vila Olímpica del Poble Nou (Barcelona), Junio de 2010

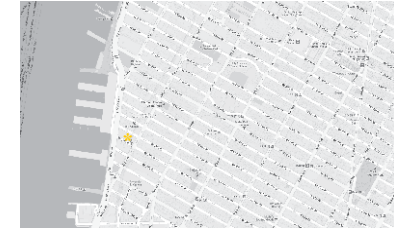


Avenida del Litoral es la avda. más importante del barrio y en torno a la cual se han desarrollado la mayor parte de las infraestructuras turísticas y edificios icónicos, como ser el pez de Gehry, entre otros.



En cambio, el conjunto de la zona residencial del barrio, en la que principalmente se integran edificios de viviendas y algunas oficinas, está desprovista de comercios de proximidad ubicados en los bajos de esos edificios, y únicamente existe una concentración dentro del centro comercial “El Centre de la Vila”.

Sin duda si miramos hoy esta parte de la ciudad, pasados ya 20 años de los Juegos Olímpicos, nos encontramos con un entorno atractivo y activo, por lo cual en lo que refiere a la recuperación de la zona, los objetivos fueron cumplidos incluso con creces.



Parte del equipamiento que al igual que en todo el parque tiene un diseño muy cuidado.

THE HIGH LINE PARK EN NEW YORK

La High Line es un parque público construido en el oeste de Manhattan sobre una antigua línea elevada de transporte ferroviario. Es propiedad de la ciudad pero es mantenido por los Amigos de la High Line, una comunidad que se creó para evitar que la High Line se demoliera y ahora es la encargada de su operación, tanto del mantenimiento y supervisión de sus espacios verdes como de organizar la programación de todas las actividades que en el parque se desarrollan.

La High Line se extiende desde la calle Gansevoort en el Meatpacking District hasta la West 34th Street y las 10th y 12th Avenues. El parque se ha ido desarrollando en etapas y durante el viaje hemos sido testigos de las distintas concreciones. Cuando visitamos New York por primera vez con todo el grupo de viaje la primera sección de la High Line que se extiende desde Gansevoort hasta la West 20th Street ya estaba inaugurada y funcionando desde el 2009. La segunda etapa, que se desarrolla entre la West 20th Street y la West 30th Street, se inauguró unos meses después en junio del 2011, por lo que vimos la obra en un estado bastante avanzado y luego a la vuelta del viaje en diciembre, tuvimos la oportunidad de verla abierta al público y con expectativas promocionando la concreción de la última parte.

ANTECEDENTES

Antes de la construcción de la High Line se producían muchos accidentes a nivel de la calle entre el tráfico de la ciudad y los trenes de mercancías que circulaban en la zona. La 10th Avenue se conocía como la Death Avenue (Avenida de la Muerte).

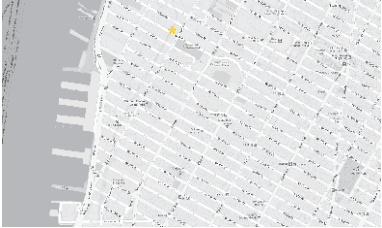
La High Line originalmente fue construida como parte de un proyecto de infraestructura para mejorar el WestSide de Manhattan. En 1930 se construye una vía elevada de dos kilómetros de largo para la circulación de los trenes y así descongestionar las calles del mayor distrito industrial de la bahía.

Una de las cosas que desde el comienzo fue muy interesante de la High Line fue su inserción en la trama urbana, ya que se inserta en una zona de muy alta densidad tomando soluciones particulares. La estructura de la vía se acerca mucho a los edificios que la rodean y llega hasta atravesarlos.

Estaba diseñada para conectarse directamente con los almacenes y fábricas por el nivel superior, para poder transportar materias primas como leche y carne o productos manufacturados sin intervenir en el tráfico de la ciudad.

Además el tren era el medio de transporte por excelencia y la High Line fue en su momento un icono del desarrollo industrial del oeste de la isla. En afiches de la época se muestran los casos más llamativos de su inserción, como los trenes circulaban entre los edificios, su elevación con respecto a la calle y es bastante común que en estas imágenes también aparezcan chimeneas como otro símbolo de la industrialización o el Empire State como símbolo de la modernidad.

