

Nueva York 1916. La ciudad sin límites

New York 1916. Unlimited city

JOSÉ DURÁN FERNÁNDEZ

Resumen

La Ciudad de Nueva York fue pionera en la aplicación de un sistema de planificación de control urbano que pusiera orden y concierto a una ciudad que rebasa los 5 millones de habitantes a principios del siglo XX. Tal complejo organismo urbano, inédito hasta ese momento, fue objeto del más ambicioso plan urbano sobre una ciudad construida.

Este artículo se destina al estudio de este originario plan urbano de 1916, el cual sentaría las bases, unas ciertamente visionarias otras excesivas, de la construcción de la Ciudad de Nueva York en todo el siglo XX. La Building Zone Resolution se creó con dos fines: resolver los problemas de congestión humana en un espacio reducido, la ciudad del presente, y proponer una visión del espacio urbano en las décadas venideras, la ciudad del futuro.

El artículo es un compendio de diez textos cortos y un epílogo, que junto a sus respectivos diez documentos gráficos, construyen el corpus de la investigación. El lector pues se enfrenta a un ensayo gráfico formado por pequeños capítulos que le sumergirán en los orígenes de la primera ciudad vertical de la historia.

Palabras Clave

Nueva York; Planeamiento; Visión urbana.

Abstract

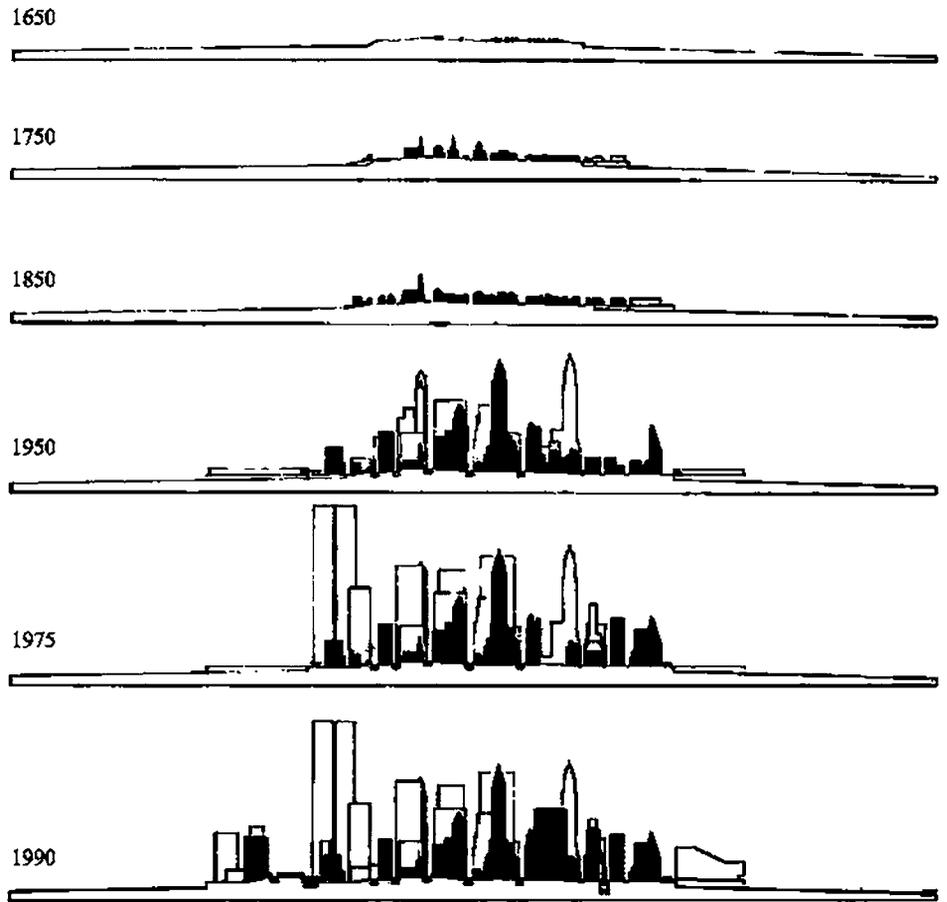
The city of New York was a pioneer in the implementation of an urban control planning system that set in order a city that exceeds five million people in the early twentieth century. Such complex urban organism – invaluable until that moment – was the target for the most ambitious urban planning on a built city.

This paper focuses on the study of this initial urban planning from 1916, which would set the basis, certainly some visionary yet others excessive, for the building of New York City throughout the 20th century. The Building Zone Resolution was created with two purposes: to solve the issues related to the human bundle in a limited space, the city of the present, and to aim a vision of the urban space in the forthcoming decades, the city of the future.

The article is a compendium of ten short texts and one epilogue, which in combination with ten graphic documents, frame the corpus of this investigation. Thus, the reader will face a graphic essay composed by a series of brief chapters that highlight the beginning of the first vertical city in history.

Keywords

New York; Planning; Urban vision.



[Fig. 1] Transformación de Wall Street entre 1650 y 2000 (vista en sección). Título: Wall Street grows (sketch profile). Autor: Office of Lower Manhattan Development. Department of City Planning. City of New York. Publicado en *Managing land use in New York City*, 1977.

*No se puede poner límite al crecimiento y expansión de la ciudad. Ninguna cantidad de planificación puede evitar la necesidad de una cantidad considerable de reconstrucción y cambio. A pesar de las exigencias de una población en aumento, la estructura de la ciudad debe cambiar para ajustarse a los cambios en el mundo económico e industrial. La ciudad no es más que una expresión de la actual organización económica, comercial, industrial, social y política. Cuando invención y descubrimiento están cambiando los métodos de trabajo y de vida en todo el mundo, es inútil pensar, y lo podrá juzgar el futuro, que en nuestros actuales planes de desarrollo de la ciudad no será necesario realizar cambios y modificaciones. El "una vez para siempre" método de planificación de la ciudad es por lo tanto poco práctico. No podemos adoptar un plan y hacer el molde de Procasto para todos los tiempos futuros. El plan debe evolucionar y cambiar con el avance de la civilización. La planificación urbana para ser eficaz debe ser sostenida y continua. Nunca se termina.*¹ (Traducción del autor).

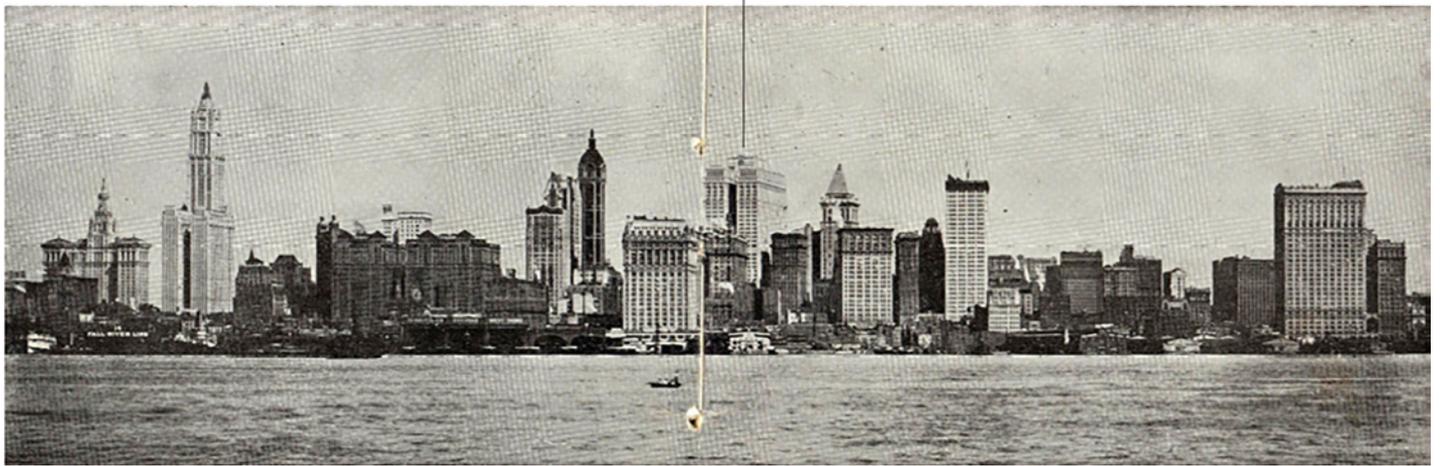
Máximo contenedor

Nueva York es una ciudad que debe su forma actual a los avatares del mercado e iniciativas privadas. A comienzos del siglo XX es una ciudad ya formada y consolidada, y hasta bien entrada la segunda década, los inversores y constructores de la ciudad camparán a sus anchas, construyendo tan alto y tan denso como la técnica y la financiación les permitiera². Y comienzo este artículo sobre las leyes urbanas de la ciudad, en el final de esta época, en el año 1915. Esta es la fecha en la que finaliza la construcción del Edificio de Oficinas Equitable, en el bajo Broadway, el último rascacielos de altura ilimitada por extrusión directa de la línea de parcela bajo el antiguo y débil Código del Edificio de 1870³. [fig. 2]

