

New York: entre la tierra y el cielo



Flavia Schiavo

Poliédrica #7

New York: entre la tierra y el cielo

New York: entre la tierra y el cielo
Rascacielos y corporaciones
en la ciudad vertical
Flavia Schiavo

Presentación

La publicación que tenéis en vuestras manos corresponde a una de las obras seleccionadas en el primer Call for Books de la Colección Poliédrica. Fruto de la investigación realizada por Flavia Schiavo en el seno de la Columbia University, el libro relata uno de los episodios más fascinantes de la cultura urbana: el efervescente crecimiento que experimenta la ciudad de Nueva York durante todo el siglo XIX y el principio del siglo XX. Este desarrollo en horizontal y en vertical, venía auspiciado por un galopante negocio inmobiliario, que tenía su condición seminal en la exclusividad comercial de su puerto con el continente europeo y se apoyaba en el *Commissioners' Plan* de 1811. Así, se nos desvela una aventura que va más allá de los límites habituales de una ciudad que quiere romper cánones en busca de la capitalidad económica y comercial de Estados Unidos y, por ende, del mundo entero.

Este apasionante y convulso escenario, destino de un importante contingente migratorio, será testigo de operaciones de infraestructura y de arquitectura verdaderamente avanzadas a su tiempo. Desde la paradigmática operación de la Grand Central Terminal, modelo de integración urbana de grandes redes de movilidad y de arquitectura tridimensional compleja, hasta la aparición del primer rascacielos que, tal y como explica Rem Koolhaas en *Delirious New York*, surgió como consecuencia de la «congestión», el desenfrenado aumento de densidad de población y la necesidad de automatizar la vida y el negocio. Los rascacielos, a partir de entonces, desplazarán las históricas preeminencias de las torres de iglesias y catedrales como hitos icónicos de muchas ciudades, y su presencia caracterizará el nuevo *skyline* hasta llegar a representar el paradigma de la ciudad del siglo XX. En Nueva York no pararán de multiplicarse y solo casi un siglo después la superará en número Hong Kong.

Con una minuciosa presentación de las principales obras de la nueva arquitectura emergente y la transferencia de un rico conocimiento de los hechos históricos, políticos, sociales, culturales y económicos, Flavia Schiavo seduce al lector desde el principio hasta el final de esta obra, rigurosa y amena a la par. ¡Esperamos que sea de vuestro interés!

Juan García Millán Estanislau Roca
Directores de la Colección Poliédrica

Índice

Introducción

10

La geografía como destino: orígenes y desarrollo de la *ciudad-mundo*

12

Rascacielos.

The will to believe

44

Apéndice 1

Población

154

Apéndice 2

Edificios altos, existentes y demolidos

156

Bibliografía

168

Créditos de imágenes

176

A Davide

Introducción

El presente volumen es el resultado de una investigación llevada a cabo en la Columbia University de Nueva York donde, de 2013 a 2016, en calidad de Visiting Scholar, tuve la oportunidad de estudiar la transformación urbana neoyorquina, en particular el periodo comprendido entre el siglo XIX y los primeros años del XX.

Partiendo del fenómeno de los rascacielos (tratados desde una óptica no exclusivamente arquitectónica), esta obra supone una reflexión sobre la economía, las distintas migraciones y la cultura urbana, así como una búsqueda del paradigma que ha podido regir el desarrollo de Nueva York. Los rascacielos influyeron sin duda en el papel que desempeña la ciudad, en su configuración cultural o en los procesos de densificación, o sea, en las funciones, la actividad económica y las migraciones. Los edificios altos, además, junto con el *resto*, fueron y son *per se* inseparables de la actividad, tanto de sus habitantes como de sus instituciones.

Con el fin de estudiar a fondo semejante complejidad, hemos analizado determinados hechos históricos, políticos, sociales, culturales y económicos. Asimismo hemos observado los factores *geográficos* catalizadores del *rango* urbano, la ordenación territorial, las relaciones entre Nueva York y algunas ciudades europeas y americanas; la *forma* de capitalismo americano, ciertas crisis económicas; el papel y las actuaciones de los individuos y de algunas familias respecto a la economía, la cultura y la movilidad.

De este modo, hemos estudiado los rascacielos razonando sobre su forma y sus *generaciones*; considerándolos, sin embargo, *elementos generadores de espacio*, motores de transformación e innovación. Los rascacielos han sufrido una extensa etapa evolutiva entre la técnica, la planificación, el mercado inmobiliario, las normas, la industria, las leyes y el *Zoning*. Se han modificado en función de diversos factores, tanto endógenos como exógenos, y en función además de las *fracturas* que configuraron un sistema urbano que de una pequeña colonia holandesa pasó a convertirse en una gran metrópoli en el plazo de doscientos años.



Manhattan, desde el Metropolitan Life Insurance Building, 1912.

La geografía como destino: orígenes y desarrollo de la *ciudad-mundo*

La dimensión urbana
Corporaciones inmateriales
El estruendo universal
Entre la opulencia y la miseria

Aquí tenéis la ciudad insular de los Manhattos, ceñida en torno por los muelles como las islas indias por los arrecifes de coral: el comercio la rodea con su resaca. A derecha y a izquierda, las calles os llevan al agua. Su extremo inferior es la Batería, donde esa noble mole es bañada por olas y refrescada por brisas que pocas horas antes no habían llegado a avistar tierra.

Mirad allí las turbas de contempladores del agua. Pasead en torno a la ciudad en las primeras horas de una soñadora tarde de sábado. Id desde Corlears Hook a Coenties Slip, y desde allí, hacia el norte, por Whitehall. ¿Qué veis? Apostados como silenciosos centinelas alrededor de toda la ciudad, hay millares y millares de seres mortales absortos en ensueños oceánicos. Unos apoyados contra las empalizadas; otros sentados en las cabezas de los atracaderos; otros mirando por encima de las amuradas de barcos arribados de la China; algunos, en lo alto de los aparejos, como esforzándose por obtener una visión aún mejor hacia la mar. Pero éstos son todos ellos hombres de tierra; los días de entre semana, encerrados entre tablas y yeso, atados a los mostradores, clavados a los bancos, sujetos a los escritorios. Entonces ¿cómo es ésto? ¿Han desaparecido los campos verdes? ¿Qué hacen éstos aquí?

Herman Melville
Moby Dick, 1851

LA DIMENSIÓN URBANA

Las economías premodernas globalizadas pudieron desarrollarse gracias a determinados sistemas metropolitanos, entre los que se incluye New York City, como punto de confluencia, innovación y cambio en una economía mundial cuya configuración se vio alterada a partir de 1492 por los movimientos hacia y desde América.

Durante aquella fase, Nueva York se convirtió en la capital económica de un único ámbito y fue protagonista de un desarrollo que comprendía múltiples áreas, entre ellas la geográfica y la institucional:

- a) El *área urbana* de los Five Boroughs, (Fig. 1) que conforma desde 1898 la City of Greater New York, instituida por la *Consolidation*.
- b) El *área* de New York State y el *área regional*.
- c) El *área costera*, marcada por las primeras oleadas migratorias (desde 1820 aprox.) y por el primer desarrollo industrial y ferroviario (1850-60).
- d) La Nación.
- e) El sistema y la economía globalizada.



Fig. 1. El territorio de los cinco distritos.

La *Consolidation* que reunió los Five Boroughs o cinco distritos (Manhattan, Brooklyn, Bronx, Queens y Staten Island) se llevó a cabo a partir de 1857, a propuesta de algunos intelectuales y políticos como Andrew Haswell Green. La iniciativa surgió por razones fiscales y de gobernabilidad de lo que se estaba convirtiendo en una amalgama amplia y heterogénea.

Existe cierta discrepancia en cuanto a las dimensiones (785 km²) de los Five Boroughs y su zona de influencia: NYC, de hecho, puso de manifiesto inmediatamente su carácter propio frente a la desmaterialización de los procesos de producción, la circulación de la *información* y la capacidad de anticipación de los fenómenos que posteriormente caracterizaron el mundo industrializado del siglo xx.

A partir del estudio de este periodo histórico, Nueva York mantuvo una relación de dominación en la economía globalizada, sobre todo durante la posguerra de la Guerra Civil Americana (1861-1865), cuando la economía estadounidense se estabilizó (a pesar de las fases cíclicas del *Pánico*)¹ y el norte de Estados Unidos adquirió un protagonismo político determinante.

Durante este periodo se gestó una cultura urbana alimentada por:

- a) Una geografía que ofrecía arraigo y, sobre todo, oportunidades.
- b) Un suelo considerado *virgen*.
- c) Las innovaciones de la Segunda Revolución Industrial.
- d) Un gigantesco flujo humano, procedente de todos los rincones del mundo.
- e) Un mercado laboral múltiple, flexible y en crecimiento.
- f) Unas formas de gobierno municipal, estatal y federal.
- g) El papel de algunos sujetos sociales y económicos, en concordancia/oposición con el Gobierno.
- h) La iniciativa individual.
- i) Un capitalismo (*sano* y clientelar) expresión del liberalismo económico.
- j) Un dinamismo ajeno a la burocracia de matriz europea.
- k) Innovaciones en el proceso.
- l) Una relación no coercitiva con la historia.

Todo esto constituyó el lenguaje identitario de la ciudad, donde muchos sujetos, entre competición y hegemonía, contribuyeron a la formación de una sociedad rica y desigual (Fig. 2) durante la denominada Edad de Oro o *Gilded Age*.²

En NYC la escena se configura con múltiples protagonistas, entre ellos los rascacielos y las personas.

NYC recibía millones de inmigrantes mientras su incipiente democracia favorecía un crecimiento urbano fuera de la lógica del plano decimonónico europeo que controlaba la forma, la altura de los edificios, la densidad y los servicios de una ciudad.

De hecho, el *Grid* de 1811 (el *Commissioners' Plan*) se limitaba a subdividir Manhattan en áreas urbanizables y parcelas en venta. (Fig. 3) Ninguna imagen ni idea antepuesta, solo una red ortogonal que permitía incluso intervenciones individuales que iban desde la transformación de una fábrica o la recuperación de una zona pantanosa a la creación de un parque o la construcción de un edificio. Cada intervención, establecida en función de determinadas dinámicas económicas y sociales, marcaba los desarrollos posteriores.

1. Por *Pánico* se entiende determinadas crisis financieras, como la Gran Depresión de 1929.

2. *Gilded Age* o Edad de Oro hace referencia al periodo comprendido entre finales del siglo XIX y principios del XX, de 1870 a 1900 aprox. La denominación se debe a Mark Twain. En su obra *The Gilded Age: A Tale of Today* (1873) se critica una época en que los poderes fácticos tienden a producir y esconder los graves problemas sociales del momento.

3. En torno a 1811 la población de Nueva York superó a la de Philadelphia: 1790, Philadelphia: 42.520 hab. NYC: 33.131 hab.; 1800, Philadelphia: 69.403 hab. NYC: 60.489 hab.; 1810, Philadelphia: 91.874 hab. NYC: 96.373 hab.; 1820, Philadelphia: 112.772 hab. NYC: 123.706 hab.



Fig. 2. El skyline en 1911.

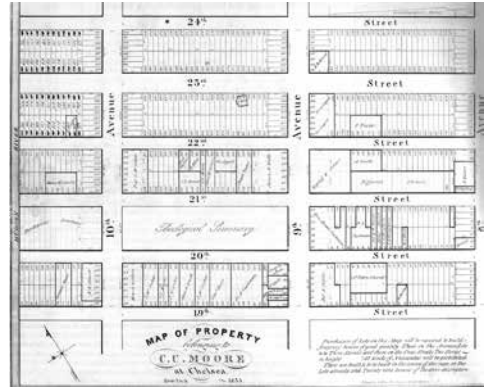


Fig. 3. Los lotes del Grid: terreno en venta.

Durante esta fase caótica y libre empezaron a surgir en Manhattan los rascacielos, expresión de un *milieu* y revelación de una identidad local (sobre todo económica, no tan solo estética) que posee nacionalidad mundial.

Contemplar las dinámicas culturales y urbanas a partir de los rascacielos quiere decir observar intersecciones y convergencias entre unos objetos específicos y unos acontecimientos que dieron como resultado una identidad claramente reconocible.

El suelo neoyorquino, por diversas y complejas razones, no fue sometido a un control coercitivo bidimensional ni fue constreñido en el alzado. Era y es una fluctuación tridimensional. Es reflejo de la civilización americana: idealismo, experimentación, competición, pragmatismo. Es el disputado *espacio* que narra la historia de la ciudad.

NYC, célula madre de alta densidad, dio muestras desde sus inicios de una inteligencia adaptativa que produjo riqueza, disparidad y un imponente paisaje urbano. En Europa las fábricas se instalaron en un ámbito periurbano, pero no así en Nueva York: el tejido productivo se organizó de manera menos homogénea y la ciudad logró imponerse superando a las grandes urbes americanas (como Philadelphia, Boston o Chicago)³ y algunas europeas como París y sobre todo Londres.⁴

Sede de una específica cultura urbana, en Nueva York se establecieron micro y macro economías inmateriales que no requerían un gran espacio físico; economías y personas que escogían la isla de Manhattan para establecer sus propios cuarteles generales,⁵ gozando de las ventajas geográficas y las circunstancias históricas. Así pues, NYC se convirtió en nudo y conexión con Norteamérica y Europa, con el mundo industrializado y en meta de un ingente número de personas, a partir de una geografía que —como si de su propio

4. Londres experimentó un enorme aumento demográfico: en 1801 contaba con 1 millón de habitantes; 6,2 millones un siglo después.

5. Los centros de industria pesada se encontraban en los otros cuatro distritos (Brooklyn, sobre todo), en zonas limítrofes con la ciudad como Nueva Jersey o en zonas alejadas de la ciudad, como el cuadrante oeste de Norteamérica.



destino se tratase— determinó el sistema de gobernanza y un sistema económico que no resquebrajó la configuración urbana como en el caso europeo. NYC era híbrida. La industria pesada, localizada sobre todo en Brooklyn, escaseaba en Manhattan y solo se encontraba en la costa y en determinadas zonas (TriBeCa; SoHo, Lower East Side) con sectores de industria ligera.

En este deseado espacio metamórfico, circunscrito a Manhattan,⁶ los confines son móviles y permeables. Los sólidos límites de la ciudad europea surgían sobre todo del binomio *barrio obrero-fábrica* que generaba una dicotomía ciudad burguesa/ciudad obrera. De semejante fractura nacían los conflictos sociales y ese *trauma* burgués que ignoraba de manera voluntaria un *paisaje* obrero (Fig. 4) que era más evidente en Nueva York. En esta ciudad abierta y porosa, algunos puntos, además de ser límites históricos como el caso de Wall Street, actuaban como *bisagra* de sistemas limítrofes muy distintos como el Financial District y Lower East Side, donde vivía la clase obrera.