Luego de varios años por problemas económicos la vía se cerró y como la ciudad siguió creciendo se vio amenazada su existencia. En los años noventa se vende esta infraestructura pero vuelve a cerrar porque sus costos y mantenimiento eran demasiado elevados para su productividad. En este momento lo novedoso de su inserción en el tejido urbano generaba



Al final del recorrido gente paseando al atardecer.

baja en los costos de los terrenos que la rodeaban, porque la vía producía un gran ruido y se habían generado fallas estructurales en las edificaciones adyacentes.

A pesar de todo esto la High Line se convirtió en un símbolo social y de gran identidad del oeste de Manhattan y se luchó siempre por su mantenimiento y recuperación.

PROYECTO

La High Line se trata de un gran espacio público elevado sobre el nivel de la calle que recorre la extensión de la antigua vía de ferrocarriles.

La vía aportaba carácter a la identidad urbana. Esta cualidad impidió que prosperaran los variados intentos de demolición hasta que se decidió reconvertirla. En el 2004 una organización ciudadana "Friends of the High Line" evita su último intento de demolición y llama a un concurso para recuperar esta antigua infraestructura.

El primer lugar del concurso de ideas lo obtienen Field Operations and Diller Scofidio + Renfro.

La propuesta ganadora se inspiró en las malezas verdes que crecieron tras el abandono de esta línea férrea, proponiendo un pavimento que permite el crecimiento de vegetación por las diversas áreas dentro del recorrido. Los autores se refieren a esta intervención como un gran jardín lineal a escala de la misma infraestructura, donde la obra se basa en recrear los antiguos enlaces y líneas férreas, con grandes jardines florales y pequeñas pausas más acotadas.

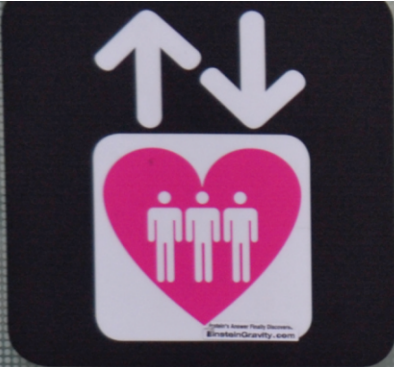
HIGHLINE PARK

"El plan maestro para el High Line, una vía de ferrocarril elevada que se extiende 1,45 millas a lo largo de WestSide de Manhattan, está inspirado en la belleza melancólica, rebelde de la ruina de hoy, donde la naturaleza ha recuperado una pieza, una vez vital de la infraestructura urbana. El equipo convierte este medio de transporte industrial en un instrumento de reflexión post-ocio sobre las mismas categorías de "naturaleza" y "cultura" en nuestro tiempo. Al cambiar las reglas de enfrentamiento entre la vida vegetal y peatones, la estrategia de agro-tura combina materiales orgánicos y la construcción en una mezcla de modificar las proporciones que se adaptan a la naturaleza, el cultivo, lo íntimo y lo hiper-social. El parque se caracteriza por la lentitud, la distracción y un espíritu mundano que conserva el carácter de la High Line",¹¹

El proyecto es además muy importante en el nuevo plan de regeneración de este borde de la ciudad de Manhattan. Incluye la consolidación de áreas verdes, recuperación y construcción de edificios a través de inversiones privadas, conexión a la red de metro y a las principales vías de transporte de la ciudad, para recuperar el carácter de una zona bastante abandonada por algún tiempo.

Cuando se construyó originalmente la High Line los barrios en los que se ubica, el Meatpacking District, West Chelsea y Clinton Hell's Kitchen, eran barrios industriales y de transporte. Hoy en día gran parte de los almacenes y fábricas se convirtieron en galerías de arte, estudios de diseño, tiendas, restaurantes, museos, etc, etc, y también se promueven emprendimientos a nivel de vivienda.

11. Diller Scofidio + Renfro, "the highline"



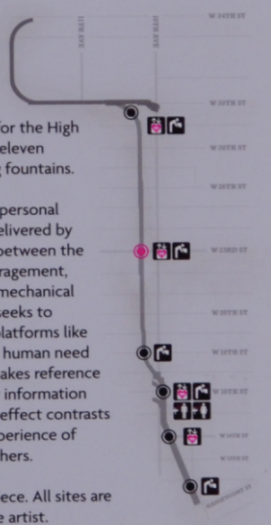
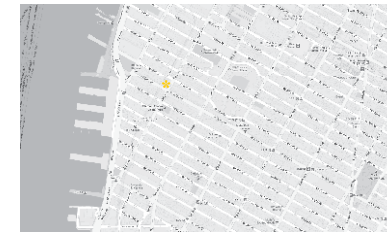
JULIANNE SWARTZ (b. 1967)
Digital Empathy, 2011
 Eleven original sound tracks, audio and electronic equipment, signage

Artist Julianne Swartz has created a sound installation for the High Line, delivering messages and music to park viewers in eleven locations: the park's elevators, bathrooms, and drinking fountains.