Obra del Arquitecto Ernest Graham, será, hasta la construcción del Empire State, el edificio de mayor superficie construida del mundo, con 400.000 m² de espacio alquilable para oficinas. Esto es un dato fundamental para entender la finalidad del edificio de Graham y sus inmediatas consecuencias. Su objetivo, más allá de crear un símbolo para la compañía aseguradora propietaria del edificio, fue construir el máximo contenedor de espacio posible: Una masa enorme en forma de hache de 163,5 metros de altura y 99 x 46 metros en planta⁴. Los efectos sobre su entorno los resume la historiadora Sally A. Kitt Chappell de la siguiente forma:

- 1 Whitten, Robert H. 1914.
- 2 El rascacielos nunca habría sido posible sin el elevador de tracción sin engranajes, que superó los 90 metros, el límite de sus predecesores, el pistón hidráulico o los elevadores de tambor.
- 3 El Código de la Edificación de 1870 se centraba principalmente en reducir el riesgo de incendios, imponiendo a toda construcción en altura estructura y carpinterías metálicas y escaleras de incendios.
- 4 Sobre el Edificio Equitable, ver el reportaje de Anthony W. Robins para Landmarks Preservation Commission, 25 Junio, 1996 en <http://www.nyc.gov>. Aporta datos impresionantes para la época, como tener capacidad para 16.000 trabajadores o poseer la estructura más pesada del mundo en esos momentos.

Edificio Equitable (21 plantas)



[Fig. 2] Distrito financiero del Bajo Manhattan desde la orilla opuesta del Río Hudson en 1917. En el centro de la imagen el Edificio Equitable. Foto: Irving Underhill del "New York Standard Guide" (New York. Foster & Reynolds Co. 1917. Reimpresión de 1921).

"Se decía que el Equitable bloqueaba la ventilación, arrojaba 13.000 usuarios a las aceras cercanas ahogando los servicios de tránsito locales, y creaba problemas potenciales a los bomberos. La sombra del mediodía del Equitable, alguien se quejaba, envolvía seis veces su propia área. Estirándose casi un quinto de milla, cortaba la luz solar directa de los frentes de los edificios de Broadway tan altos como 21 pisos. El área oscurecida se extendía cuatro manzanas hacia el norte. La mayoría de los propietarios de inmuebles circundantes reclamaron pérdidas de ingresos en alquileres debido a la obstrucción de luz y aire producida por el enorme edificio, y por ello exigieron reducciones en las tasaciones fiscales de sus propiedades".⁵

Polvorín

El incidente del Equitable fue la gota que colmó el vaso, pero tras su alargada sombra se ocultaba la causa real de la creación de este mecanismo de control urbano: la congestión en la mitad sur de Manhattan⁶. Este área de la ciudad se estaba convirtiendo en un polvorín que hacía peligrar la salud de la totalidad de la urbe. El escenario urbano en el Bajo Manhattan viene marcado por la hiper-densidad, la super-industrialización y la congestión viaria.

El 80% de la población de la Ciudad de Nueva York a principios de siglo XX ya vive en distritos que alcanzan las 10.000 personas/km² (similares cifras se dan en la actualidad), pero algunos de ellos, al sur de Manhattan o al noroeste de Brooklyn superaban dicha cifra 18 veces. La hiper-densidad de muchas áreas residenciales de la ciudad, que ya cuenta con más de 5,2 millones de habitantes, era responsable de los peligros que asolaban la ciudad: enfermedades, incendios, atropellos, estrés.... El trazado y dimensionado de las calles residenciales del siglo pasado respondían a una ciudad de cinco plantas y no de diez, como sucedía en el barrio residencial del Lower East Side, un populoso barrio que nutría de trabajadores las miles de fábricas que poblaban el Bajo Manhattan [fig. 3].

Cerca de 700.000 personas trabajaban en el sector industrial en la Ciudad de Nueva York en 1909. En esta fecha las industrias están diseminadas por toda la ciudad, mezclándose con las áreas residenciales y comerciales, pero un importante número de éstas se localizaban en el Bajo Manhattan, al oeste de Broadway, entre la Calle Chambers y la Calle 3, formando una franja estrecha y alargada en el interior de la isla. Precisamente el barrio obrero hiper-denso del Lower East Side se sitúa al lado contrario de Broadway, a una distancia peatonal de las industrias. Esta área súper-industrializada abastece fundamentalmente a los 7.500.000 de personas que pueblan el área metropolitana de Nueva York en 1916, al mismo tiempo que constituye el principal puerto receptor de mercancías e inmigrantes de todo el país.

La increíble acumulación de personas y puestos de trabajo en un área tan reducida condujo inevitablemente a la temida congestión viaria, tanto en la calzada como en

5 Sally A. Kitt Chappell. "A reconsideration of the Equitable Building in New York" Society of Architectural Historians Journal 49. 1990 (traducción del autor).

6 En 1916, la altura media de los edificios en Manhattan era de 4,8 plantas. El 90% de los edificios no superaban las 6 plantas, y aquellos de más de 10 plantas constituían poco más del 1% del total. Sólo 9 edificios superaban las 30 plantas de altura. Fuente: Final Report Building Zoning Resolution 1916. Pág 35.



[Fig. 3] Tres planos del Bajo Manhattan. De izquierda a derecha: Mapa de población por puntos, 1910. / Mapa que muestra el lugar de trabajo de los empleados en las industrias, 1913. / Mapa que muestra la localización de accidentes mortales causados por automóviles, tranvías y coches tirados por caballos, 1915. Los tres planos aparecen en *Commission on Building Districts and Restrictions. Final Report*. 2 de junio de 1916. Páginas 71, 39 y 51.

las aceras. El indicador de accidentes mortales en la ciudad, 50 accidentes mortales al día de media, es un indicador claro del caos circulatorio que se debió dar en la ciudad, y concretamente en el Bajo Manhattan⁷. En la figura 3 se aprecia una mayor acumulación de accidentes mortales en el área residencial del Lower East Side. La congestión de la ciudad causaba muertes, y por ello la construcción de la ciudad necesitaba de un control que evitara la lujuria urbana y sus mortales consecuencias. Como veremos, el fin último del primer plan urbano de zonificación de la ciudad será la separación de la industria pesada del resto de usos urbanos, y su traslado al borde marítimo cerca de las terminales ferroviarias y portuarias.