La ciudad misma era una fábrica, sujeto y objeto de producción, en un clima de competencia y democracia representativa que Alexis de Tocqueville describió en *De la Démocratie en Amérique*.

Este tratado, publicado en dos volúmenes en 1835 y 1840 respectivamente, es el fruto del viaje llevado a cabo por De Tocqueville y Gustave de Beaumont con el fin de recabar información, en primera instancia, sobre el sistema carcelario americano.

Si los juristas franceses estudiaban la sociedad y la forma de gobierno americanas en términos generales o Charles Dickens observaba la tensión ciudadana y el comportamiento de los trabajadores que vivían la calle como espacio propio, Walt Whitman era consciente de que la democracia americana se fundaba en una masa versátil, no sujeta a condiciones permanentes. Sin embargo, NYC



Fig. 4. El paisaje de la clase trabajadora: Mulberry Street en 1900.

Fig. 5. Five Points en 1859.

6. El área comprendida en la isla de Manhattan ocupa 87 km², divididos en 59 km² de tierra firme y 28 km² de zonas húmedas (32% del total).

surge de semejantes convulsiones como un complejo *laboratorio urbano*, en el cual la calle supone el espacio vivo de encuentro, opuesto a la ciudad «extrañada» de Simmel, y los neoyorquinos, al prescindir de su propia condición, ocupan el lado opuesto del *flâneur* de Benjamin. Los habitantes de Nueva York, menos alienados que los europeos, eran capaces de participar y tomar decisiones a pesar de unos contextos pobres y marginales como Five Points, (Fig. 5) Chinatown o Little Italy.

CORPORACIONES INMATERIALES

Observar Nueva York es como contemplar un océano, un lugar inalterable que contiene innumerables categorías contradictorias. Hombres y mujeres conviven en esta *amalgama fluida* entre rascacielos, viviendas populares y rocas graníticas, espacios híbridos con una arquitectura y una organización social en plena transformación e innovación, sin considerar normas y cánones que resultan inmutables en otro lugar.

Los rascacielos fueron un elemento clave en este proceso. Se trata de objetos extremadamente dimensionales pero, sin embargo, son expresión de circunstancias adimensionales que acaecieron en Manhattan, la *tierra* urbanizable por excelencia. Si el suelo era uno de los bienes más codiciados y la construcción uno de los bienes producidos, el territorio, los rascacielos y las personas fueron *segmentos* de la red y de la cadena de producción donde la edificación no fue la última fase, sino parte de la economía circular de la ciudad.

Algunos elementos que influyeron en el desarrollo de la ciudad:

- a) Factores macroestructurales de Estados Unidos (distribución de los *distritos* productivos en el vasto territorio del país).
- b) La disponibilidad de un territorio considerado ahistórico.
- c) La organización política, más cercana a formas de gobernanza *avant la lettre*.
- d) El específico capitalismo estadounidense.
- e) La economía neoyorquina, destinada a generar *intercambios*, además de bienes.
- f) La ordenación geográfica del estado de Nueva York y la propia ciudad.

En este ámbito geográfico *nuevo* se manifestaron el pluralismo y la interculturalidad, paradigmas rectores que incidieron en los planos ético y político, en el sistema productivo y en la transformación urbana.

La *corporación* en NYC coincidía con:

- a) La industria *pesada* (artículos de metal, productos químicos, barnices, productos de madera, astilleros, tabaco, sector alimenticio, producción y estocaje; extracción y refinamiento de azúcar).
- b) La industria *ligera* (papel, ropa, artículos de piel).
- c) Las actividades de distribución, reposición y venta de productos alimenticios.
- d) El sector terciario.
- e) El mercado inmobiliario y sus dinámicas.
- f) Las actividades culturales.

Estos sectores de producción crearon ciudad, espacios, asentamientos y un paisaje híbrido y heterogéneo, diferente del europeo, en el que no cabe una periferia tradicional o ciudad burguesa, ni una función específica establecida según plano. Ya desde sus inicios manifestó un claro policentrismo y un tejido urbano mixto en el que los lugares de producción (Fig. 6) eran variados y ejercían diversas funciones. La heterogeneidad de los paisajes urbanos, además, no se correspondía con un proyecto, sino que nacía de manera espontánea debido a la naturaleza poco preceptiva del Plan de 1811 y a la participación directa de los ciudadanos residentes.

Los intercambios y las relaciones generaban conflictos, alianzas y una particular belleza. Los edificios altos y los microistemas urbanos originados por los propios edificios fueron una parte fundamental de esta belleza no planificada.

Manhattan, centro impulsor de esta realidad, se desarrolló además a causa del exiguo espacio físico y la naturaleza inmaterial del *producto* que se valía de una geografía peculiar, auténtica razón de su destino. De suma importancia fueron la política y la geografía física. Manhattan disponía de fronteras bien definidas (los ríos que desembocan en el área *preoceánica* protegida de Staten Island) y se diferenciaba claramente de los otros cuatro distritos con los cuales mantuvo una relación de interdependencia.

Manhattan se convirtió así en la isla de los rascacielos, esas *corporaciones inmateriales* que generaron un paisaje no solo físico: un paisaje de diversidad, tolerancia y tensión, conformado por un espacio exiguo, innovador, competidor y con una cantidad desmesurada de gente.

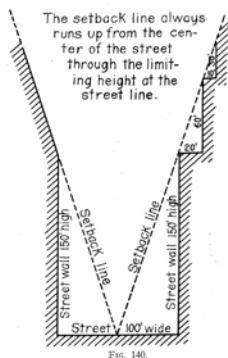
El espacio urbano era caro y codiciado, la competencia fortísima y la transformación vertiginosa. Pocas reglas y mucha libertad en un sistema de negociación surgido de la capacidad de *invención* de los



Fig. 6. Los lugares de producción en 1922.

SETBACK PRINCIPLE.

Typical example in a 1 1/2 times district, for streets 50' to 100' wide.



line for that district and street. In the street in question this horizontal height limit line would be at a level of 90 feet. These two lines would determine a plane which might be called a setback plane, and no portion

Fig. 7. Los principios del setback.

individuos en el que las reglas mismas se sobrepasan. Entre ellos, los sujetos emergentes de un capitalismo incipiente (los Morgan, Vanderbilt, Rockefeller, Carnegie o Ford), los que fluctuaban de una condición económica a otra, los de *clase fronteriza*, los de clase obrera, los pobres (*The Other Half, la otra mitad*, como los llamó Jacob August Riis en 1890), los trabajadores de cuello blanco, los políticos, los magnates, los gángsteres, los artistas... Todos rindieron pleitesía a semejante revolución urbana.

Los rascacielos fueron elementos visibles, sólidos y organizadores. Gracias a los ascensores pronto alcanzaron alturas superiores a las cuarenta plantas, como el Equitable Building de 1915. Estos cuerpos compactos proyectaban su sombra sobre el terreno y sobre los edificios adyacentes, haciendo precipitar el valor de estos y de las parcelas edificables y dando lugar a disputas tridimensionales. No fue hasta 1916, tras la primera *Zoning Resolution*, cuando hubo un retroceso o *setback* con principios propios (Fig. 7) que *mitigó* el alzado, controlando al menos en parte el impacto de los nuevos rascacielos sobre los demás edificios.

Identificar como protagonistas a las personas y los rascacielos significa estudiar las intersecciones entre un fenómeno (la inmigración) y un epifenómeno (el edificio alto) como artefacto matérico y simbólico, un selectivo lugar de comunicación e intercambio para una economía creciente y desigual; un objeto funcional para un capitalismo impulsor del sistema financiero y del crecimiento económico; un objeto que inaugura una era específica en que el futuro es ya una realidad superable.

Fig. 8. El *cuerpo unitario* de Manhattan, en los años 30.



No pretendemos, por tanto, estudiar los rascacielos solo en términos arquitectónicos. Si queremos entender el sistema urbano desde el mismo momento de su eclosión, debemos meditar sobre el nacimiento de un *mito*, el mito de la ciudad en pleno auge, modelada por los nuevos protagonistas urbanos: los rascacielos.

Los rascacielos marcaron el *carácter identitario* y la percepción de la ciudad de NYC en su conjunto. Son el vértice donde convergen las diversas actividades económicas, reflejo de las relaciones que NYC mantuvo con el resto del país y con Europa, y donde la ciudad se convirtió en el *órgano* social, económico y comercial precursor de un mundo globalizado.

La historia urbana ha tenido y sigue teniendo en las personas y los rascacielos sus principales actores y activos, *efectos colaterales* dinamizadores de la ciudad.

La ciudad genera acciones del mismo modo que genera productos. En el siglo XIX Londres y París fueron las capitales económica y cultural, respectivamente, y en el siglo XX es NYC la capital económica y cultural del mundo. Si los *passages* fueron interpretados por Benjamin como nuevos territorios urbanos, los rascacielos fueron los indicadores de una nueva cultura urbana en un espacio escasamente marcado por la historia.

Los rascacielos y las personas fueron los *activos* del territorio, pero su papel traspasó los aspectos puramente económicos. La ciudad era un lugar comprensible a través de un *paisaje* a la vez heterogéneo y unitario, sobre todo en Manhattan. (Fig. 8) La ciudad *vive* de

la inmensa variación interna, fruto de las condiciones geopolíticas, históricas y geográficas, atribuible a una *mezcla integrada de las distintas diversidades*, que se percibe asimismo en áreas hoy en día más uniformes.

La diversidad se podría atribuir a diferentes factores. Lo que en un principio resulta homogéneo puede revelarse como fruto de la permeación de diferentes realidades y esta heterogeneidad es la única característica que configura el paisaje urbano de la ciudad y afecta directamente a su crecimiento.

La comparación entre el urbanismo europeo y el neoyorquino entre los siglos XIX y XX pone de manifiesto en qué medida fueron improvisadas las operaciones en NYC a distintas escalas y sin una dirección única. Incluso el *Zoning* de 1916, cuyo valor hubiera sido distinto al otro lado del Atlántico, en realidad no definió ni la altura ni las funciones de cada edificio construido, sino la forma *tridimensional* (*setback*) del mismo. Este decreto, a pesar de determinar algunos usos del suelo, no delimitó zonas territoriales homogéneas que marcaran un tejido urbano en función de una correspondencia bilateral entre el terreno y sus destinaciones de uso.

En NYC, y en Manhattan en particular, los espacios se estructuran mediante oleadas fluidas. El trazado de una calle, una plaza, un pequeño jardín o un barrio entero desencadena unos procesos que se pueden alargar en el tiempo.

La transformación urbana se diferenció —además de por las limitaciones establecidas mediante el Plan de 1811— por las condiciones geográficas a nivel micro y macro, así como por la red o *network* de relaciones económicas que generaron características urbanas excepcionales, tanto en planta como en alzado.

La diferencia entre *lugar* cualitativo, heterogéneo y mutable, y *espacio* tecnocrático, cuantitativo y previsible (propio del urbanismo europeo decimonónico) permite observar en NYC el papel difuso y complejo de las personas y los edificios *altos* aislados.

Ambos son indicadores y generadores del territorio desde un punto de vista económico, social y cultural; son protagonistas de la dinamización de la economía, la actividad y la configuración urbanas; son *landmarks* o hitos de la identidad neoyorquina.

Dicha identidad variable forma ya parte de un imaginario colectivo que no se limita a los agentes económicos involucrados. Manhattan cambiaba en ese momento a gran velocidad, incluso a partir de puntos específicos (edificios aislados). Su propia identidad convierte los puntos en *ondas* cuya influencia traspasa el punto mismo y el *lugar* donde conviven elementos diferentes.

EL ESTRUENDO UNIVERSAL

El filósofo William James, en una carta remitida a su hermano Henry el 14 de febrero de 1907, dice así:

La primera impresión de Nueva York, si se permanece en ella no más de 36 horas (mi límite en los últimos veinte años), es la de repulsa del estruendo, el desorden y las condiciones catastróficas permanentes. Pero esta vez, instalado como estaba en el Harvard Club (calle 44), en el ojo del huracán, le he tomado el pulso a la máquina, he captado su ritmo y sus vibraciones y la he encontrado sencillamente magnífica. Me sorprende que tú, Henry, no hayas sido más entusiasta, pero quizá el increíblemente poderoso y maravilloso metro no estaba abierto cuando viniste. Es una Nueva York completamente nueva, en cuerpo y alma, respecto a la antigua, que retrospectivamente parece más un pueblo. El valor, la audaz escalada a las alturas en toda ella y, sin embargo, su ligereza, como si nada fuera imposible, y el gran palpito y latido del progreso, en todas direcciones a la vez, de manera que la coordinación resulta indefinidamente futura, ofrecen un ritmo vital de trasfondo como nunca jamás había sentido antes. Estoy convencido de que, inmerso en ese movimiento, como en casa, cualquier otro lugar resulta insípido. Veo, querido H, que tu libro *La escena americana* acaba de salir. Tengo que hacerme con él y devorar de nuevo los capítulos dedicados a Nueva York.⁷

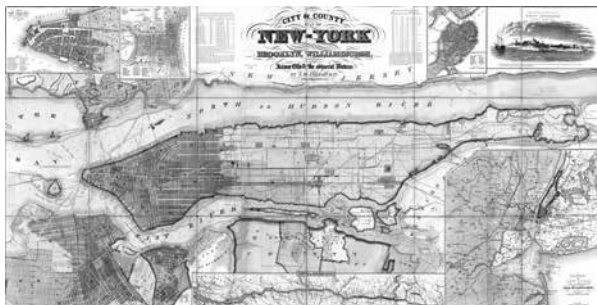
El vibrante palpito urbano sobrepasaba la imaginación del filósofo. La ciudad era narrada como si se tratara de un huracán o una tempestad, donde cada pulsación rítmica era el reflejo de una sabiduría empírica que impulsaba el *progreso* cuestionándose sus límites.

Si comparamos algunos mapas del distrito de Manhattan, (Figs. 9-12) podemos constatar el aumento de tamaño de la expansión desde mediados del siglo XIX hasta la *Consolidation*. Durante los primeros años del siglo XX, Manhattan, a pesar de experimentar un crecimiento nada homogéneo, presentaba un desarrollo estructurado.

El Plan de 1811 trazó su propia trama; se aprobó la construcción del acueducto Croton;⁸ se abrió el Central Park (1859); se abrió al público el puente de Brooklyn (1883) y se emprendió la construcción de otros puentes; se inauguró la estatua de la Libertad (1886); se iniciaron las obras de las estaciones de Pennsylvania y la Grand Central Terminal (culminadas en 1910

7. Los capítulos del libro *American Scene* de H. JAMES sobre New York City se titulan 'New York City Revisited'; 'New York City and the Hudson: A Spring Impression'; 'New York City: Social Notes'.