The sound played is a combination of informative and personal messages, songs, poems, and humor, all of which are delivered by computer-generated voices. There is a notable divide between the warm content of the messages—which provide encouragement, support, and concern—and the cold method of their mechanical delivery. With this deliberate contradiction, the artist seeks to playfully question our culture's increasing reliance on platforms like social networking, email, and the internet to meet our human need to connect with one another. At the same time, she makes reference to the omnipresent and ubiquitous voices that convey information through electronic devices and the media. The overall effect contrasts technological interface with the sensory and social experience of being in the present moment, sharing the park with others.

See the accompanying map for the locations of this piece. All sites are marked with *Digital Empathy* graphics designed by the artist.

This High Line Art Commission is presented by Friends of the High Line and the New York City Department of Parks & Recreation. High Line Art Commissions are made possible by Donald R. Mullen, Jr. Additional support for *Digital Empathy* has been provided by The Greenwall Foundation. This program is supported, in part, with public funds from the New York City Department of Cultural Affairs in partnership with the City Council and from the New York State Council on the Arts.

En uno de los ascensores de acceso a la High Line un cartel del artista indica la ubicación en el parque.

La primera parte del Parque se ubica en el Meatpacking District donde en el 1900 se encontraban más de 250 mataderos. Evidentemente como los usos industriales se han reducido fuertemente en toda la ciudad, esta zona ha tenido que reconvertirse en los últimos años pero no solo la High Line fue reconocida por su importancia histórica sino que la New York City Landmarks Preservation Commission estableció el mercado de Gansevoort como de importancia histórica en el barrio.

La mayoría de estas antiguas edificaciones se han convertido en restaurantes, discotecas, estudios y tiendas de moda.

En el viaje tuvimos la oportunidad de visitar edificios de estas características como el Porter House de Shop Architects, y la Yohji Yamamoto Store de Junya Ishigami+associates, ambos reconversiones de edificios del 1900, pero uno de los que nos llamó mas la atención fue el Restaurant Morimoto del Arq. Tadao Ando. Es un edificio en el límite de este distrito y Chelsea pero que se rige bastante por las directrices de esta zona.

"El arquitecto japonés ha querido, de hecho, separar lo nuevo de lo viejo, haciendo evidente y reconocible el restaurante también desde el exterior. El interior, de unos 3.000 m2, donde en otro tiempo se encontraba el embarcadero, ha sido articulado y dividido con paneles y pasajes en los que se ha empleado predominantemente la madera y el vidrio".¹²

Es un gran ejemplo de lo que se busca en la zona ya que es un restaurant de un chef muy reconocido y se contrata además a un arquitecto de renombre para ejecutar la obra. De esta manera comienzan a aparecer en este lugar puntos de interés que se conectan con otros circuitos turísticos de la ciudad,

haciendo visible otros emprendimientos en esta zona que estaba bastante abandonada.

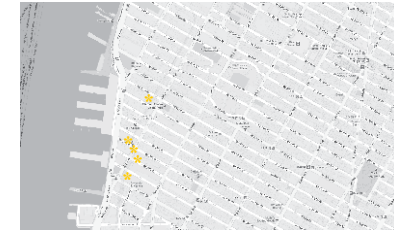
Luego la High Line atraviesa el West Chelsea, donde se desarrolla por 10 cuadras. Este barrio también era un lugar industrial pero más volcado a las fábricas y almacenes que actualmente se han convertido en la zona con más galerías de arte de la ciudad. Además para estimular el crecimiento económico se ha promovido el desarrollo residencial y de oficinas a lo largo del High Line Park.

En este caso, también pudimos visitar otros edificios como el Vision Machine de Jean Nouvel, el IAC Headquarters de Frank Gehry y el HL23 de Neil M. Denari Architects. Los primeros son edificios de oficinas, grandes empendimientos privados llevados a cabo por arquitectos de marca y particularmente nos interesa rescatar el HL23 por su proximidad con el parque.