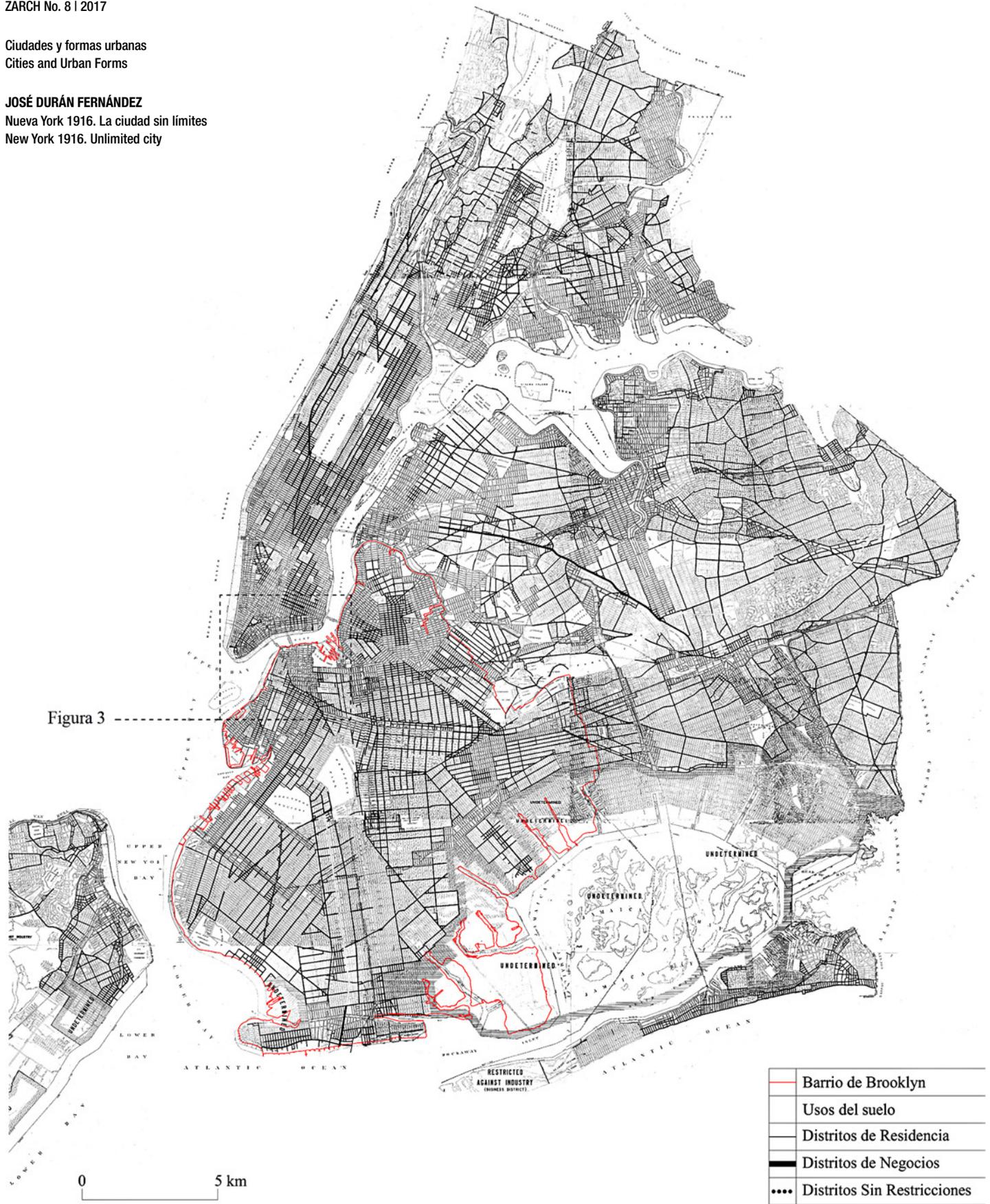
Indeterminación

Hasta 1916, ninguna ley municipal regulaba la altura y forma de los edificios comerciales, en parte porque, aparentemente, hasta ese momento no había habido razón para ello. La *Building Zone Resolution* fue adoptada el 25 de Julio de 1916, y según está escrito en su encabezado, su misión era regular y limitar la altura y el volumen de los edificios, determinar el área de los patios y espacios abiertos, así como regular y restringir la localización de comercio e industria y establecer los márgenes de los distintos distritos. Voy a detenerme en describir ampliamente esta ley por su profunda influencia en la ciudad de Nueva York. La lectura de este documento es crucial para aprehender la compleja y variada mezcla de usos de su masa urbana. Y es mi intención subrayar el espíritu inteligente y liberador de esta temprana normativa. Inteligente porque apuesta por una ciudad viva y capaz de autogestionarse. Y liberadora porque pone escasos límites a la dimensión de la arquitectura. En cualquier caso, no olvidaremos que ante todo es un mecanismo de control, y como tal, siempre obró como un corsé mas o menos amplio para la creatividad del arquitecto. Pero como veremos a lo largo de este artículo, esta primeriza ley habrá de ser la más justa de entre las que la sucederán.

La Figura 4 representa la nueva distribución de usos del suelo en la Ciudad de Nueva York tras siglos de libre albedrío urbano desde la fundación de la ciudad. Tras este plano subyace la voluntad de una ciudad heterogénea y mixta, muy poco especializada, donde la vivienda y todos los servicios se mezclan tanto en las calles como en los propios edificios. Aunque se podría leer en términos de la primera ordenanza que asume la zonificación de usos a gran escala, los tres Distritos planteados son enormemente flexibles e inclusivos. El Distrito sin Restricciones incluye todos, y el Distrito de Negocios incluye al Residencial. Y por su parte, el Distrito Residencial es muy amplio en sus contenidos⁸. Pero desafortunadamente esta INDETERMINA-

7 En 1915 en la Ciudad de Nueva York se produjeron 18.139 accidentes vehiculares, de los cuales 608 fueron fatales. En 2012, se produjeron 68.804 accidentes vehiculares, 253 fatales. Fuentes: *Final Report Building Zoning Resolution 1916*. Pág 11. *Summary of New York City Motor Vehicles Crashes*. New York State Department of Motor Vehicles. 2012.

8 En los Distritos Residenciales se permitía: Vivienda y Hoteles, Clubes Privados, Iglesias, Escuelas, Bibliotecas y Museos, Instituciones Públicas, Estaciones de Tren, Edificios destinados a agricultura, Guarderías e Invernaderos. En los Distritos de Negocios se permitía todo lo anterior y cualquier uso a excepción de fábricas que fueran nocivas u ofensivas por razones de olor, polvo, humo, gas o ruido. En el Distrito Sin Restricciones cualquier uso era posible. Fuente: Article II, *Use Districts*. *Building Zone Resolution*, 1916.



[Fig. 4] Montaje de 35 planos originales de Usos de Distrito de 1916. Las líneas negras gruesas representan las calles comerciales. Las líneas negras finas representan las calles destinadas a residencia, y las líneas de puntos las calles sin restricción de uso alguno. La información escrita ha sido obtenida del Ayuntamiento de Nueva York, y la información gráfica de los archivos digitales de NYPL DIGITAL Collections Website (New York Public Library).