8. Un gran sistema de distribución de las aguas que llegaban a Manhattan desde el río Croton, construido entre 1837 y 1842 y en servicio hasta 1955.



Figs. 9-12. La expansión del asentamiento de Manhattan.
De izquierda a derecha y de arriba abajo: 1834, 1836, 1857, 1889.

y 1913, respectivamente); se construyó una primera parte del metro (1904) y se recibió a millones de emigrantes, por lo que la ciudad se había autopropulsado más allá de su primer límite histórico (Nueva Ámsterdam) (Fig. 13) y su *indeterminado futuro* más allá de lo potencialmente imaginable.

El urbanismo decimonónico europeo pretendía encauzar la profusa energía de la Revolución Industrial hacia resultados determinados. Pero la gran ilusión europea no tenía nada que ver con NYC, donde el capital, la fuerza de trabajo y las personas crearon una disciplina autóctona, propia y variable: la disciplina del caos organizado entre la cooperación y el conflicto.

Ambos hermanos James hacían referencia a modelos distintos: Henry aborrecía Nueva York y criticaba su paisaje, destacando el modo en que los rascacielos eran «omnipresentes [...] se erigen bien a la vista como fabulosos alfileres clavados en un cojín medio vacío de relleno, como si se hubieran enfilado a oscuras». En esta ciudad «impúdica», como la definía el escritor americano, el pasado se mitigaba convirtiéndose en «un vacío indefinido» donde las «casas señoriales» estaban «abocadas a la demolición». Esta percepción —de fondo nostálgico y vagamente antiurbana, tomada de la idea de T. Jefferson como base— expresaba la rapidez del cambio, al que nada se oponía, mientras la ciudad crecía de manera autárquica sobre niveles interdependientes:

- a) El laxo trazado bidimensional del *Grid* de 1811, instrumento de una actividad al servicio de la especulación y del sector inmobiliario.
- b) La altura de los edificios. En 1907 apenas se habían completado importantes edificios altos. Se había inaugurado el Flatiron (1902), según el proyecto de D. H. Burnham, que se había convertido en un icono capaz de organizar una zona urbana al completo, en el cruce entre la Quinta Avenida y Broadway, a la altura de la calle 23.

Otra dimensión más abstracta, cómplice e impulsora de las tres dimensiones sería el tiempo.

A mediados del siglo XIX ya estaba superada la primera ordenación territorial que los holandeses trazaron de Nueva Ámsterdam, la parte meridional de la Isla de las colinas (Fig. 14) —eso significa Manhattan— donde se establecieron en el siglo XVII.

La morfología original de la isla apenas se vislumbraba. Los relieves y las colinas, visibles tan solo en Central Park, se habían nivelado y habían sido objeto de una densa edificación. En un

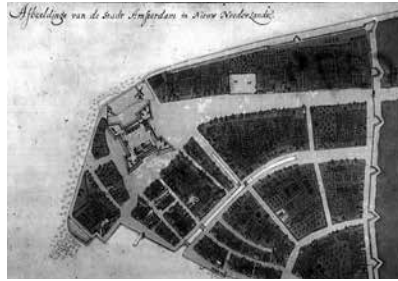


Fig. 13. New Amsterdam, en 1660.

mapa de 1874⁹ se puede observar la estructura orográfica e hidrográfica de Manhattan, prácticamente modificada por las construcciones, donde unos cuantos edificios quedaron en pie como Trinity Church¹⁰ o St. Paul Chapel. En la parte más antigua o Downtown apenas se mantenía el trazado original de las calles, mientras que las nuevas construcciones que reemplazaban a las precedentes provocaban una mayor densidad de edificios, así como el cambio de la percepción del paisaje. La ciudad entera era un vasto contexto cuyas primeras construcciones se habían transformado, entre otras razones, por los frecuentes incendios.

Uno de los primeros incendios relevantes de Nueva York tuvo lugar el 21 de septiembre de 1776, al inicio de la Guerra de Independencia,¹¹ y arrasó cerca de un cuarto de la superficie edificada del Downtown. El 16 de diciembre de 1835, otro siniestro en el Financial District destruyó una amplia zona con numerosos edificios, entre ellos el Stock Exchange (la Bolsa), que se alzaba en la esquina noroeste entre Wall Street y Water Street. En julio de 1845, en New Street, calle próxima a Wall Street, aconteció otro incendio que se propagó con gran rapidez. En 1815 se decretó una ley para contener catástrofes de esta naturaleza, debidas a las armazones de madera y los conductos de gas de los edificios. Dicha ley limitó el uso de la madera en los edificios de las zonas más pobladas de la ciudad exigiendo que los cerramientos de las tiendas o las persianas de las viviendas fueran de hierro o cobre y regulando el cierre nocturno. La ley solo afectaba a las nuevas construcciones, donde se implantaron materiales ignífugos, así como frentes *cortafuegos* para evitar la propagación de las llamas. En 1860 (febrero y marzo) tuvieron lugar dos incendios catastróficos, en los que el fuego bloqueó la única escalera de salida en viviendas atestadas de emigrantes causando la muerte de numerosas personas. Ambos acontecimientos tuvieron gran repercusión. El 3 de febrero, al día siguiente de una de las dos catástrofes, *The New York Times* publicó:

9. Véase *Sanitary & Topographical Map of the City and Island of New York* de 1865.

10. La iglesia fue erigida en 1697, destruida por un incendio en setiembre de 1776 y reconstruida en 1788. Fue consagrada dos años más tarde y durante el invierno de 1838 a 1839 se derrumbó a causa de un temporal de nieve. Fue reedificada en 1846.

11. La Guerra de Independencia americana (Revolución americana, American War of Independence, American Revolutionary War o American Revolution) o Guerra de América fue un conflicto de secesión de las 13 colonias americanas frente a Gran Bretaña, las cuales se convertirían más tarde en los Estados Unidos de América.

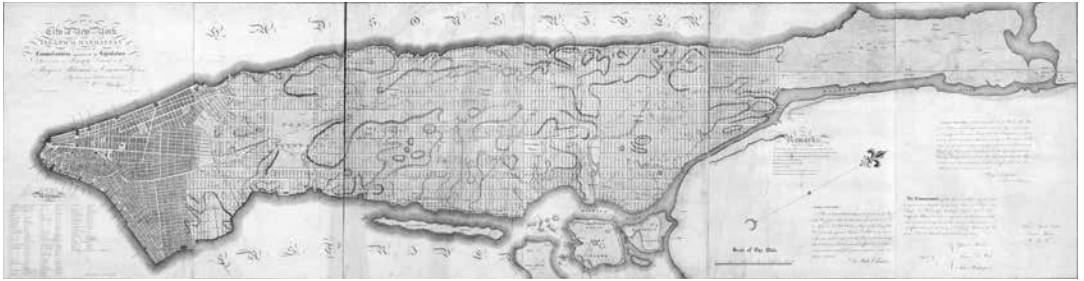


Fig. 14. La isla de las colinas

Devastador incendio. Vivienda popular en Elm Street destruida. Han perecido supuestamente 30 personas entre las llamas [...]. A raíz de este fatídico incendio, se demandó una ley que impusiera escaleras de incendio en las viviendas populares.

La consecuente protesta por parte de la opinión pública provocó la promulgación de una ley rectora de la construcción de las viviendas populares que previera escaleras antiincendio y vías de escape, requisitos que en 1871 se hicieron extensivos a los hoteles, pensiones, oficinas y fábricas.

En 1901 se aprobó la «New York State Tenement House Act», una ley que modificó la legislación anterior respecto a las viviendas populares mediante la imposición de un patio abierto, adecuados sistemas de ventilación, servicios sanitarios en el interior y determinados dispositivos contra el fuego. En 1867 y 1879 ya se habían promulgado otras leyes que regían la distribución interior y los sistemas de ventilación de las viviendas populares y en 1874 se colocaron los primeros extintores, medidas todas ellas destinadas a afrontar eventuales acontecimientos como el incendio de 1876 en un teatro de Brooklyn en el que perecieron casi trescientas personas.

En 1911 acaeció una nueva catástrofe: el Triangle Fire, (Fig. 15) un incendio en la fábrica Triangle Shirtwaist Factory¹² que causó la muerte de 146 personas. Un acontecimiento semejante introdujo cambios en la legislación del derecho laboral en cuanto a las normas antiincendio se refiere. Supuso además un incremento considerable de las inscripciones en el International Ladies' Garment Workers Union, un sindicato nacido en el distrito Garment o Fashion District, un área industrial de Manhattan donde se manufacturaba ropa, entre las avenidas Novena y Sexta y entre las calles 34 y 40. A su vez, el sindicato Workers' Union, fundado en 1900, experimentó un rápido crecimiento en los años sucesivos, privilegiando a los obreros especializados en detrimento de una clase obrera general, poco protegida. Semejante desequilibrio

12. F. SCHIAVO. 'Storie di corpi in fiamme: "We Mourn Our Loss". En: *Dialoghi Mediterranei* n. 30, 2018.

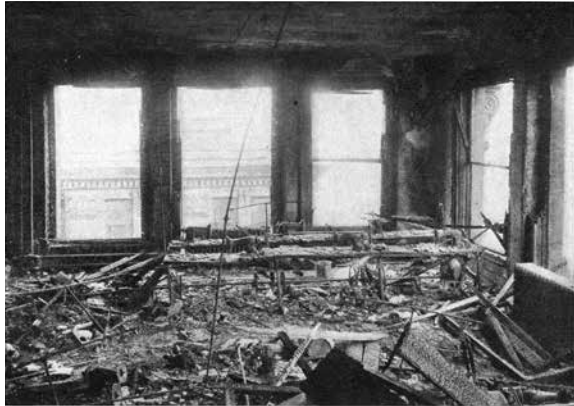


Fig. 15. El incendio de Triangle Factory, en 1911.

respecto a la protección de los trabajadores dio lugar en 1909 a una huelga importante, debida en gran parte a la actuación de inmigrantes italianos y judíos, conocida como la Great Revolt de los 20.000, que duró catorce semanas. Los capitalistas del sector reaccionaron con dureza ante esta huelga, pero llegó a calar en todos los trabajadores del textil de NYC. Algunos líderes del sindicato, como Clara Lemlich, hablaron de las condiciones de los trabajadores, instando a la huelga general. Dicha huelga general, refrendada prácticamente por unanimidad, registró una alta participación (20.000 trabajadores, precisamente) respecto al total de empleados del sector (unos 30.000 adeptos). Sin embargo, la huelga tuvo consecuencias violentas; la policía, de hecho, arrestó a varias personas acusándolas de delitos que no habían cometido. Fue refrendada, además, por mujeres pertenecientes a la clase alta (Frances Perkins, progresista y socióloga involucrada en el ámbito del derecho laboral; Anne Morgan, hija de J.P. Morgan; Alva Vanderbilt Belmont, una millonaria activa en el movimiento sufragista) y consiguió resultados parciales relativos a la mejora de los salarios y de algunas condiciones laborales, pero no fue firmada por las obreras de la fábrica Triangle Shirtwaist Factory. Tras el incendio de 1911, el Workers' Union adquirió mayor fuerza y se convirtió en un interlocutor electoral incluso más fuerte después del desastre. En el incendio muchas personas habían muerto porque algunas puertas de varios pisos estaban bloqueadas para impedir las pausas durante el horario de trabajo de la fábrica u ocasionales hurtos. El 2 de abril de 1911, Rose Schneiderman, líder feminista socialista, defensora de los derechos de los trabajadores, dio un importante discurso reivindicativo en el Metropolitan Opera House. Schneiderman se dirigió al público, formado en gran parte por

mujeres acomodadas del sindicato Women's Trade Union League (WTUL), enfatizando en los gravísimos accidentes laborales y la insoportable calidad de vida de las trabajadoras mismas.

Además del asentamiento humano en expansión, las luchas laborales, los incendios y la poderosa energía de la ciudad, algunos acontecimientos de magnitud habían cambiado durante los años precedentes la organización geopolítica a nivel mundial. Entre otros, la Declaración de Independencia de los Estados Unidos de 1776, la fundación de la Federación y su capital (Washington, D.C., proyectada por el urbanista europeo Pierre-Charles L'Enfant, en 1791-1792), el desplazamiento mundial del eje económico hacia el oeste (América), así como la nueva configuración y el progresivo desarrollo de Estados Unidos. Este vasto territorio consolidó, sobre todo después de 1865, su potencial productivo en importantes núcleos fértiles, tanto en zonas rurales como urbanas. El macroespacio industrial periurbano (agricultura, ganadería, minería), lo constituía una red de comunicaciones y numerosas ciudades erigidas de primera planta. Su desarrollo apenas tuvo resistencia: la tierra arrebatada a los nativos, las riquezas del oeste y, tras la Guerra Civil, una trayectoria dirigida al dominio indiscutible del norte industrializado culminó, si bien con sus debidos claroscuros, en la supremacía política del país entero.

Se aunaron la colonización, la migración, el desplazamiento progresivo de la *frontera*, límite matérico y *topos retórico*: las ciudades crecieron y con ellas los centros pendientes de gestión, administración y organización del mercado laboral que exigía un ajuste de cuentas en metrópolis como Chicago y, sobre todo, Nueva York, con un sistema variable, unas competencias que aumentan y se renuevan, carente de políticas sindicales y de protección de los trabajadores (privatizadas y gestionadas en primer lugar por las aseguradoras, uno de los sectores económicos más potentes), que detenta tanto el control electoral como el de la emigración y la población obrera mediante sus grandes *capos*.

En semejante contexto, cambiante y contradictorio, el campo de batalla será la ciudad misma.

En esta fase surge una dicotomía entre el parecer de los reformistas como Andrew Haswell Green,¹³ por un lado, y el *laissez-faire* o la corrupción de los *capos* como William Magear Tweed, por otro.

El *reformista* pretendía controlar legalmente el espacio, las personas, las actividades, mientras que el *capo* pretendía controlar ilegalmente el espacio, las personas y las actividades. Ambos —se afirma de un modo provocador— se dirigían hacia el mismo concepto, fluctuante

13. Legislador, planificador, *civic leader*, considerado 'the Father of the Greater New York', fue además uno de los promotores y responsables del Central Park.

y en ocasiones instrumental: el *beneficio*, un concepto frágil y atractivo, intrínseco a la Constitución y la democracia americanas.

Resulta interesante indagar sobre a quién benefician las actuaciones de los *capos* o los especuladores inmobiliarios si tenemos en cuenta que dichas actuaciones, a pesar de bordear la ilegalidad, en ocasiones generaban beneficios indirectos sobre la población. No obstante, conviene hacer hincapié en el hecho de que en NYC la ilegalidad sacaba provecho del malestar social y del tejido humano constituido por los emigrantes. Cualquier persona que llegara a la ciudad sin una trayectoria de vida de su propia existencia era un emigrante. En este nivel cero no existe aristocracia alguna, ni privilegio alguno de nacimiento, más que el adquirido *in situ*. Casi todos eran iguales, tal y como rezaba la Constitución, un texto que, si bien comprende una utopía, se aleja de otros modelos pretendidamente utópicos.