"HL23 es una torre de 14 niveles que responde a un único desafío del sitio: la High Line. La respuesta es una geometría flexible para permitir una mayor consolidación de estar cerca del elevado parque de la High Line y un aumento considerable del área por nivel. En conjunto, estas exigencias han producido un edificio con tres fachadas diferentes."¹³

12. Guía de Viaje N°2 US

13. Guía de Viaje N°2 US



Distintas vistas en el recorrido de la High Line. De arriba hacia abajo y de derecha a izquierda: el edificio H123; una vista hacia la Bahía en el cruce de la W17th Street; el anfiteatro sobre la 10th Avenue; una sección de fotos y gente en los bancos de la zona de Gansevoort Street.



También hay emprendimientos privados en edificios como el Standar Hotel de Polshek Partnership, que es un hotel que se sitúa sobre la High Line.

En cuanto a la parte del High Line Park que se desarrollara en el barrio Clinton Hell's Kitchen todavía existe cierta incertidumbre. Cuando se aprobó el proyecto del parque lo que quedaba de la vía de tren desde el comienzo hasta la 30th Street fue donada por la CSX Transportation y ya se culminaron las obras en ese trayecto.

En este lugar se ubican las Rails Yards entre las 10th y 12th Avenues y las 30th y 33th streets y se está negociando para realizar el proyecto del Hudson Yards.

*“Hudson Yards representa el siguiente capítulo en el desarrollo y expansión que Nueva York ha experimentado a lo largo de su historia. Al igual que la construcción de la avenida de parque sobre las vías del ferrocarril Grand Central a comienzos del siglo 20 o la construcción del Rockefeller Center en las profundidades de la Gran Depresión, Hudson Yards se convertirá en el próximo gran lugar de Nueva York, un nuevo centro comercial visitado por millones de personas y el hogar de otras miles”*¹⁴

14. <http://www.related.com/destinations/hudsonyards/>

Reflexiones...

No podemos comenzar estas conclusiones sino con un comentario que haga referencia a lo enriquecedora que ha sido la experiencia del viaje, en múltiples aspectos.

Sin duda cada viajero se trae una mirada y una experiencia personal que contribuye a la formación de nuestro criterio y que será de utilidad para la vida profesional, desde el punto en el que nos permite ampliar nuestra visual más allá de nuestro pequeño contexto.

Respecto al tema de nuestro trabajo, hemos podido ver que pautas se manejan en el mundo respecto a los espacios e infraestructuras obsoletas y confrontarlo con la realidad de nuestro país.

Hoy en día la renovación urbana podemos entenderla como un instrumento de gestión del suelo que a partir de determinabas acciones, busca mejorar las condiciones físicas de un sector por medio de programas de reciclaje, cualificación de estructuras urbanas, nuevos proyectos y usos del suelo, desarrollo de actividades económicas y valorización del territorio y que además busca consolidar las estructuras sociales.

El carácter dinámico de las realidades urbanas y los cambios en los contextos urbanísticos, así como las dificultades financieras que van surgiendo y cambiando a lo largo del tiempo, plantean la necesidad de un planeamiento estratégico. En definitiva, hablamos de conectar más estrechamente las dimensiones urbanísticas, las arquitectónicas, las económicas y las sociales. Debemos entender los centros históricos como realidades urbanas vivas y dinámicas lo cual es un reto permanente, para encontrar nuevos equilibrios estas realidades.

Caminar por el frente costero y por el barrio del Poble Nou en Barcelona, o por el parque de la High Line, nos genera una sensación entre nostálgica y exitante. El pasado se deja ver en

algunos edificios que han sido recuperados y encontramos a su vez infraestructuras, y edificaciones que se han creado de cero en el marco de este plan, o luego, por la sinergia que el mismo generó.

Mirando ambos ejemplos desde el hoy y con una noción histórica de lo que han sido en el pasado, nos arriesgamos a decir que los cambios que se han generado con los proyectos de revitalización que analizamos, son ampliamente positivos y se acercan más al concepto de ciudad que persiguen tanto Barcelona como New York, orientadas ya no tanto a ser ciudades industriales sino con un peso importante del turismo internacional.

Si intentáramos compararlo con la realidad de nuestro país, en el que existen numerosas áreas degradadas, podemos decir que, si bien han habido intentos de recuperación todavía vigentes, carecemos de los medios económicos y de mecanismos eficientes de gestión que permitan llevar adelante proyectos de ese porte, sin duda porque tampoco están en juego los mismos intereses económicos.