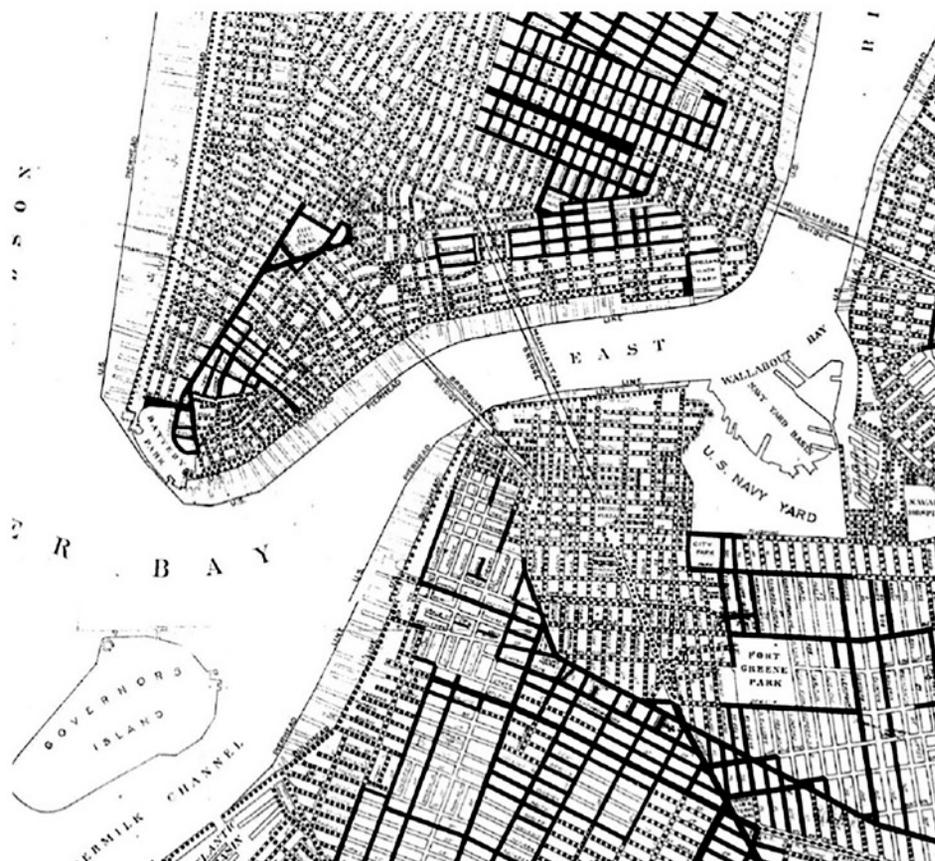
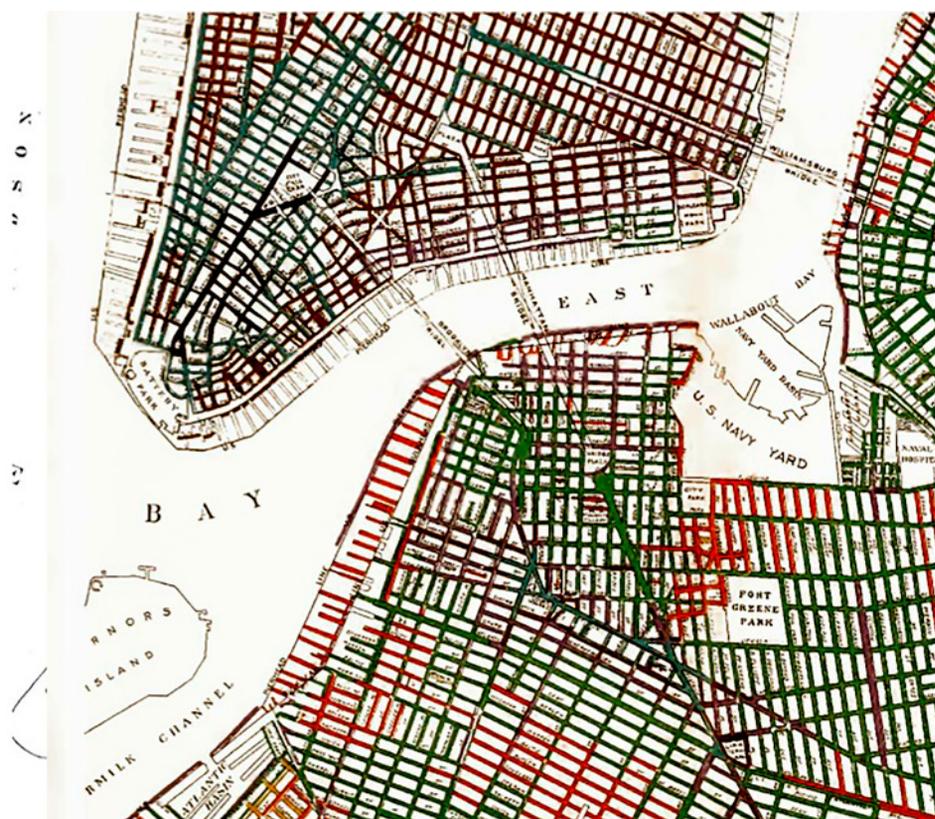
CIÓN en términos positivos se irá reduciendo con las sucesivas leyes de Zoning con el transcurso del siglo XX, en aras de un mayor control sobre la distribución de usos en la ciudad hasta llegar a la congelación urbana actual, pero eso es otra historia.

Seguidamente estudiaremos en detalle el barrio de Brooklyn y la morfología de la distribución de usos del suelo; pero en la Figura 4 ya se percibe la importancia del Distrito de Negocios en la estructura de la ciudad. Éstos son espacios lineales coincidentes con las vías principales de mayor sección de la ciudad, en general

* Valor en dólares de 1 pie de fachada en parcelas de 100 pies de profundidad.

	Valor del suelo cada 9m2*
	+ de 5.000 \$
	1.001-5.000 \$
	501-1.000 \$
	251-500 \$
	101-250 \$
	51-100 \$
	10-50 \$
	Usos del suelo
	Distritos de Residencia
	Distritos de Negocios
	Distritos Sin Restricciones

0 1 km



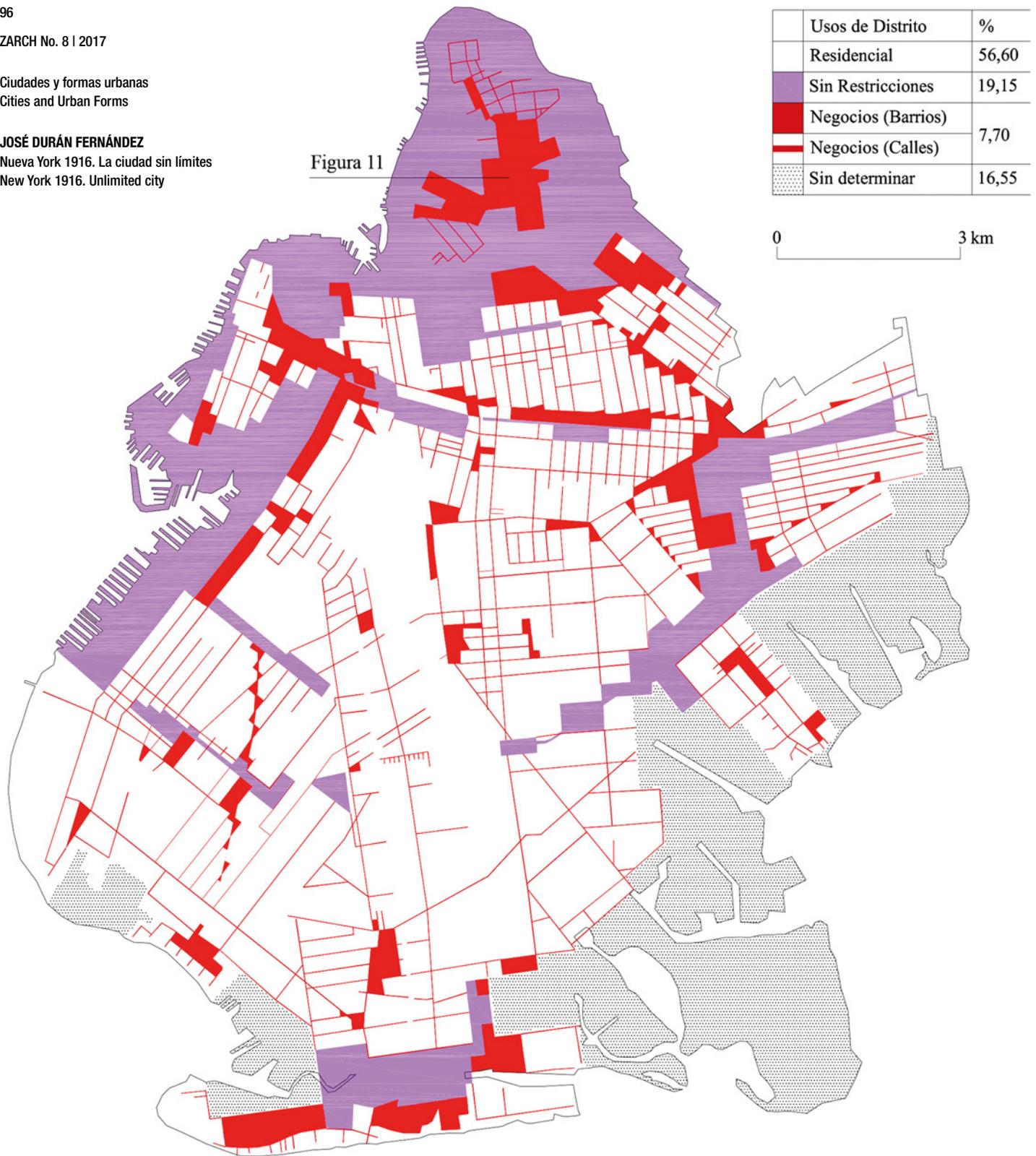
[Fig. 5] El documento está formado por dos planos del Bajo Manhattan y el Downtown de Brooklyn. De arriba a bajo: Mapa que muestra el valor del suelo, 1915. / Mapa de Usos de Distrito, 1916. Los dos planos aparecen en Commission on Building Districts and Restrictions. Final Report. 2 de Junio de 1916.

con las avenidas de 80 pies (24,4m), componiendo una estructura sobrepuesta a la trama residencial. Las calles comerciales reproducen la estructura rectilínea de las cuadrículas de Manhattan y Brooklyn, pero conforme se adentran en los barrios del Bronx y Queens su densidad disminuye y su trazado se torna más orgánico y amplio, presagio del modelo de ciudad dispersa que pronto sobrevendría.