Los *capos* y el *gobierno urbano en la sombra* estaban presentes en todas las ciudades americanas (James McManes en Philadelphia; Alexander Shepherd en Washington, D.C.; Richard Croker, político irlandés de origen, líder de la Tammany Hall de NYC; William Magear Tweed en Nueva York). Prueba de su colaboración la encontramos en los escritos de W. C. Bryant, editor, escritor y gran reformista, o los artículos del *muckraking journalism*,¹⁴ un periodismo que divulgaba información sobre actividades ilegales o en el límite de la legalidad llevadas a cabo por determinadas personas u organizaciones.

Bajo el mandato del *boss* Tweed, NYC experimentó un cambio impresionante: nuevo trazado de calles, la construcción a pleno rendimiento, una red de transportes (implantada gracias a licitaciones monopolizadas y financiación privada o mixta) o puentes de nueva implantación. Se redefinía así lo que ya en 1898 se había convertido en un centro administrativo de primera magnitud.

Tweed gestionaba a los trabajadores, el trabajo y la construcción, pero al mismo tiempo *apuntaba* a Central Park en beneficio propio y cuesta imaginarlo junto a un grupo de paisajistas e intelectuales poco tiempo antes de ser arrestado por motivos patrimoniales y fiscales.

En total oposición a los *capos*, los *reformistas* aspiraban a la gestión legal, actuando dentro de los *enclaves* ocultos de la marginalidad (Five Points; Lower East Side; Little Italy), sobre todo después del informe J. Riis,¹⁵ (Figs. 16-19) donde se documentaban las condiciones de las viviendas de los emigrantes. En una configuración tan compleja como la de Manhattan, a menudo ocurre, incluso ahora, que estas zonas actúan de bisagra entre partes más acomodadas y aquellas fronterizas y permeables.

14. *Muckraker* identifica tanto un *estilo* específico del periodismo americano como un grupo de escritores y periodistas que operan sobre todo antes de la Primera Guerra Mundial. Su fin consiste en proporcionar informes detallados y exhaustivos sobre la corrupción política y económica y las problemáticas sociales causadas por el poder de las grandes empresas en un país en pleno proceso de industrialización. A pesar de desempeñar un importante papel en la divulgación de la información, el estilo periodístico fue objeto de crítica por parte del presidente de los Estados Unidos Theodore (Teddy) Roosevelt durante su discurso del 14 de abril de 1906.

15. El informe de Jacob August Riis, *How the Other Half Lives. Studies among the tenements of New York*, publicado en 1890, sacudió algunas conciencias al sacar a la luz las condiciones de vida de los emigrantes del Lower East Side. Una de las zonas urbanas donde indagó Riis fue el corazón de Mulberry Street, conocida como 'The Bend' (la curva).



Figs. 16-19. Informe de J. Riis: *How the Other Half Lives. Studies among the tenements of New York*

Algunos reformistas perseguían la gestión controlada de la *forma urbis*, de los comportamientos sociales y económicos a los beneficios colectivos y a un control de la especulación inmobiliaria, enorme capítulo del balance económico. A pesar de que los modelos culturales europeos se difundían y compendian, eran cuestionados. Los superó una especie de *hybris* local, ya que NYC renegaba de un modo explícito de la relación tensa entre tradición e innovación, como queda patente en la novela *The Age of Innocence*.¹⁶ En esta obra de Edith Wharton, publicada por entregas en 1920 en la revista *Pictorial Review*, se trataba la relación enfrentada entre la sociedad neoyorquina del momento y los modelos europeos subsistentes.

Este es el escenario donde, tras medio siglo de dinámicas globales extendidas *avant la lettre*, se conformó un capitalismo metamórfico y sin escrúpulos que emanaba de una actividad humana que integraba códigos de comportamiento teóricamente incompatibles entre la corrupción y el afán de reforma.

Hablamos de una idea de progreso que producía y consumía con rapidez, fundada en la comunicación y la información (la difusión de los periódicos y de los innovadores *know-how*) de una democracia específica que ya aparecía en la citada obra *De la Démocratie en Amérique*.

Todo esto contribuiría a definir el *Paradigma New York*, cuya gran influencia será palpable en el crecimiento y la potencia del país, en la ordenación del territorio y en la filosofía que sustentaba el naciente *American way of life*, el *ethos* nacionalista y sus teorías presentes en la obra de autores como J. Dewey o W. James, los cuales sentaron las bases teóricas de la *cultura* americana del *hacer*. Si Dewey defendía una serie de requisitos fundamentales como la alfabetización, las competencias culturales, el pensamiento independiente y la predisposición a compartir, W. James introdujo el funcionalismo y el pragmatismo en el campo de la psicología, conceptos que se considerarían verdaderos siempre y cuando se pudiera incidir en la realidad a través de ellos. En su obra *The Will to Believe*, publicada en 1896, James explicaba el aspecto real de la voluntad, defendiendo que cualquier acción suponía una reacción en el mundo externo, reivindicando «el valor del comportamiento humano», la importancia de la voluntad y la capacidad de los sujetos para interactuar con el ambiente de una manera creativa, determinando las condiciones que se adecuaban cada vez más a las necesidades e intereses de los mismos.

De este modo se configuraba una dimensión fundadora de la *cultura* americana y urbana, destinada a la acción, mientras el propio

16. La novela se publicó posteriormente como libro en D. Appleton and Company en Nueva York y Londres. Describe la *high society* de Nueva York en 1870, durante la Edad de Oro o *Gilded Age* y sobre todo las contradicciones de una sociedad que pretendía ser más *liberal*, admitiendo por ejemplo el divorcio, pero al mismo tiempo estaba agobiada por el peso de los cánones europeos, considerando el divorcio un escándalo sobre todo en cuanto a los comportamientos femeninos se refiere. Edith Wharton fue la primera mujer galardonada con un Premio Pulitzer por esta obra en 1921.



Fig. 20. El Canal de Erie.



Fig. 21. La White City para la World's Fair Columbian Exposition.

pragmatismo se convertía en un método de valoración de las teorías en función de los resultados obtenidos.

El espíritu del *American way of life* lo representaba de manera bien diversa *The Gilded Age: A Tale of Today*, obra de Mark Twain y Charles Dudley Warner. Este libro, publicado en 1873, narra sin tapujos el *boom* económico que siguió a la Guerra Civil Americana. En aquel tiempo el país entero y determinadas ciudades, NYC por encima de todas ellas, estaban inmersas en un ambiente especulativo febril, con una movilidad frenética de capitales, cambios culturales, una disparidad y movilidad desenfrenadas entre *clases* y una gestión individualista por parte de quien, en ocasiones, cambiaba las *reglas* al margen de la legalidad.

Se configuraba así el *lado oscuro* de un específico *milieu* en el cual las grandes ciudades europeas no eran las únicas que formaban la *palanca* del mundo. Se determinó una específica reordenación política y económica, más evidente aún en el periodo de posguerra (1865), y se consolidó una tendencia emergente gracias además a la disponibilidad de la fuerza de trabajo constituida por migrantes europeos, asiáticos, algunos nativos y negros libertos si bien esclavizados aún por este capitalismo en ciernes. Dicho capitalismo pasaba de ser mercantil a industrial y financiero, determinando así la supremacía del norte de Estados Unidos respecto a un sur más lento y retrógrado, mientras que las ciudades comenzaban a especializarse, tanto las del interior como en especial las de la Costa Este.

A los acontecimientos de carácter general en Nueva York hay que sumar otros que fueron determinantes en su competencia con Boston, Philadelphia, Washington y Chicago como la apertura del

Erie Canal (1825), (Fig. 20) que comunicó NYC con los Grandes Lagos cercanos a Chicago y el progresivo desarrollo de su puerto.

Chicago, fundada en 1833 y cuya riqueza radicaba en el sector cárnico, retrocedió ante la imposición de un sistema más globalizado con centro en Nueva York. En 1893, sin embargo, tras superar a importantes ciudades americanas en liza, fue sede de la World's Fair Columbian Exposition, feria conmemorativa del descubrimiento de América. The Windy City, como la rebautizó Charles A. Dana, director del *New York Sun*, recibió de mayo a finales de octubre, a 46 países participantes y 27 millones de visitantes en el área expositiva de Jackson Park, donde se construyó la neoclásica White City.¹⁷ (Fig. 21) El proyecto, que determinó el área de la Exposición, así como la ciudad entera, fue dirigido por Daniel H. Burnham y el paisajista Frederick L. Olmsted,¹⁸ siguiendo los dictados del City Beautiful Movement. La White City pretendía constatar el renacimiento de Chicago tras el incendio de 1871, en un periodo culminante que marcaba un antes y un después, cuya influencia se hizo notar en el desarrollo futuro de Nueva York y Chicago.

La trayectoria económica de ambas ciudades se estaba diversificando completamente. Nueva York tendía a integrar múltiples actividades económicas a escala diversa, mientras que Chicago se especializaba en el sector cárnico. El paisaje urbano era reflejo, así, de semejantes configuraciones expresadas de un modo sintético en las calles LaSalle o Clark-Jackson Street de Chicago, completamente distintas de la avenida Broadway de NYC. Nueva York ofrecía un lenguaje anticlásico y plural frente al mayor control formal de Chicago en su proyecto de la Expo, la arquitectura de L. Sullivan y J. W. Root tras el incendio de 1871, y el plano Burnham de 1909.

El mismo plano de 1909 de D. H. Burnham para Chicago se basó directamente en el modelo clásico de matriz europea. Sin embargo, la imagen monumental del París renacido de Haussmann no coincidía con la recuperación de la que llegó a ser la primera ciudad de América, a pesar de seguir siendo ese laboratorio empírico observado y descrito en *The City* (1925).

El desarrollo urbano lo marcaron la economía y la emigración, pero la planificación jugó un papel asimismo relevante. En el posterior enfrentamiento entre Nueva York y Washington, D.C., la planificación neoyorquina se comprende aún mejor, bastante alejada de la capital fundada tras la Declaración de la Independencia (1791-1792) sobre una idea monumental, (Fig. 22) trazada con un sistema de bulevares, con diagonales hacia los puntos cardinales, y un plano unificador. El control de las alturas (unos 57 m), el gran

17. El lugar escogido fue Jackson Park, junto al lago Michigan. Daniel H. Burnham, director de la obra, quiso destacar el papel fundamental de la arquitectura, la escultura y la ordenación paisajística. Se valió, de hecho, de la obra de Frederick L. Olmsted para crear el proyecto neoclásico, cuyos edificios se revocaban de color blanco yeso. La White City influyó en ulteriores exposiciones internacionales, como la Franco-British Exhibition, por ejemplo, que se celebró en Londres del 14 de mayo al 31 de octubre de 1908.

18. Frederick Law Olmsted (1822-1903) se encuentra entre los principales arquitectos paisajistas activos en América y en el ámbito internacional. No debe confundirse con el ya citado Frederick Law Olmsted junior (1870-1957), su hijo, que desempeña a su vez un papel significativo tanto en el ámbito del paisajismo como en el de la planificación urbana en Estados Unidos.