En los dos casos estudiados se dieron una conjunción de “intereses y medios” que permitieron el éxito de los programas y siguen hasta el día de hoy aumentando el valor de los fragmentos de ciudad que afectan y de la ciudad entera, debido a la sinergia que se ha generado alrededor de los mismos y todo lo que ello ha traído consigo.

“En una coyuntura de rápidos y profundos cambios como la que nos ha tocado vivir, la protección y recuperación de realidades urbanas configuradas en coyunturas históricas con ritmos más lentos que los actuales es, sin duda, un reto difícil y requiere utilizar estratégicamente la oportunidades que ofrecen el turismo y la cultura para desencadenar nuevas dinámicas de cualificación y vitalización funcional.”¹⁵

15. Renovación urbana: dinámicas y cambios funcionales. Miguel Ángel Troitiño

Bibliografia

Garrido, Araceli
"Barcelona antes y después de las olimpiadas" Globalización y economía urbana, Universidad Nacional de Quilmes

Martorell, Bohigas, Mackay, Puigdominech
Transformación de un frente marítimo. Barcelona. La Villa Olímpica, 1992. Editorial Gustavo Gili S.A.

Nóvoa, Manuel
Una reflexión sobre la reciente transformación de Barcelona, Revista de facultades de letras, geografía I serie, Vol XIV, Porto, 1998

Sánchez Gómez, Carlos
Un nuevo modelo de desarrollo comercial para el barrio de la Villa Olímpica del Poblenou (Barcelona), Junio de 2010

Sargatal Bataller, Ma. Alba
La vivienda en el centro histórico de Barcelona. El caso de la rambla del raval, Universidad de Barcelona

Tatjer, Mercedes
Las intervenciones urbanísticas en el centro histórico de Barcelona: de la vía laieana a los nuevos programas de revitalización, Universidad de Barcelona

Tatjer, Mercedes
La vivienda popular en el ensanche de Barcelona, Universidad de Barcelona

Ildefonso Cerdá y el Ensanche de Barcelona

Portillo, Juan Pablo; Vizconde, Laura
Guías de Viaje N°2 US y N°13 ES

Restauración de los centros históricos y renovación urbana, 10mo foro de Biarritz, Quito, Ecuador,
Moderador: Florencio Delgado, Subsecretario de Patrimonio, Ministerio de Cultura, Expositor: Guido Díaz. Director Ejecutivo del Fondo de Salvamento del Patrimonio Cultural FONSAL, Quito, Ecuador

Revista electrónica de geografía y ciencias sociales, Universidad de Barcelona. ISSN: 1138-9788. Depósito Legal: B. 21.741-98, Vol. VII, núm. 146(069), 1 de agosto de 2003

Revista electrónica de geografía y ciencias sociales, Universidad de Barcelona. ISSN: 1138-9788. Depósito Legal: B. 21.741-98, Vol. VII, núm. 146(021), 1 de agosto de 2003

Revista de información y pensamiento urbanos: "la Razón en la Ciudad: El Plan Cerdá", N°76, otoño 2009

<http://es.wikipedia.org>

<http://habitat.aq.upm.es/dubai/96/bp259.html>Ensanche

<http://hic-al.compuarte.net.mx>

<http://mundourbano.unq.edu.ar>

<http://www.dillerscofidio.com>

<http://www.e-ducate.org>

<http://www.nodulo.org/ec/2009/n094p11.htm>

<http://www.plataformaarquitectura.cl>

<http://www.plataformaurbana.cl>

<http://www.related.com/destinations/hudsonyards/>

<http://www.thehighline.org/>

TESINA / VIAJE 2.0
Profundización del Viaje de Arquitectura

FACULTAD DE ARQUITECTURA
UNIVERSIDAD DE LA REPÚBLICA
URUGUAY

AUTORES:

Laura Lateulade
Noelia Moratorio

TUTOR:

Marcelo Payssé

TRIBUNAL:

Marcelo Payssé
Juan P. Portillo
Laura Vizconde

DOCENTES:

Daniela Arias
Pedro Barrán
Adriana Bobadilla
Luis Flores
Fernando García Amen
Marcelo Payssé
Juan P. Portillo
Fabián Prado
Salvador Schelotto
Laura Vizconde