Valor del suelo

El valor del suelo ha sido el adalid que ha guiado la construcción de la ciudad americana. La Figura 5 es la prueba fehaciente que desvela sin tapujos esta importante

Figura 11



[Fig. 6] Dibujo del Autor. Plano de usos permitidos en Brooklyn bajo la Building Zone Resolution de 1916. Plano base: Figura 4 (Usos de Distrito).

cuestión. De los tres distritos, el de negocios ocupa el suelo de mayor valor, seguido del suelo sin restricciones y del suelo residencial respectivamente. El valor del suelo es sin duda alguna la variable fundamental en la distribución de las funciones en la ciudad. Y en este sentido el plano de Usos de Distrito mimetiza el plano de valor del suelo, y simplemente rescribe y transforma el precio del suelo en una de las tres funciones en que se divide la actividad de la ciudad.

En el reportaje final de 1916, los autores del plan afirman que los mayores valores de suelo y las mayores rentas se obtienen donde la segregación y uniformidad de usos es casi total. Al parecer la ciudad mixta no es tan rentable, y su propuesta pasa por “fortalecer y suplementar la tendencia natural hacia la segregación de vivienda e industria”, y así “conservar y proteger el valor de la propiedad”. Esto tiene

sentido en aquel momento de auténtico descontrol sanitario y falta de seguridad de las fábricas dispersas por toda la ciudad. En el fondo, la idea era clara: una ciudad sana, es una ciudad más rentable⁹.

Tres funciones

Estudiemos con mayor precisión uno de los cinco barrios de la ciudad. Al aproximarnos al Barrio de Brooklyn se distingue con claridad la localización de las tres funciones en que queda dividida la ciudad [fig. 6].

Los distritos residenciales son áreas exclusivamente destinadas a la vivienda y sus “accesorios”, es decir, sólo edificios residenciales y equipamientos públicos o privados. Además, en la lista de usos permitidos aparecen las estaciones de tren, dando a entender la importancia de esta infraestructura en la organización de la movilidad en la ciudad de principios de siglo, cuyas líneas elevadas ya forman parte del paisaje urbano de Nueva York. En la Figura 6 se aprecia claramente como estas áreas se concentran tierra adentro, ocupando el corazón de Brooklyn. Este tejido ocupa un 56,60 % de la superficie total, aunque debido a que la vivienda puede ocupar suelo de los restantes distritos, este porcentaje debe considerarse como un valor mínimo. Las áreas exclusivamente residenciales, en blanco en el plano, forman grandes bolsas urbanas “amuralladas” por corredores comerciales. El tamaño de estos barrios es dispar, aumentando de tamaño hacia el sur de Brooklyn debido a la disminución de densidad de vivienda en forma de ciudad jardín.

Los distritos de negocios, representan el 7,7% del suelo de Brooklyn. Son aquellas zonas donde cualquier uso está permitido, incluyendo los del distrito residencial, excepto una lista de industrias y comercios perjudiciales para la salud pública. En este caso, los distritos son espacios lineales coincidentes con las vías principales de mayor sección de la ciudad, componiendo una estructura sobrepuesta a la trama residencial. Cuando se produce una alta concentración de estos espacios lineales, la línea se transforma en superficie y la Figura 6 desvela la formación de nodos de comercio de distinta dimensión y geometría. En unas ocasiones son tramos longitudinales que “engordan” los espacios-línea, en otras, son áreas poligonales en las que confluyen gran número de estos corredores comerciales lineales. En conjunto, esta macro estructura comercial se asemeja a un enorme tejido compuesto de hilos vibrantes de movimiento y nudos fijos de acumulación de energía.

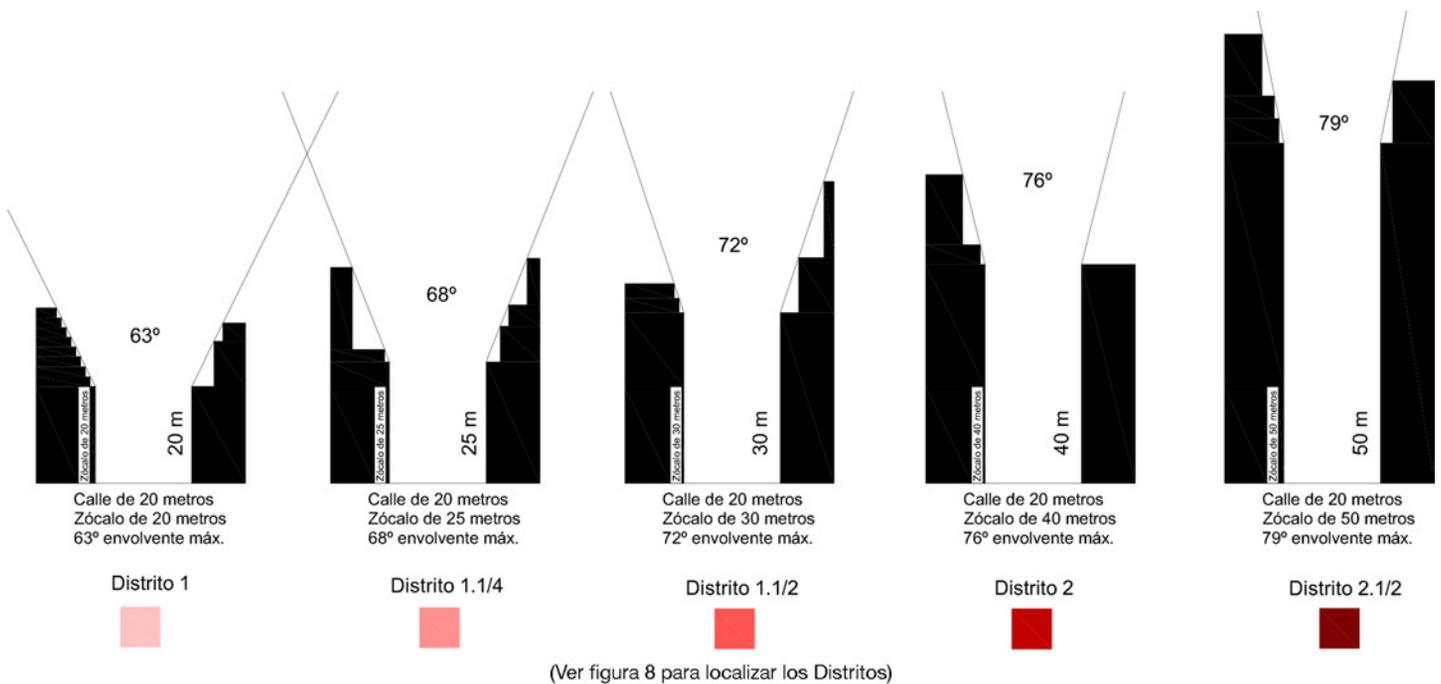
Finalmente, los distritos sin restricciones, son lugares donde todo es posible, algo así como un paraíso urbano. Es el sueño hecho realidad de cualquier agente que interviene en la construcción de la ciudad. Un espacio sin leyes ni limitaciones del uso del suelo; un espacio libre de proyecto urbano, donde las posibilidades de combinación de funciones son ilimitadas e infinitas. Estos distritos ocupan todo el perímetro norte de Brooklyn en contacto con el agua, y ciertas áreas del interior en contacto con ciertos distritos de negocios. Esto da a entender que el espacio unido al borde marítimo es el de mayor valor mercantil, y por ello se le debe dejar absoluta libertad en su configuración y autogestión. Llama la atención la enorme superficie de estos distritos, pues representan cerca del 20% de la totalidad de los usos de Brooklyn. Y a diferencia de los anteriores, en esta ocasión la mayor parte su área se acumula formando una enorme mancha continua. El color morado de la Figura 6 marca claramente una ciudad distinta, sin estructura ni direcciones. Una masa urbana que hoy, paradójicamente, representa las áreas de Brooklyn de mayor valor paisajístico y social. Y esto es debido, evidentemente, a la mezcla de actividades tan distintas que en reducido espacio se han venido superponiendo a lo largo de un siglo, sin urbanistas funcionalistas de por medio.