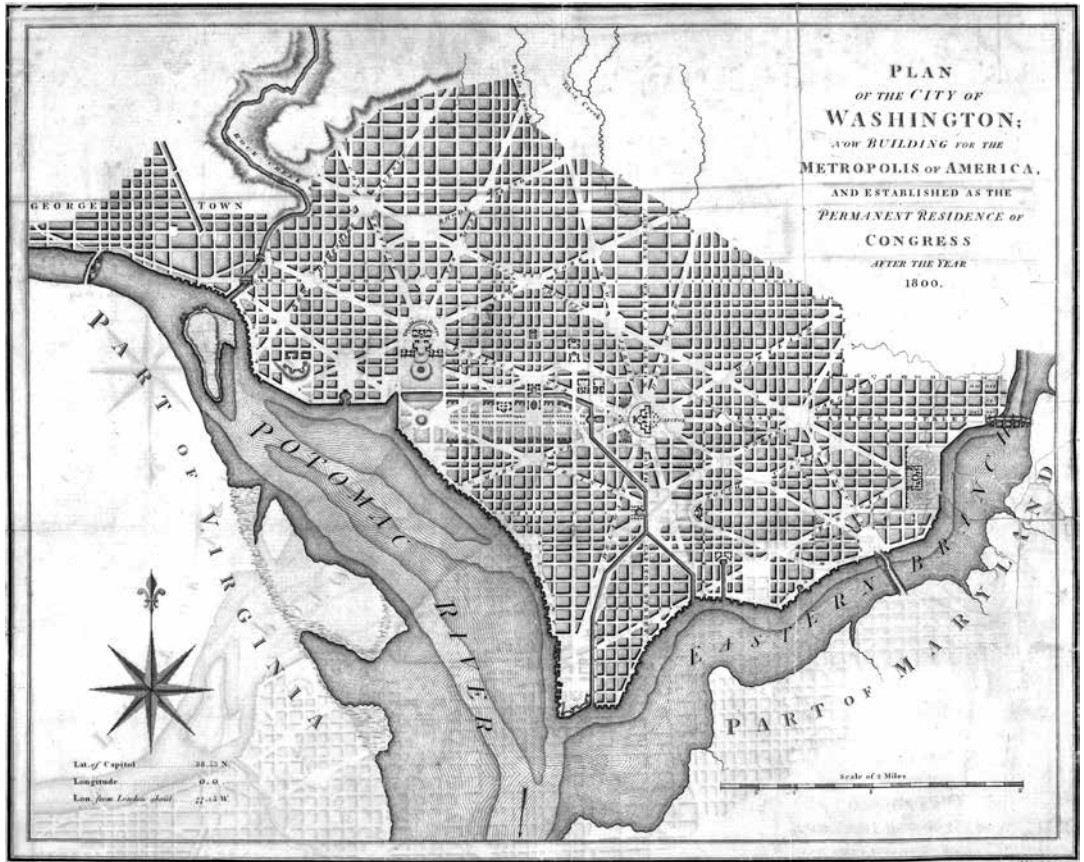


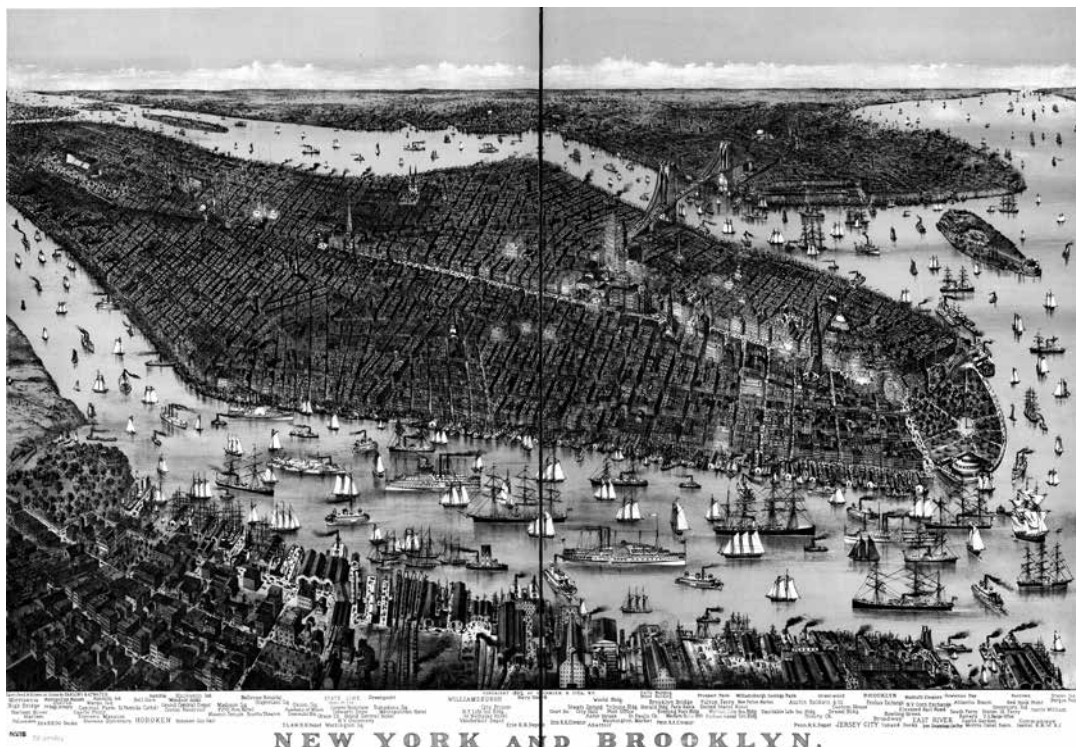
Fig. 22. El Plano para Washington, D. C.

parque urbano, los obeliscos y los edificios representativos de Washington eran fonemas de un lenguaje de orden, diametralmente opuesto al neoyorquino.

ENTRE LA OPULENCIA Y LA MISERIA

NYC era punto de destino y tránsito de mercancías y personas por lo que las comunicaciones (ya sean marítimas o terrestres) fueron otro factor que contribuyó a su progreso, favoreciendo las oportunidades y estimulando la competencia tanto dentro de la ciudad como fuera de ella, frente a otras ciudades. Nueva York era un *fresco fluido* que, en poco tiempo, se hizo sólido y denso en personas y edificios.

Entre los años 1860 y 1920, la población de los cinco distritos se incrementó de un modo exorbitante. La industria manufacturera,



localizada principalmente en Brooklyn, experimentó un crecimiento considerable. Además del comercio, el sector de la confección y la marroquinería, o las refinerías de azúcar, se expandieron enormemente los sectores editorial y de artes gráficas (unido a la existencia de numerosos periódicos y revistas), tabaco, químico y del metal, jabones y cartones de embalaje (diseñados y fabricados en Brooklyn).

En menos de un siglo, entre los años 1840 y 1920 y, en mayor medida tras la Guerra Civil, unos 37 millones de emigrantes arribaron a Estados Unidos, de los cuales 6 millones procedían de Alemania; 4,5 de Irlanda; 4,7 de Italia; 4,2 de Inglaterra, Escocia y Gales; 4,2 del Imperio austrohúngaro; 2,3 de los países nórdicos y 3,3 de Rusia. La mayor parte de ellos se estableció en las ciudades de la Costa Este, NYC en particular, mientras que otra parte se trasladó al Medio Oeste para trabajar en la industria o en las minas. Entre 1903 y 1914, los 12 millones de inmigrantes directos a Estados Unidos entraron prácticamente a través de NYC, gracias a los puntos de acogida (como Ellis Island), la reducción de los costes del trayecto en transatlántico y las condiciones de

Fig. 23. El puerto de New York y Lower Manhattan, en 1892.

algunos países que animaban a sus propios ciudadanos a emigrar. Muchos de los que llegaron a NYC, reclamados por sus parientes, formaban parte de esa *emigración en cadena*, atraídos por las condiciones de un trabajo bastante diversificado que se beneficiaba de la mano de obra disponible, si bien esto a menudo comportaba desigualdades sociales y motivo de malestar para un gran número de personas.

En aquellos años el crecimiento de la red de transporte público hizo posible la ocupación de núcleos periféricos de Manhattan y de los otros cuatro distritos. Ya en 1885 una línea de metro comunicaba Manhattan con Brooklyn, la gran *ciudad* unida desde 1898 al sistema urbano unificado.

La construcción, estrechamente vinculada al desarrollo urbano, requirió una descomunal fuerza de trabajo. A pesar de las crisis del Pánico y la Gran Depresión de 1929, miles de personas fueron incesantemente empleadas en este sector motor de la economía.

Ya sea mediante acciones privadas o mediante acciones *bottom-up*, lentamente comenzaron a hacer su aparición servicios sociales específicos para la inmigración (dirigidos a los emigrantes, pero serviles al capitalismo), mientras se potenciaba el control sobre los trabajadores, una actividad ilícita operada por los *capos*. La demanda de trabajo, el crecimiento de la economía y el desarrollo global de la ciudad hicieron de esta un imán que atraía a un incesante flujo humano que tan solo se detuvo ligeramente mediante una ley promulgada en 1921.

Un fenómeno clave para el rango urbano neoyorquino fue el desarrollo del puerto, favorecido además por las condiciones geográficas. (Fig. 23) En la primera mitad del siglo XIX Nueva York registró un volumen de exportación cinco o seis veces superior al de Boston y veinticinco veces mayor que el de Philadelphia. Esta es una de las circunstancias que contribuyeron a la naturaleza aglutinadora de las economías neoyorquinas. De hecho, el puerto fue el primer ejemplo de una red de transporte basada en un modelo de desarrollo constituido por un nudo de conexión que concentraba la mayor parte de la circulación (un precursor *hub and spoke*) que vino a sustituir al anterior, más débil.

La actividad del puerto neoyorquino sobrepasó a la de Philadelphia en volumen de productos y personas, bien porque estaba protegido por Staten Island (que mitigaba las heladas) o bien por el número de trasatlánticos, cada vez mayores y más veloces, que cruzaban el océano. En 1834, 1.950 naves del puerto de Nueva York transportaron 465.000 toneladas de mercancías; en 1860,

3.982 naves transportaron 1.983.000 toneladas de mercancías. Los barcos de menor tamaño usaban rutas locales para transportar cargas de pequeñas dimensiones mientras que los barcos grandes abastecían a un mercado más amplio y absorbían los volúmenes de producción mayores, por lo que la ocupación del espacio por su parte se incrementaba y NYC actuaba como un *rizoma* para llegar a ser la *entrada económica* de América.

La ciudad adquirió diversas capacidades; conformó las instituciones sobre las que se asentó el comercio a gran escala; potenció (casi siempre por iniciativa privada) las comunicaciones y el tráfico, aumentando el nivel de los intercambios a medida que crecían las infraestructuras, los servicios y las empresas aseguradoras como los mayores motores económicos de América. La inversión privada en la mejora del puerto y la movilidad rindió el comercio más fluido a la vez que aumentaban las transacciones financieras y los beneficios.

Este crecimiento se vio influido, entre otros factores, por la gran oferta de trabajo que mantenía la entrópica y rentable máquina urbana. De un beneficio inicial, dicho crecimiento se tradujo en una tendencia positiva y continua, y la ciudad, en fases sucesivas, creció. En un primer momento, de un modo informal y, más tarde, de un modo más sistemático, con posteriores aceleraciones y progresos. Entre 1825 y 1860 NYC afianzó su propio papel, manifestando una ambivalencia singular, entre la opulencia y la miseria, ante la inexistencia de acciones por parte del gobierno para proteger a los trabajadores y de igual manera entre 1860 y finales del siglo XIX, a pesar del periodo de la Guerra Civil y las recurrentes crisis del Pánico.

A partir de 1820 el sector manufacturero progresó, registrando unos 9.500 empleados, mientras que 3.100 estaban empleados en el sector comercio. En torno a 1850 se registró un cambio: frente a los 43.340 empleados en la industria, se registraron 11.360 en el comercio. Entre los sectores más rentables, además del de la construcción (que empleaba además a obreros especializados),¹⁹ se fortaleció el sector del refinamiento de azúcar, con un volumen equivalente a un tercio del valor total de los productos fabricados en la ciudad. La primera azucarera se abrió en 1730, en Liberty Street (en Downtown), a cargo de Nicholas Bayard II, perteneciente a una élite económica y a una familia activa en política. A esta fábrica la siguieron muchas otras refinerías (en Brooklyn) que garantizaban pingües beneficios. Ejemplo de ello fue la Domino Sugar Refinery de Brooklyn (en Williamsburg), convertida hoy en viviendas de lujo. El edificio, que se remonta a 1882, era el complejo del sector azucarero más imponente del mundo. El azúcar, procedente de las colonias

19. Algunos de ellos provenían de Italia y eran hábiles canteros, útiles en esa temporada en que se trabajaba el granito, material de construcción disponible (por la naturaleza del sustrato geológico de la isla), utilizado masivamente a partir de 1880. Otro equipo de obreros empleados en la construcción estaba constituido por nativos americanos. Joseph Mitchell, que llegó a NYC procedente de Carolina del Norte en 1929 —escribió para el *Herald Tribune*, *The New York World-Telegram* y a partir de 1938 a tiempo completo para *The New Yorker* hasta su muerte— narra el papel que los nativos (definidos como «ágiles como cabras»: «these Indians were as agile as goats») desempeñaron en la construcción en: 'The Mohawks in High Steel', 1949, en MITCHELL, Joseph. *The Bottom of the Harbor*, reeditado en *Up in the Old Hotel and Other Stories*, Vintage Books, Nueva York, 1992.

(sobre todo del Caribe), se refinaba en NYC y se expedía tanto a Europa como al resto del país. Los demás negocios, sin embargo, emplearon a un modesto número de personas: en 1860 solo 1.494 asalariados producían por valor de 19 millones de dólares.

Sin embargo, en este mismo periodo, la industria de la confección textil empleaba a 26.000 trabajadores, generando un alto y creciente rédito gracias además a la relación privilegiada con Inglaterra, región exportadora de lana y algodón. El sector dio lugar a una forma de fabricación no invasiva de la estructura urbana, pues no se concentraba en grandes fábricas.²⁰ La fabricación de ropa evolucionaría más tarde en *prêt-à-porter* gracias a la invención de la máquina de coser. La empresa Singer (fundada en 1851), líder del sector, transfirió las fábricas a Nueva York y estableció sus propias oficinas de representación²¹ en la Singer Tower, una joya arquitectónica edificada en 1908 y demolida en 1968.

La red de comunicaciones de la ciudad estaba constituida por el sistema de movilidad urbana, la red ferroviaria y el metro, cuyo crecimiento se desarrollaba en paralelo al de la expansión urbana y la economía.

La red ferroviaria se implantó rápidamente en todo el territorio nacional. A partir de 1830, más o menos, en tan solo una década se constituyó una red menos fragmentada, más densa en el área atlántica, plena de ciudades industriales y productivas. A partir de 1840 hasta la década siguiente, la red, cada vez más compacta en torno a Nueva York, Boston y Philadelphia, empezó a extenderse hacia Chicago, el oeste y la costa del Pacífico. En aquellos años, mientras la población de Estados Unidos doblaba su total respecto a la década anterior, un viaje de Boston o Nueva York a Chicago aún duraba algunos días. Sin embargo, durante la década de 1850 a 1860, la red experimentó una rápida expansión y la transformación de algunas líneas en ramales más largos e interconectados. Entre 1860 y 1870, periodo de posguerra, la red se vuelve notablemente más densa alrededor de Chicago, más allá de la Costa Este. La primera ciudad de la Costa Oeste en estar comunicada fue San Francisco y no ocurrió hasta 1870, tras la *fiebre del oro* californiana. En la década de 1880 a 1890, la red ferroviaria cubre ya todos los estados del país. (Fig. 24)

Mientras Nueva York se convertía en la capital económica, Manhattan era el área más densamente poblada del planeta, tal y como queda documentado en el informe *New York State Assembly Tenement House Committee Report* (1894) y en los dos mapas adjuntos de Manhattan que muestran la distribución étnica de los

20. En Chelsea o Garment District, por ejemplo, ambos en Manhattan.

21. Isaac Singer patentó la primera máquina de coser y fundó, junto con Edward C. Clark, un abogado neoyorquino, la I. M. Singer & Company. La Singer Sewing Machine se vendió en todo Estados Unidos y en tan solo dos años la compañía fue líder del sector. Este hecho influyó en el sector de la confección, que exigía una gran cantidad de trabajadores, sobre todo mujeres. En 1853 la compañía cambió de nombre y la Singer Manufacturing Company abrió una fábrica en Nueva York.

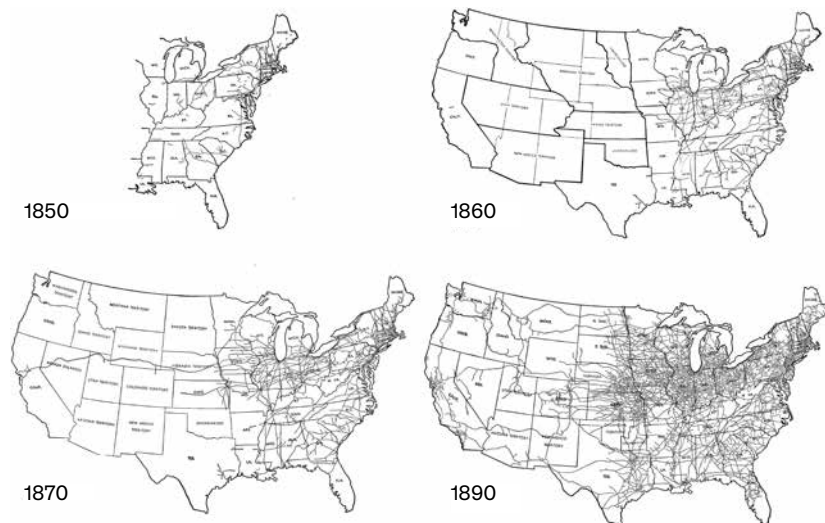


Fig. 24. La expansión del ferrocarril, entre 1850 y el 1890.

emigrantes y la elevadísima densidad de viviendas en determinadas zonas, sobre todo en Lower East Side, ocupada en gran parte por obreros. (Fig. 25)

En 1940 se alcanzó un pico, cuando el 5,6% de la población de Estados Unidos vivía en áreas urbanas y el 3% de ella en Manhattan.