9 En la redacción del Plan de 1916 no sólo intervienen Arquitectos como Thomas Adams o Ingenieros como Daniel L. Turner, también científicos como epidemiólogos y neurólogos, sociólogos, legisladores, agentes inmobiliarios, ... Un complejo y extenso equipo multidisciplinar.

Envolvente máxima

Además de distribuir los usos de la ciudad, la ley de 1916 estableció por primera vez un control sobre el volumen de la ciudad. El artículo III, titulado Alturas de Distrito, es la parte del documento destinada a regular y limitar la altura y la masa de los edificios. Se proponen 5 tipos de distritos, dependiendo de la altura establecida según la anchura de la calle y la envolvente máxima permitida del edificio en cada caso. Es decir, el edificio podrá extruir la línea de parcela en su totalidad hasta el máximo que indique el distrito, siendo esta altura múltiplo de la anchura de la calle, y a partir de dicha cota se sucederán los distintos retranqueos cuya diagonal no superarán la envolvente marcada para cada distrito [fig. 7].

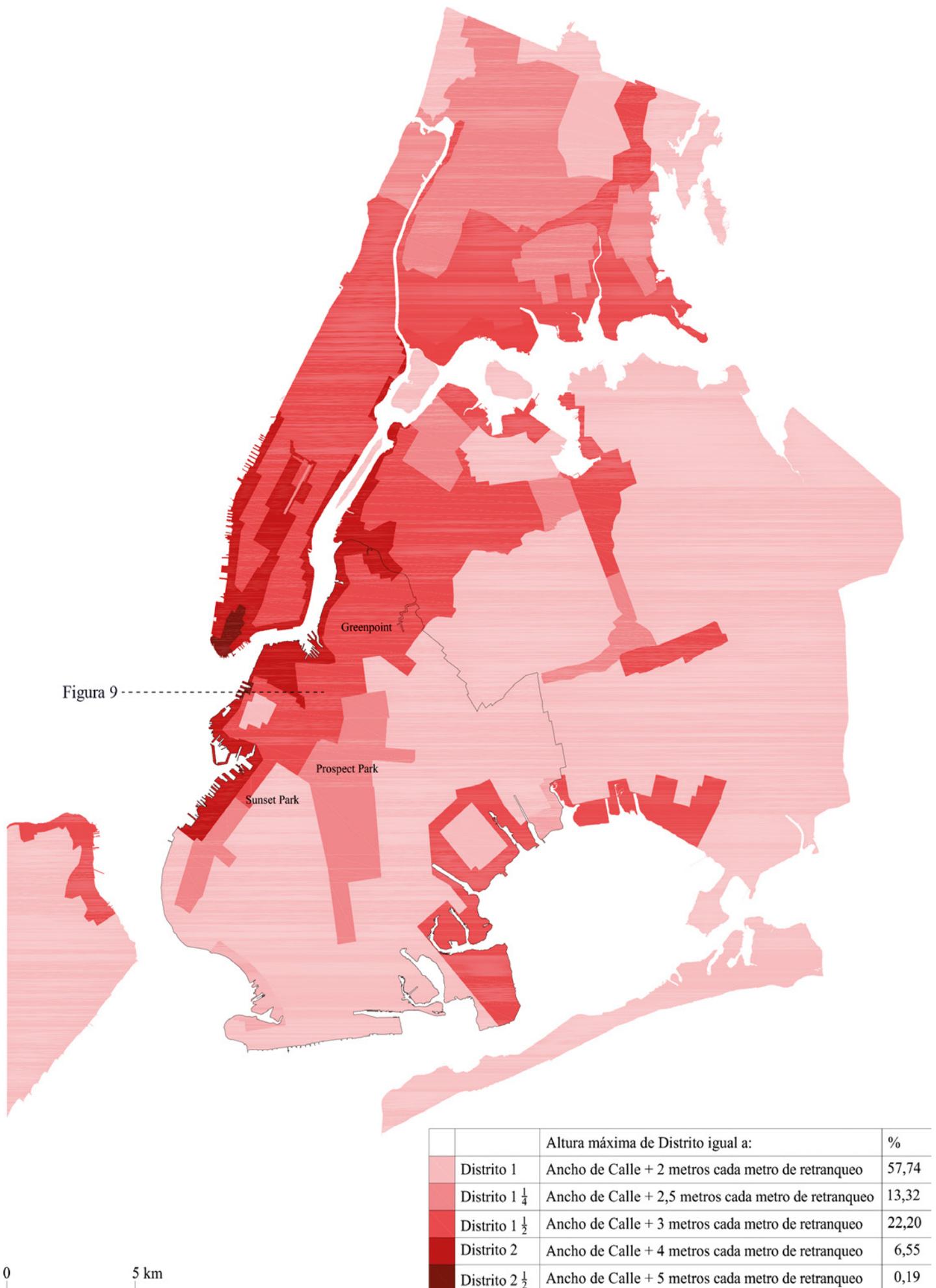
Para una calle de 20 metros se aprecia la enorme diferencia entre el distrito 1 y el 2,5. Para el primer distrito de factor 1, la altura de cornisa se eleva igualando la anchura de la calle hasta 20 metros y a partir de este punto la fachada del edificio debe retranquearse tantas veces como sea necesario sin rebasar un plano inclinado imaginario de 63° respecto a la horizontal. Mientras que yéndonos al último distrito de mayor altura permitida, con factor 2,5, la fachada recayente a la calle podría aumentar hasta los 50 metros, y desde este punto seguir ascendiendo escalonadamente, siempre y cuando no supere un ángulo de 79° .



[Fig. 7] Dibujo del Autor. Altura de cornisa máxima y envolvente máxima de los distintos distritos de la Building Zone Resolution de 1916. El documento se ha dibujado a partir de las descripciones del documento original (Building Zone Resolution, 1916) en el Artículo III.

Altura ilimitada

Por otra parte, si observamos el plano de Altura de Distritos de la Ciudad de Nueva York se aprecia claramente la intención de los Comisarios al distribuir las densidades edificatorias [fig. 8]. Dan un máximo de factor 2 a toda la franja noroeste de Brooklyn, la costa sur de Manhattan y el entorno de Broadway, coincidiendo en parte con el área sin restricción de usos. Se espera que el perfil de Brooklyn que mira a la Bahía y al East River llegue a competir con Manhattan, alcanzando alturas de más de cuarenta metros de masa inicial. Seguidamente una profunda área de coeficiente 1,5 recorre de norte a sur desde el barrio de Sunset Park hasta Green Point. En el centro, incluyendo en su ámbito Prospect Park, se extiende una enorme lengua de 1,25. Y ocupando el sur y este de Brooklyn, contando con más de un 55% de la superficie total, se extiende el distrito de factor 1, el de menor altura.