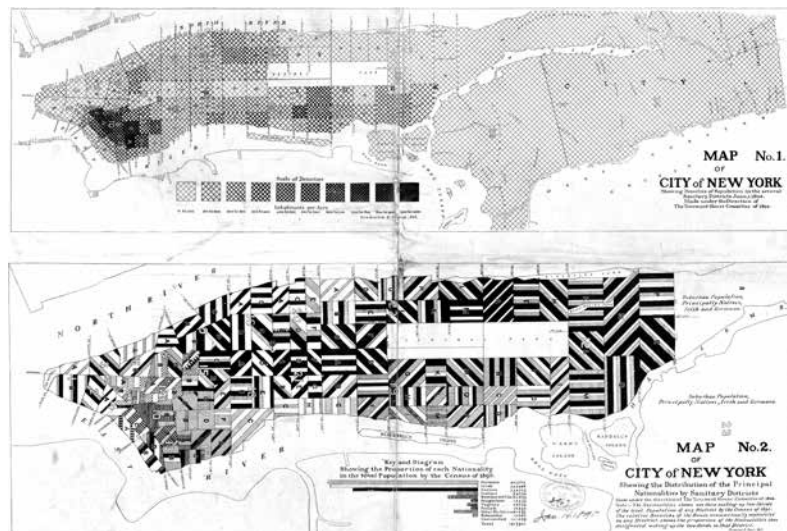
Entre los siglos XIX y XX la acumulación y multiplicación de capitales económicos, así como la información y la innovación, alcanzaron en Nueva York unos valores sin parangón con ninguna otra realidad urbana, superando incluso a Londres (ya desde 1920 NYC contaba con más habitantes que la capital británica).²²

En NYC se manifestaban inevitablemente las contradicciones propias de la Revolución Industrial, si bien de un modo diferente a lo que ocurría en Europa, donde a menudo existía una clara dicotomía entre la ciudad burguesa y la ciudad proletaria.

NYC, plena de posibilidades y de una innegable retórica, cuna de mitos contemporáneos, estaba compuesta por sectores que generaban un sistema unitario e irregular a la vez. Un aparente oxímoron, explicable solo mediante el estudio de la estructura urbana de los cinco distritos que con el tiempo dieron muestras de una peculiar semejanza y notables derivas genéticas. Y Manhattan, entre ellos, el centro neurálgico del desarrollo. Muchos trabajadores que desembarcaban en Castle Garden Immigration Depot (en la punta sur del Downtown, en Battery Park), y a continuación en Ellis Island, activo de 1892 a 1954, encontraban una vivienda en Lower East Side o Five Points, mientras que otros lo hacían en Brooklyn o Queens.

22. En 1920 NYC contaba con 5.620.048 hab.; Londres: 4.936.803 hab. (Inner city), 2.616.723 hab. (Outer city), 7.553.526 hab. (Greater London); el censo de Londres data de 1921.

Fig. 25. Mapas del Tenement House Committee, 1894.



Y otros incluso se enriquecían conquistando el suelo urbano para las propias viviendas y para las sedes de sus empresas.

Desde principios del siglo XIX el crecimiento urbano generaba riqueza y cultura, a la vez que contradicciones, mientras devoraba suelo y energía. En 1855 se llevó a cabo un censo que proporcionó datos relevantes sobre el marco demográfico de Lower East Side. En él se registraron lugares de nacimiento, composición y distribución étnicas, así como oficios y profesiones ejercidas,²³ en un área delimitada por la calle 14, desde la Avenida B, y una parte de Clinton Street, desde Rivington Street (al sur), y desde la Bowery y una pequeña parte de la Cuarta Avenida (Park Avenue) al oeste. El 62% del total de los residentes había nacido fuera de Estados Unidos, mientras que este valor ascendía al 83% en edades comprendidas entre 24 y 34 años. Irlandeses y alemanes representaban la mitad de la población establecida aunque existían otras diversas etnias (de 39 países de origen). Esta población, en crecimiento emergente, estaba formada por un 52,5% de mujeres y un 47,5% de hombres.

Una configuración social muestra de un rápido desarrollo urbano, no tan marcado por los avatares de la política, una dolorosa relación con la historia o una mirada más retrógrada, como era el caso de gran parte de los países europeos.

23. Entre las profesiones ejercidas eran frecuentes la de sastre, operario, carpintero, oficinista, zapatero, criado, comerciante, albañil, pintor, empleado de banca (sastre y obrero las más numerosas); las mujeres formaban el 19% de los trabajadores, empleadas a menudo en el sector textil.



Manhattan desde Brooklyn, 1936.

Rascacielos

The will to believe

Historia y transformación

Ciudad, campo, naturaleza

Natalidad

Estallido urbanístico

Rascacielos

Debate y modelo

Paradigma New York

Grand Central Terminal

Entre el azar y el poder de la empresa

Derechos aéreos

Park Avenue

Colosos

Entre la opulencia y la visibilidad

Edificios singulares

Conclusiones

Me resulta completamente incomprensible que alguien pueda preferir el brutal desorden de la ciudad americana al trazado digno, moderado y artístico de la ciudad europea, donde el horizonte uniforme de los edificios ordinarios ofrece una imagen de refinamiento y civilización en las calles, proporcionando un emplazamiento adecuado y un trasfondo correcto a los edificios públicos, las iglesias y los monumentos que se erigen en ellas.

Ernest Flagg

A letter to Heights of Buildings Commission, 1913

HISTORIA Y TRANSFORMACIÓN

La transformación acontecida durante el siglo XIX conllevó una serie de dinámicas complejas, como la reorganización del poder político y del mundo laboral o la configuración social y material de las ciudades.

En Nueva York las grandes cuestiones como la explotación obrera, la pérdida del vínculo comunitario o la dicotomía entre ciudad burguesa y ciudad segregada fueron afrontadas de manera diferente a como lo hubieran sido en Europa. NYC, a pesar de declarar su alianza explícita con el modelo de desarrollo industrial, declaraba una guerra implícita a los procedimientos que habitualmente utilizaba dicho desarrollo, no solo en términos de la normativa o la distribución de las clases sociales en contextos cuyo espacio lo definían las fábricas.

El punto más fuerte de Nueva York fue la naturaleza subversiva de su propio desarrollo, alimentado por numerosas circunstancias confluyentes. Entre ellas, tal y como ya se ha afirmado, la ausencia de una normativa que limitase tanto las funciones como las alturas de los edificios; la iniciativa y la gestión privadas o los avances tecnológicos. Estos factores, unidos a la producción del acero y al inmenso flujo de emigrantes, desempeñaron un papel determinante respecto a la aparición de edificios altos, erigidos a pesar de la promulgación de ciertas leyes federales como la «Height of Buildings Act» de 1899, una ley restrictiva sobre todo en cuanto al uso del acero en el armazón de los edificios. Este material permitía alcanzar alturas imponentes, impedidas en determinadas ciudades y, en particular, Washington, D.C., ya que se creía además que tendría una corta vida (alrededor de setenta y cinco años) y existía el consecuente peligro de derrumbe.

El desarrollo neoyorquino, por tanto, era rápido e indefinido. Los edificios y las personas pueden considerarse los principales actores de dicho desarrollo en la escena urbana donde se aspira a

una representación, se reconsideran las propias raíces y se dinamizan intercambios y contactos, en un *milieu* imbuido de un optimismo de fe entre los conflictos y la pertenencia a grupos étnicos originarios.

CIUDAD, CAMPO, NATURALEZA

Tal y como apunta Raymond Williams, existe una interdependencia entre el desarrollo urbano y el desarrollo agrario, sujeta a revisión durante la Revolución Industrial. En ese periodo las modificaciones urbanas y territoriales provocaron una ruptura con el pasado e hicieron del campo una arcadia o edén perdido. Semejante pérdida generó puntos de vista críticos y una profusión de descripciones monstruosas de las ciudades, lugares de alienación marxista y freudiana, muy numerosas en la narrativa de finales del *xix* y principios del *xx*.

Autores como H. James o C. Dickens recreaban el ambiente de la ciudad y el paisaje social de un modo dramático, narrando todo lo que aconteciera durante ese siglo, caracterizado por la urbanización, el consumo del suelo y de los recursos no renovables. El sistema ferroviario, el capitalismo, los cambios en la condición femenina, el trabajo infantil, el estallido de la pobreza y de las desigualdades acaparaban informes y novelas que adoptaban a menudo una postura antiurbana. Si algunos *transcendentalistas* americanos²⁴ consideraban la ciudad un lugar desconcertante en contraposición con la naturaleza, una nostálgica vía de escape en un periodo acelerado por el tiempo, dos autores, Margaret Fuller Ossoli y Walt Whitman, manifestaron una postura diferente. A pesar de que ambos expresaron una crítica feroz a los errores del capitalismo, Whitman, sobre todo, ensalzó su ciudad sin demasiada nostalgia por el mundo *anterior*, haciendo hincapié en algunos *tópoi* urbanos. Por un lado, el espíritu comunitario, existente a pesar del periodo histórico, y, por otro, la energía que irradiaba NYC, más perceptible en determinados lugares como el puerto. La actividad importadora-exportadora, la excepcional frecuencia de las llegadas, los ambientes resplandecientes o los reflejos en el agua fueron plenamente percibidos por el poeta como pilares de la identidad neoyorquina y del paradigma de la ciudad. Ahí emergían una ciudad y una conciencia nuevas, inéditas contradicciones e inquietudes, una ciudad criticada a veces en determinadas páginas de Whitman, pero en mayor medida ensalzada, pues libera a lo nuevo del vínculo que lo une con el pasado.

La transformación urbana, plena de contradicciones, que representó un trauma para las ciudades y sus habitantes en Europa, en Estados Unidos se vivió con un sentimiento distinto. La ruptura con

24. Sobre todo Ralph Waldo Emerson, Nathaniel Hawthorne y Henry David Thoreau. De este último, un comentario extraído de *The Familiar letters of Henry David Thoreau*, «en la calle, los cerdos son el grupo más respetable de la población. ¿Cuándo se enterará el mundo de que un millón de personas carecen de importancia comparadas con un solo hombre?»

el pasado, percibido como algo ajeno, el genocidio de los nativos y la supresión de la herencia cultural local determinaron el nacimiento de un nuevo patrimonio que solo aceptó aquellos cambios progresivamente y que mantuvo con el progreso una relación exclusivamente retórica.

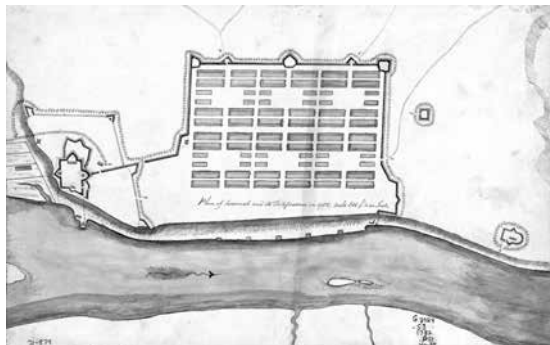
La estructuración del mundo laboral —a pesar de que aún subsistía una gran masa de trabajadores explotados, de la insuficiencia de las reformas y de la inexistencia, especialmente en las fases iniciales, de sindicatos que velaran por los trabajadores— se llevó a cabo en toda la Confederación, pero sobre todo en las ciudades. Dicha estructuración respondía a diferentes modalidades, pero en términos generales era fluida, menos marcada por la burocracia, organizada en otros ámbitos aparte de la fábrica, el elemento duro y sólido del cual era imposible evadirse. Con algunas excepciones (como Pittsburgh, llamada Steel City), las ciudades americanas grandes y medianas diversificaron la producción, aunque en algunos casos (Chicago con la industria cárnica, por ejemplo) existe el predominio de un sector sobre los demás. Pero, en términos generales, y sobre todo en Nueva York, se puso en marcha un vasto y heterogéneo tejido económico que, precisamente en virtud de dicha heterogeneidad, generaba redes de intercambio y una cultura específica.

En realidad el mundo laboral estaba diversificado, no fundado únicamente en las industrias unisectoriales o en la producción masiva (nacida en una época ligeramente posterior), sino en una pluralidad de sectores y en una incesante aparición de campos innovadores que proporcionaban un mayor número de opciones a los trabajadores.

El universo urbano se nutría de la competencia y los cambios. En este espacio de incendios, demoliciones y construcciones; en este espacio de la *impermanencia*, la ausencia de reglas, peligrosa en algunos sentidos, dio lugar a una especie de autorregulación, no del todo anárquica, que relacionaba dicho espacio con las personas en una contienda a veces dura, pero convergente hacia otros mitos. Una batalla en la que las palabras *futuro*, *libertad* o *felicidad* recurren a una utopía concreta: la Constitución.

La localización y el desarrollo de las zonas agrícolas siguieron a su vez una trayectoria diferente, más similar a aquella que gestionaba la aglomeración industrial. Entre 1860 y 1900 la agricultura y la industria crecieron exponencialmente. El mercado interno, unificado además mediante la red ferroviaria y las comunicaciones, se caracterizaba por sus innovadores sistemas de distribución comercial (venta por correspondencia, grandes almacenes,

Fig. 26. El Plano de Savannah de 1733.



merchandising). En la industria se cuadruplicó el número de empleados, se dobló la extensión de tierra cultivada (de 2 a 6 millones de personas afectadas) y se desarrolló la fabricación en serie (1911, *cadena fordista*), así como los grandes complejos empresariales y los *trust*.

Los colonos no reconocieron las *señales* territoriales preexistentes. Fundaron las ciudades apresuradamente, a menudo sin planos, con escasas excepciones, entre las que destacamos la ciudad de Savannah (Fig. 26) (construida en 1733 según un esquema precursor del plano diseñado por Cerdà en 1859 para Barcelona), Washington, D.C., planificada en 1791, y Chicago, con su plano monumental de 1909, obra de Daniel H. Burnham.

En cuanto a la concentración de la riqueza, la ciudad era la base de la producción, mientras que el campo estaba relegado a un plano secundario. Sin embargo, en algunos casos el campo fue el alimento directo del capital urbano debido a una relación de *frontera* entre la urbanización y conquista de los territorios del oeste. La arcadia americana, paradójicamente, era un lugar inmutable y proyectivo, identificable en la imagen de futuro. El campo no evocaba pasado alguno ni estaba considerado, pues no existían paradigmas reputados que permitieran respetar la cultura material y simbólica de los nativos, los *habitantes* de la precolonización europea.