[Fig. 8] Dibujo del Autor. Plano de alturas máximas permitidas por distrito. Plano base: Plano de Alturas de Distrito original de 1916, formado por 35 planos, montados por el Autor. El plano base pertenece a NYPL DIGITAL Collections Website (New York Public Library).

JOSÉ DURÁN FERNÁNDEZNueva York 1916. La ciudad sin límites
New York 1916. Unlimited city

[Fig. 9] Dibujo titulado "The Lure of the City" 1925. Autor: Hugh Ferriss (1889-1962). Fue publicado, junto con decenas de dibujos de una Ciudad de Nueva York sublime, en *The Metropolis of Tomorrow* en 1929. Reedición del libro homónimo de 1929. Princeton Architectural Press, 1986. p. 59.



Es momento de resaltar el apartado (d) del Artículo III, pues, aunque algo desapercibido, es a mi parecer el que dota de carácter y fortaleza al espíritu ilimitado de esta Ley.

Si la superficie de la planta del edificio no supera el 25 % de la superficie de la parcela, la altura del edificio es ILIMITADA. Siempre y cuando haya un retranqueo mínimo de 25 metros con respecto al eje de la calle.

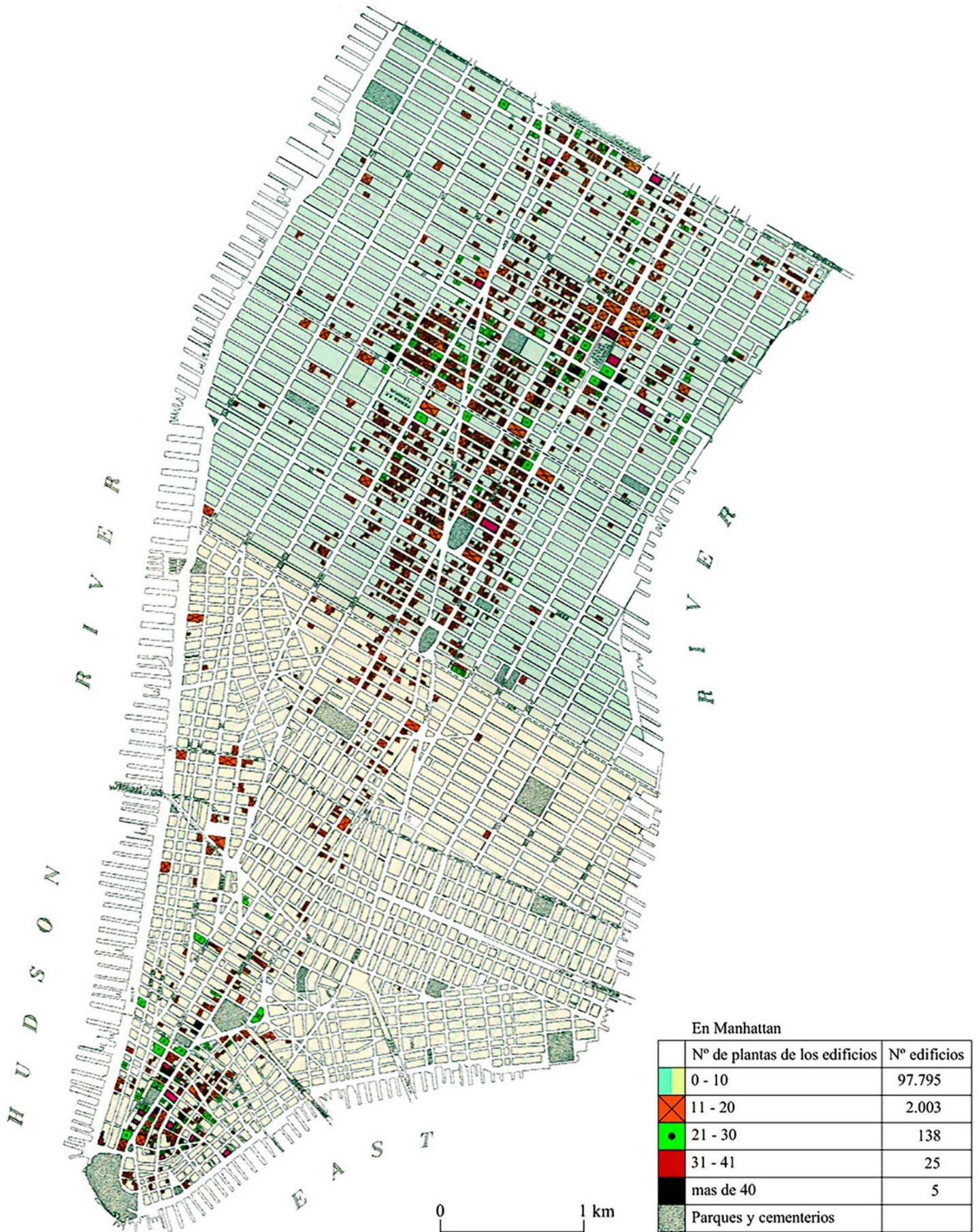
Es fascinante para un arquitecto encontrarse con esta palabra: ILIMITADA. Este artículo ha sido el que más ha sugestionado la imaginación de los arquitectos y el que ha causado mayor controversia. Las elucubraciones sobre las consecuencias en el volumen de la ciudad no se hicieron esperar.

El atractivo de la ciudad

El personaje que esculpió los límites formales de esta ley fue el dibujante Hugh Ferriss junto al arquitecto Harvey Wiley Corbett. Más allá de su influencia en edificios individuales, Ferriss y Corbett se dieron cuenta que la ley parcelaria tenía amplias implicaciones urbanas. Los dibujos a carboncillo de una futura ciudad de Nueva York publicados en 1929 en su libro *The Metropolis of Tomorrow* fueron un gran éxito en los medios de la época. En mi opinión, debido a dos pensamientos encontrados derivados de sus dibujos. Por un lado la confianza en una ciudad sublime y enorme, posible gracias a los avances en la técnica constructiva del rascacielos. Por otro lado el desasosiego de una posible distopía al engendrar un espacio exento de naturaleza [fig. 9].

La mayor de estas implicaciones aparece mencionada en la parte central de libro de Ferriss, en la introducción de la segunda parte (*Projected Trends*). Esta implicación es la tendencia hacia la concentración, que conduciría a construir cada vez más y más alto. En la Figura 9 aparece una figura humana observando la magnitud de la ciudad de Nueva York en su "masa máxima". Este dibujo titulado "El atractivo de la ciudad" podría ser una visión desde Prospect Park a 50 metros sobre el nivel del mar hacia el norte de Brooklyn, donde los barrios de Dumbo, Downtown Brooklyn o Brooklyn Heights llegarían a ocultar Manhattan bajo los límites del Distrito de factor 2 en el que se encuentran (ver localización en figura 8).

Pero los dibujos de Hugh Ferriss son un exceso de la imaginación. Sus dibujos los tenemos que mirar desde el prisma de encontrarnos en un escenario de máxima



[Fig. 10] Plano de alturas del área sur de Manhattan en 1929. El documento está incluido en Regional Survey of New York and Its Environs, 1929. Volume VI. Buildings, their uses and the spaces about them. Pág 30, Fig. 3.

ocupación y preguntarnos si la fórmula de una gran “envolvente máxima permitida” es un camino posible que deberíamos recuperar para aplicarlo a las ciudades. Este mecanismo se traduce en establecer envolventes ficticias que permitan un soleamiento razonable y un aprovechamiento suficiente, y sobre todo, margen de maniobra para el proyectista. En ese sentido, deberíamos pensar en una envolvente dinámica, que no impusiera el retranqueo como única opción de reducción de edificabilidad y que no aislara los edificios entre sí.