El vínculo entre el territorio y la memoria influye en la capacidad de proyección transformadora de las personas. La ciudad es reflejo de esa interrelación sutil entre la propia condición actual y sus potencialidades. Cualquier espacio, cuyo pasado no se reconozca, incrementa enormemente la libertad del imaginario, tanto individual como colectivo, subsistente en el *milieu* neoyorquino. El *vacío* que instaba a la acción estimulaba las obras mediante numerosos instrumentos que rápidamente incrementaron su propia eficacia en la aceleración del *siglo breve*.

No se trataba de proyectos teóricos o desmaterializados, aunque para los efectos inauguraron y anticiparon una forma de capitalismo ulterior *incorpóreo*. Este tipo de capitalismo, constituido por flujos de información y dinero, daría origen a los mismos rascacielos, posibles además gracias a la iniciativa individual y al azar. NYC, en esta corriente frenética hacia la materialidad de la ciudad física, creó la desmaterialización de los procesos convirtiéndose en la primera ciudad de la información.

Los rascacielos fueron algunos de los instrumentos visibles de semejante *cultura urbana* y de semejante *saber*. Perseguían un *absoluto laico* mediante la superación de los vínculos impuestos. El pragmatismo neoyorquino apelaba a las capacidades atribuidas al individuo por la *filosofía* imperante, puntal del desarrollo. Los rascacielos fueron así escenario primordial de semejante visión, ejemplo de hasta qué punto la representación visible del dinero era uno de los principales objetivos. La historia, *sagrada* en Europa, en NYC estaba sometida a una disolución continua, ya sea conceptual o concreta: los mismos edificios a menudo eran sustituidos o demolidos para dar cabida a otros más lucrativos.²⁵

La transformación urbana así concebida rindió a New York City un lugar donde el cambio se expresaba rápidamente, adoptando métodos como la expansión, la ampliación, el desmantelamiento o la demolición que en Europa eran casi siempre aplicados con un vago y oscuro *sentimiento de culpa* o manteniendo algunas trazas históricas, nunca borradas completamente. Para llevar a cabo demoliciones en París o Nápoles, o para las *rectificaciones* de las murallas en Viena, era necesario un plano, una idea que reconstituiera la globalidad urbana. Los planos decimonónicos afrontaron con mayor dificultad la reforma de la ciudad existente, considerada una acción onerosa y compleja, pero en Nueva York lo existente, exceptuando casos raros, debía ser drásticamente repensado.

NATALIDAD

Así pues, todo el territorio que formaba la Confederación, urbano y periurbano, se consideró una *página en blanco* que había que colonizar. En 1862 fue aprobada la ley «Homestead Act», según la cual se asignaban 160 acres (65 ha) de terreno público a quien los hubiera solicitado en territorios fuera de las 13 colonias. Una vez obtenida la escritura de propiedad, quien hubiera recibido la tierra asumía el compromiso de cultivarla. Entre los candidatos, incluidos los esclavos libertos, no se admitían aquellos que hubieran combatido contra

25. Semejante fenómeno queda explícito en dos ejemplos que se tratan más adelante: el Gillender Building y la Singer Tower (demolida a partir de 1965, a pesar de la ley que regía los *landmarks*), dos edificios de gran calidad que fueron demolidos porque se consideraron obsoletos y porque no generaban un adecuado rédito inmobiliario.

el Gobierno de los Estados Unidos. La ley fue rubricada por el presidente Abraham Lincoln el 20 de mayo de 1862.

En esta configuración nacional el desarrollo urbano neoyorquino, incrementado tras la Declaración de Independencia (1776), «hizo cumbre» en el siglo XIX, época en que se superó la economía mercantil de la era colonial cuando ciudades como Boston o Philadelphia se convirtieron en cabeza de puente para las empresas comerciales.

La actividad mercantil incentivó la acumulación de capital dando muestras de cómo valoraba NYC (en su paso de *pueblo* a metrópoli) estas nuevas organizaciones laborales y multiplicando la riqueza sin ambages: el capitalismo alimentaba la ciudad; la ciudad alimentaba el capitalismo.

La dimensión de *pueblo* seguirá siendo percibida aun en época contemporánea, constituyendo uno de los caracteres urbanos de la ciudad. En 1941, Claude Lévi-Strauss escribe: «En realidad, Nueva York no era una ciudad, sino más bien, en aquella escala colosal —cuya medida solo se aprecia cuando se pone un pie en el Nuevo Mundo—, un conjunto de pueblos». Esta cita, atribuible a la heterogeneidad del paisaje urbano, definía *pueblos* como aquellos contextos nacidos del asentamiento progresivo de personas y actividades que, sin ser solicitadas ni estar normalizadas, se organizaban mediante contaminaciones y permeaciones recíprocas.

Entre los siglos XVII y XVIII Nueva York inicia su propia batalla por la supremacía sobre Philadelphia, mientras las colonias garantizaban el sector manufacturero, en aquel momento en pleno crecimiento, con un amplio mercado y un espacio para la acumulación de capitales y personas. Se iban formando competencias *intermedias* que gestionaban las transformaciones productivas vinculadas con el comercio, una industria emergente, la agricultura y, sobre todo, la nueva comunidad urbana. Se trataba de un ambiente que permitía crecer a los sectores embrionarios, los cuales se beneficiaban del desarrollo de los territorios y de los intercambios mercantiles que, precisamente en Nueva York, consolidaron unas originales relaciones económicas capaces de atraer a empresas y corporaciones.

Hablamos de innovaciones, a menudo individuales, que ya en el siglo XVIII potenciaron los distintos sectores, entre ellos el manufacturero. La producción, fuertemente diversificada, a pesar de las numerosas crisis del Pánico, emergía registrando una tendencia al alza, posible además por el flujo de emigrantes que a su llegada se establecían en Nueva York.

En 1860 Estados Unidos eran la segunda potencia industrial mundial. En apenas cincuenta años determinados sectores vieron

cómo se multiplicaba su rentabilidad. En cuanto al sector textil, este contó con las plantaciones que, antes de la abolición de la esclavitud, actuaron como un factor importante, ya que el trabajo no remunerado de los esclavos explotados reducía los costes de producción y maximizaba los beneficios de los patronos. Las plantaciones del sur fueron, por tanto, una suerte de hiperfábrica *avant la lettre* a cielo abierto que producía altos réditos, capitales no localizados en ámbito urbano (aunque en parte circulaban en él) y estables hasta 1865.

La interrelación entre los sectores industrial y mercantil determinó la estructura urbana de las ciudades en todo el territorio nacional, excepto en NYC. El crecimiento de Nueva York se puede atribuir a la enorme diferenciación del *producto*, no solo industrial y mercantil, sino además el producto vinculado a las grandes compañías, aseguradoras, hoteles, bancos y la Bolsa: un sistema orgánico que tejía ya la futura urdimbre de los diversos actores sociales y económicos.

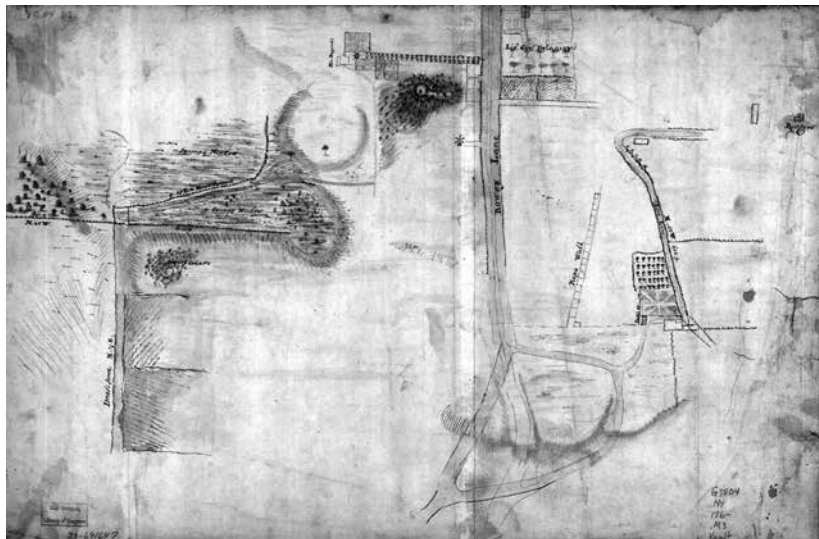
Nueva York no era la capital del país pero, sin embargo, fue sede de un ambicioso proyecto democrático y progresista. Carecía de cualquier criterio distributivo igualitario en el campo social, económico y financiero, pero fue una metrópoli donde actuaban algunos reformistas y donde vivía una extensa masa de gente, atraída por su energía vital, la seducción de la rapidez, lo imprevisto y el desarrollo sin descanso que cualquiera que visitara Nueva York o viviera en la ciudad podía percibir.

El mitologema de NYC se formó a partir de un asentamiento inicial mínimo de un grupo de protestantes neerlandeses que levantaron Nueva Ámsterdam de acuerdo con las condiciones impuestas por la Compañía de las Indias Occidentales. El primer instrumento que reguló (en el siglo xvii) el crecimiento de Nueva Ámsterdam fue obra de un ingeniero, Cryn Fredericks. La ciudad se estructuró, en un principio, según este modelo²⁶ que resultó ser inadecuado, bien por las dimensiones reducidas de la zona (la punta sur de Manhattan), o bien por los limitadísimos recursos económicos de los colonos.

Esta es una de las razones por las que Nueva York a su vez inició su expansión sin un proyecto. Las calles, trazadas cuando era necesario, se disponían según una trama irregular, ni homogénea ni reglamentada, donde nacieron —con el consecuente aumento del valor del suelo y de la población— numerosas edificaciones espontáneas. En 1647, Peter Stuyvesant (director general de la New Netherland Colony, topónimo por el que se identificaba la ciudad) y su Consejo nombraron tres comisarios, cuya labor consistía en supervisar y sancionar las construcciones no consideradas idóneas. Estos comisarios decretaron además la siguiente regla: a quien se

26. El conjunto estaba delimitado por un foso que rodeaba un rectángulo de 2.000 pies de ancho y 1.600 de largo, dividido en diez parcelas destinadas a vivienda y jardín.

Fig. 27. El núcleo histórico de Bowery Lane en 1760.



le hubiera asignado una parcela tenía la obligación de construir, en un plazo de nueve meses, edificios sólidos y dignos, so pena de devolución del terreno adjudicado.

El asentamiento originario donde se establecieron entonces estaba constituido por el Castillo, una zona verde en el extremo sur (actualmente Bowling Green), una serie de viviendas y jardines, atravesados por un canal interior y Broadway, un eje que continuaba más allá de la muralla de Wall Street. En paralelo a esta *muralla* dentro de la ciudad, una calle comunicaba los dos ríos: el Hudson y el East River.²⁷

A su vez, la ciudad, ya en plena actividad comercial, estaba formada por pequeñas agrupaciones de viviendas más allá de la *muralla*. Entre los asentamientos de mayor tamaño se encontraban algunos dispersos, sobre todo a lo largo del río Hudson, Harlem, sobre una planta regular y de pequeñas dimensiones comparada con la actual, y el núcleo de Bowery Lane (Fig. 27) (justo inmediatamente al nordeste de la *muralla*), cuyo crecimiento tuvo lugar en la calle ya existente a la llegada de los colonos, antigua ruta de los nativos que los holandeses llamaron *bouwerij* (granja).

El año 1664 marcó el fin de la dominación holandesa. Algunos años después, en 1686, ya bajo dominio inglés, se creó la Dongan Charter, carta por la cual se renovaban los poderes del gobierno local, se definía la jurisdicción municipal y, sobre todo, se establecía la propiedad pública de todo el terreno aún no concedido a manos privadas.

27. La transformación del sistema de asentamiento se puede estudiar además a través de una lectura de la cartografía, si se colocan los planos cronológicamente. Véanse, entre otros, uno de 1660, redactado por Jacques Cortelyou, que se puede examinar en una copia de 1916. (Fig. 13)



Fig. 28. El 'Ratzer Map' de 1776.

28. Con una trayectoria sur-norte, Broadway es recta y baricéntrica hasta la calle 10, diagonal hasta la calle 79 oeste, después otra vez recta, con pequeñas desviaciones hasta la parte más al norte de Uptown.

29. Véase el plano Miller de la fortaleza de Nueva York (de 1695); los mapas (de 1730 y 1740) de los cartógrafos James Lyne y John Carwitham; algunas cartografías de los años 1732, 1742-1744, 1754 y 1766.

30. Véase un mapa adicional de Bernard Ratzer, de 1767, que no se limita a cartografiar en detalle el asentamiento presente en Lower Manhattan, sino que engloba además algunas partes sin urbanizar ligeramente más al norte. Véanse algunos planos sucesivos de los años 1782, 1785 y 1797, además del Directory Plan, el Mangin-Goerck Plan de 1803 y el Bridges Plan de 1807, instrumento este de enorme interés, si bien se caracteriza por algunas imprecisiones (relativas, por ejemplo, a las zonas húmedas), tanto en cuanto fue la base sobre la cual elaboraron los *Commissioners* el *Grid*, ligeramente posterior.

El asentamiento humano se había extendido más allá del límite de la actual Wall Street, comprendiendo algunos grupos irregulares de casas con un espacio abierto en su interior. Con este sistema se ocupó toda la extensión (de oeste a este), entonces más reducida, ampliada más tarde gracias a la técnica del *landfill*, relleno del terreno mediante cascotes y restos de obras. Se avanzó así por el litoral (a lo largo de los dos ríos) incrementando el primer recurso de la isla: el suelo urbanizable.

Al mismo tiempo se iban configurando los trazados de algunas calles que originarían la red viaria permanente de la futura ciudad (por ejemplo, el triángulo en el cruce entre Broadway y el eje diagonal que más tarde sería Park Row). El territorio contaba con numerosas zonas pantanosas que fueron desecándose progresivamente y comenzaron a aparecer algunas *señales*, como la Broadway,²⁸ eje vertebrador de la estructura urbana e importante polo de distribución a lo largo de toda la isla,²⁹ así como instrumento para leer la estratigrafía social y urbana de la ciudad.

A partir de la segunda mitad del siglo XVIII, tal y como queda constatado en un mapa de 1776, obra de B. Ratzer, (Figs. 28 y 29) la configuración global de la ciudad la constituían parcelas aún no densamente pobladas, Brooklyn (tejido agrícola, solo en parte habitado y surcado por una rala red de calles) y un Manhattan en expansión: los grupos de casas y el asentamiento abigarrado de la zona sur, la larga Bowery Lane, los cultivos, las colinas y las zonas húmedas, los embalses internos y los *cementerios*, además del asentamiento que en ese momento había sobrepasado con creces Wall Street. En 1789, cuando Nueva York se convirtió en la capital provisional de Estados Unidos, poco después del final de la Guerra de Independencia, el sistema de asentamiento presentaba una estructura compacta y regular, sobre todo en el sur, y más al norte parcialmente, con un patrón que influyó en la posterior configuración viaria y que permaneció incluso después de 1811, año en que fue creado el *Commissioners' Plan*,³⁰ conocido como el *Grid*.