Manhattan

En Manhattan las altas densidades planteadas por el plan empezaron a cumplirse tan solo una década después, en parte en el Barrio Financiero del Downtown y en parte en el Midtown alrededor de Times Square. La Figura 10 muestra el estado de las alturas de los edificios de la isla de Manhattan en 1929, justo cuando Hugh Ferriss publica su profecía urbana. Desde 1916 hasta 1929 se han construido más de 1000 edificios por encima de las 10 plantas, casi todos ellos en los dos centros urbanos mencionados. Pero tan solo 3 edificios superan los 150 metros. El recorrido de esta temprana ley acaba de empezar en la isla, y la premonición de la ciudad sublime, que con más o menos acierto dibujara Ferriss desde la presunta colina del parque de Brooklyn, se haría realidad. Aunque no sería en las costas de Brooklyn donde nacería la primera ciudad vertical de la historia, sino en el corazón de Manhattan, al sur del Central Park.

Según un estudio del CTBUH¹⁰, en 1925 la Ciudad de Nueva York había construido escasamente el 3% de los edificios que superan 150 m de altura en 2011. En el año 1950, tan solo veinticinco años después, ya alcanza los 45 rascacielos. En 1975 son 111, y sólo en la isla se levantan el 50% de los rascacielos del mundo en esta fecha. Al finalizar el siglo, Manhattan ya cuenta con 180 rascacielos, y en 2011 ha sobrepasado los 200 edificios de más de 150 metros, el 9% del planeta. Esto quiere decir que en Manhattan se construyen 50 rascacielos cada cuarto de siglo aproximadamente, y por las cifras de la última década, la cifra no hace más que aumentar.

Pero a pesar de estos impresionantes datos, es relativa la importancia de estos distritos en la totalidad de la ciudad, pudiendo afirmarlo con rotundidad al ver los datos recogidos en 2011 por el Departamento de Finanzas para el Ayuntamiento de la Ciudad de Nueva York donde sólo el 4 % de los edificios son comerciales y oficinas. El resto de la ciudad no supera los 20 metros de altura, ni siquiera alcanzando los límites del menor de los distritos de este artículo III.

70 millones

Pero la respuesta del mercado inmobiliario no fue ni de lejos acorde con las expectativas de la Ley de 1916. Tras más de tres décadas de vida, un estudio encargado por el Ayuntamiento de Nueva York en 1950, desveló la generosidad de este temprano planeamiento¹¹.

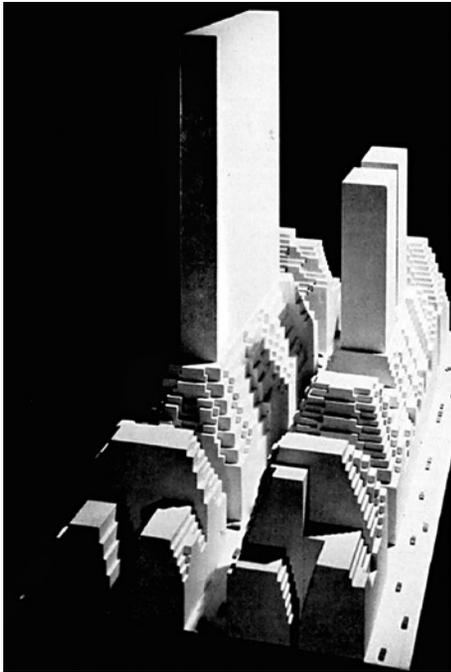
Según este estudio, la edificabilidad media en los Distritos residenciales bajo la Ley de 1916 alcanzaba el dígito de 20, y en los Distritos de Negocios llegaría hasta un factor 30 (El edificio del Rockefeller Center cumple con una edificabilidad de 11,9). Esto significaba que la ciudad, bajo estos índices de edificabilidad, podría llegar a albergar a 70 millones de personas, toda la población de Estados Unidos del momento, y 320 millones de empleados en sus distritos de trabajo, más que la población total del hemisferio occidental del planeta a mediados del siglo XX, mientras que este mismo estudio avanzaba que la Ciudad de Nueva York sólo asumiría un incremento de población de 750.000 personas en un periodo de 20 años.

La Figura 11 grafía la extrema holgura de los límites de la Ley de 1916. La imagen representa la construcción posible en un Distrito de Negocios como Greenpoint al norte de Brooklyn (Ver localización en Figura 6). Para una manzana tipo de 200 x 60 metros, la edificabilidad alcanzaría los 28,5 puntos construyendo una torre de 70 plantas sobre un zócalo de 30 metros.

En definitiva, y tras lo expuesto en estas líneas, el Código de la Edificación de 1916, fue tan amplio y generoso en sus limitaciones, que la mayoría del territorio de la ciudad creció en tamaño y forma de manera libre e intuitiva. Y si la masa urbana de

10 CTBUH Council on Tall Buildings and Urban Habitat. 2011.

11 Plan for rezoning the city of New York. A Report submitted to the City Planning Commission by Harrison, Ballard & Allen. October 1950.



[Fig. 11] Fotografía de maqueta incluida en el estudio Plan for rezoning the city of New York. A Report submitted to the City Planning Commission by Harrison, Ballard & Allen. October 1950. Título: Model showing degree of overcrowding. Non-Residencial, 1 1/2 Height, B-Area District.

Nueva York cumplidos los primeros años del siglo XX ya estaba en plena madurez y consolidación, esta ley no hizo más que dar continuidad al crecimiento informal y orgánico del pasado.

Epílogo. La ciudad sin límites

Nueva York en 1916 es un lugar y un tiempo en que se piensa por vez primera cómo debería ser una ciudad sin límites. Y se imagina una ciudad muy compacta, mixta, densa, vertical y en algunas áreas de altura ilimitada, en vez de imaginar una ciudad de extensión indiscriminada. Hoy, cuando hay una defensa generalizada de las estructuras urbanas compactas, una joven Ciudad de Nueva York de principios de siglo XX ya apostaba por este modelo. Es cierto que todavía no había pistas para los automóviles, de hecho la primera de ellas, el Bronx River Parkway se finalizó en 1923 con un carácter más lúdico que de arteria de movilidad. Y por ello, la ciudad no podía extenderse en horizontal, todavía. Hasta la llegada del Barrio Lewittown y con él, el suburbio americano, la ley de 1916 no sólo defendió la ciudad compleja y compacta, sino también puso escasos límites a la forma de la ciudad con la introducción de una holgada envolvente máxima.

La primera ley urbana de Nueva York fue creada con la intención de posibilitar un lugar hiperdenso, un planteamiento inédito en la historia de las ciudades. Esta primera ley urbana es la responsable de la rica y densa Ciudad de Nueva York de hoy, gracias a su carácter amplio, flexible e inclusivo. Pero en 1961, el Ayuntamiento de Nueva York revisó y sustituyó la ley de 1916. Desaparecieron las holguras y la compatibilidad de usos, y apareció el parámetro de la edificabilidad máxima (*FAR: Floor Area Ratio*), y con ello la desaparición del concepto abstracto de lo ilimitado en el planeamiento.

Bibliografía

- Berenice Abbott (1935-1938): Changing New York (Fotografía).
- City of New York, Department of City Planning (1977): Managing Land Use in New York City. Volume 1.
- Commission on Building Districts and Restrictions (1916): Final Report.
- Department of City Planning. City of New York (1977): Managing land Use in New York City.
- Harrison, Ballar y Allen (1950): Plan for rezoning the city of New York.
- Harvard University Graduate School of Design (2011): "Zoning the City". Video.
- Hugh Ferriss (1929): The Metropolis of Tomorrow.
- Kayden, J. (2000): Privately Owned Public Space: The New York City Experience.
- Kenneth Frampton (2004): Nueva York capital del siglo XXI.
- New York City Planning Commission (1961): Zoning Maps and Resolution, 1961.
- New York City Planning Commission (2012): Zoning Maps and Resolution, 2012.
- New York City Planning Commission (1975): New Life for Plazas.
- Pluntz, R. (1990): A History of Housing in New York City.
- Stern, R. (1987): New York 1930. Architecture and Urbanism between the two world wars. New York 1960.
- Stern, R. (1995): New York 1960. Architecture and Urbanism between the second world war and the Bicentennial.
- Stern, W. J. (2000): "Why Gotham's Developers Don't Develop", City Journal.
- Regional Plan and its Environs (1929): Regional Survey, Volume VII. Buildings, their uses and the spaces about them.
- The City of New York (1916): Building Zone Resolution.*