ESTALLIDO URBANÍSTICO

El *Grid*

La cartografía de William Bridges (mapa Bridges), (Fig. 30) adaptada por John Randel junior,³¹ sirvió de base para la creación del *Grid* de 1811, el plano que subdividía Manhattan en manzanas rectangulares, cuya población en 1810 era de 96.373 personas.



Fig. 29. Un detalle del mapa de Bernard Ratzer, 1767.

Los tres *Commissioners*, Simeon DeWitt, Gouverneur Morris y John Rutherford (ninguno de ellos urbanista) iniciaron el trazado en 1807 y en 1811 presentaron el proyecto y su informe. Inmediatamente después se desencadenó una fuerte especulación inmobiliaria (compraventa de terrenos que eran principalmente de propiedad pública) que inauguró un capítulo fundamental de la economía de la ciudad: el *real estate market*, el mercado inmobiliario que jamás ha ido a la baja.

El *Grid* proponía expropiaciones y demoliciones (para los edificios existentes en las zonas viarias) que desencadenaron conflictos urbanos y siguió el tejido urbano edificado (caso de Harlem) sin tener en cuenta la configuración morfológica de Manhattan, plena de colinas y pequeños desniveles. El *Grid* no preveía ninguna solución específica, ningún espacio público, ninguna conexión, ni siquiera cuando esta red ortogonal se *tendía* en parcelas preexistentes, como ocurre en Bowery. Se generó así un espacio híbrido donde los edificios y las calles de NYC se compenetraban de un modo intraespecífico, reflejo de la competencia inmobiliaria existente.

A diferencia de Washington, no se asignó espacio alguno para edificios colectivos, parques o espacios públicos. El plano definió la amplitud de las manzanas y las vías urbanas, clasificadas en avenidas y calles: 12 avenidas de norte a sur, de 100 pies de anchura (unos 30,5 m) a un intervalo de 200 pies (unos 70 m, la manzana) y 155 calles, de este a oeste, de 50 pies de ancho (unos 15,3 m). Para el urbanismo europeo una aberración, pero para NYC un éxito, ya que la ciudad, desligada de los complejos sistemas normativos, crecía en función de las oportunidades y una conflictividad urbana más explícita, basada en relaciones bastante menos piramidales que las de cuño centroeuropeo.

31. De gran interés los 92 mapas (y los mapas detallados, denominados *Farm Maps*) de John Randel júnior, que muestran la relación entre el *Grid* y la topografía de Manhattan, conservados en la New York Public Library.



Fig. Bridges Map, 1811.

Esta circunstancia provocó, por un lado, un crecimiento rápido e irregular y, por otro, una postura crítica ante la imagen global de la ciudad, considerada por algunos autores desordenada y *salvaje*. Henry James, en *The American Scene*, en consonancia con lo que diría E. Flagg en 1913,³² afirma:

Aquellos rascacielos omnipresentes que, para quien mira desde el mar, se erigen bien a la vista como fabulosos alfileres clavados en un cojín ya demasiado lleno, como si se hubieran enfilado a oscuras, por todas partes y de cualquier manera, poseen al menos el don de reflejar el sol y las sombras como si fueran torres marmóreas [...]. Sin embargo, son impúdica-mente recientes y exhiben su novedad con menos pudor si cabe, aspecto que los equipara con muchas otras cosas horribles de Estados Unidos.

H. James sostenía que los rascacielos

nunca pretenden hablar, como suelen hacer los edificios más majestuosos del mundo [...], las torres y los templos, las fortalezas y los palacios, con esa autoridad propia de las cosas permanentes o, por lo menos, duraderas. Una historia es válida hasta que no se narre otra y los rascacielos representan la última palabra en ingenio mercantil hasta que no se escriba otra.

Nacía así una contradicción en la percepción del paisaje: edificios invasivos, estratificación, contrastes y discordancias elaboraban un discurso desigual, el palimpsesto neoyorquino, el alma de la ciudad.

32. Véase la cita literaria de este capítulo.

En líneas generales, con algunas excepciones que ya hemos tratado, los medios urbanísticos americanos no contemplaban un área central de edificios públicos. Estos modelos, diferentes de los que habían dado lugar a Washington, D.C., la Philadelphia colonial o el Chicago de Burnham, se impusieron durante la fase del estallido urbano, a mediados del siglo XIX. La ausencia de planificación de los espacios públicos generaba una neutralidad que en NYC hacía posible otra lógica de significación, como la relativa a las esquinas de las manzanas, de mayor valor comercial por la restricción inferior a la que rige las alturas o las intersecciones (*bow ties*) entre Broadway y algunas calles transversales.

Las dinámicas del mercado inmobiliario, la seducción de la exposición permanente, la utilidad de la belleza, junto con lo que Rem Koolhaas describe en *Delirious New York*: «una materia bidimensional [...] crea una libertad inimaginable para una anarquía tridimensional», dieron lugar a un paisaje controvertido y vital, impulsado por una enorme voluntad y confianza en el progreso.³³

El año 1865 marcó una etapa crucial: los terrenos vacíos se fueron rellenando, vertebrando la ciudad por partes, con una dinámica fluida. La calle 14, por ejemplo, la primera calle que partía del sur y que atraviesa Manhattan de este a oeste, representó una vía de interconexión, así como un límite entre dos diseños: el diseño más irregular del Downtown y el diseño ortogonal del resto de la isla. Este límite se acusó aún más cuando Union Square quedó definida como núcleo entre los espacios públicos urbanos. El nacimiento y la transformación no planificada de semejante centralismo resultan emblemáticos, a la vez que útiles, para comprender de qué manera la falta de funciones previstas o de normas que dictaran la situación o la tipología de los edificios haya generado uno de los espacios públicos más significativos de Manhattan. Dicho espacio se organizó mediante la iniciativa individual y la suma *espontánea* de funciones (compatibles a veces, otras no tanto) que determinaron su configuración (económica y social) vital, flexible y variable.

Entre los escasos espacios públicos —nacidos de un cruce vial anterior al *Grid*— tomados en consideración por los *Commissioners*, se encuentra la plaza Union Square (antigua Union Place) (Fig. 31) que cruza la calle 14 con Broadway y es tangencial a Park Avenue (Fourth Avenue en sus orígenes). En un principio, Union Place, que albergaba un cementerio (al igual que otros parques como Madison Square Park, Washington Square Park y Bryant Park), estaba delimitada por las calles 10 y 17 y ocupaba terrenos propiedad del Manhattan Bank. En 1815 se redujeron sus dimensiones aunque

33. W. James, en su obra *The Will to Believe* (publicada en 1896) trata sobre la relación entre fe religiosa y racionalidad en términos complejos, cuando presentan relación con el actuar, mientras que J. Dewey en un ensayo de 1903, *Emerson The Philosopher of Democracy*, pone en evidencia algunos aspectos ya explicitados por Emerson tanto en *Nature* (1836) como en el discurso *The American Scholar* (del 31 de agosto de 1831), donde el autor declara la propia independencia intelectual. Al afirmar «Caminaremos con nuestros propios pies; trabajaremos con nuestras propias manos; nos expresaremos con nuestras propias mentes», Emerson traza la evolución de un *homo faber* específico, dotado de autonomía de pensamiento, una unidad individual, en estrecha conexión con aquella naturaleza, punto de encuentro entre misticismo y concretismo.

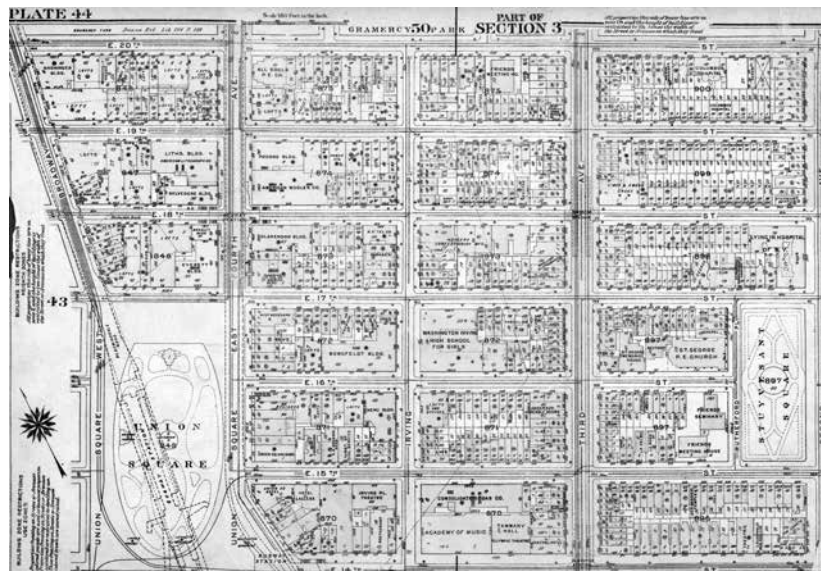


Fig. 31. Union Square en un mapa de 1925.

en esa fase de expansión de Manhattan hacia Midtown y su consecuente densificación se hizo necesario proyectar espacios abiertos. A partir de 1832, la plaza, rebautizada Union Square, empezó a cambiar gracias a la intervención de Samuel B. Ruggles, uno de los fundadores del Bank of Commerce. Ruggles obtuvo un contrato de *leasing* (por 50 años) de la plaza y numerosas parcelas circundantes. A continuación vendió los contratos de alquiler, *impulsando* el mercado inmobiliario y construyó su propia residencia en el flanco este de la plaza. Desde aquel momento la plaza se convirtió en punto de encuentro para manifestaciones civiles o sindicales. En 1839 fue parcialmente reformada y se le añadió una fuente; en 1872, Frederick Law Olmsted y Calvert Vaux, autores de Central Park y Prospect Park respectivamente, parques recién inaugurados en ese momento, elaboraron un proyecto para el parque de la plaza, el Union Square Park, concebido como una explanada abierta con puntos de arbolado.

Ya desde 1850, Union Square, motor del mercado inmobiliario, estaba flanqueada por oficinas y viviendas de emprendedores y capitalistas. En la década siguiente pasó de ser mera zona residencial a zona comercial, mientras que desde 1870, aproximadamente, se empezaron a establecer teatros y hoteles (de la construcción originaria de viviendas, hoy solo quedan algunas casas adosadas en el cruce de Broadway y la calle 17).

Antes de que el asentamiento urbano se desplazara al norte, Union Square era una *puerta* (último espacio público) y tras la Guerra Civil se convirtió en punto de confluencia y *bisagra* entre la expansión prevista por el *Grid* y el Downtown. En una primera fase las grandes marcas comerciales como Tiffany & Co. abandonaron la plaza y se demolieron algunos edificios residenciales de calidad, sustituyéndolos por espacios comerciales. De esta manera, a partir de 1870, surgió Rialto en las inmediaciones de la plaza, el primer barrio comercial, donde se estableció un gran número de teatros. Este ámbito dio lugar a una importante actividad económica donde atrezistas, estudios de escenógrafos, utilleros, agencias publicitarias, editoriales, hoteles y restaurantes hicieron de la plaza uno de los ejes más dinámicos de la ciudad hasta finales del siglo XIX.

Una transformación emblemática de este tipo muestra hasta qué punto la configuración urbana estaba marcada por:

- a) Las transformaciones iniciales no directamente inmobiliarias, incluso acciones individuales que provocaban el establecimiento de unas actividades económicas y unos sujetos que interactuaban entre sí (a raíz de la cesión de zonas rurales o granjas, la recuperación de zonas lacustres, etc.).
- b) Las operaciones inmobiliarias (edificios individuales; intervenciones viarias individuales).
- c) La urbanización de lugares públicos, edificios y espacios abiertos (entretenimiento, cultura, educación, ocio).
- d) Las operaciones inmobiliarias (que raramente comprendían sectores enteros, ejes viales, barrios).
- e) Las cesiones de parcelas (si bien mínimas).
- f) Las *resistencias* inmobiliarias.
- g) La implantación de actividades económicas.
- h) La proximidad entre los polos de transporte y determinadas actividades económicas.

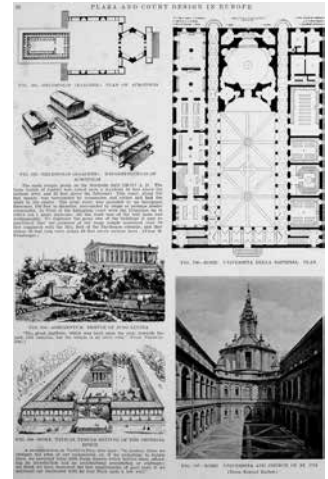
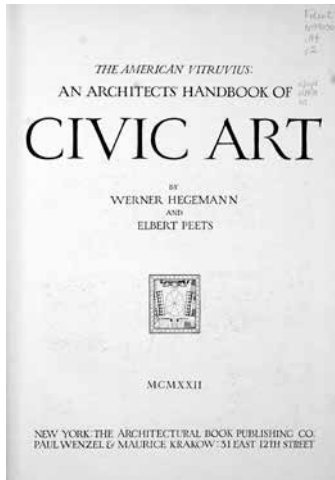
La demolición fue una práctica activa que no fue objeto de reflexiones teóricas, sino de acciones destinadas a objetivos concretos por parte de asociaciones o empresas como la Municipal Art Society of New York, entre otras (desde 1893), o por grupos nacidos sobre una base comunitaria. La única ley cuyo fin era frenar las demoliciones que afectaban a edificios de calidad fue la «New York City Landmarks Law», que data de abril de 1965. Si bien ajena al espacio temporal que nos ocupa, citamos esta ley porque supuso la respuesta a un siglo de crecimiento frenético y, por tanto, una

importante inversión de las tendencias. Fue (y es), además, una oportunidad de catalogación orgánica de las estructuras urbanas a lo largo de la historia. Dicha ley, nacida de los ciudadanos y rubricada por el alcalde Robert Wagner, instituyó una Comisión permanente para la tutela y conservación de los edificios emblemáticos o *landmarks* y determinadas zonas de algunos barrios, los barrios históricos o Historic Districts (Brooklyn Heights fue el primero), ejerciendo el poder de proteger edificios, zonas y barrios enteros. Los líderes del mercado inmobiliario se opusieron a esta ley, afirmando que esta influiría negativamente en los valores inmobiliarios, contrarrestando uno de los motores económicos del FIRE (Finance, Insurance companies, Real Estate). A la actuación de la ley, nacida justo después de una demolición *dolorosa* (de la Old Pennsylvania Station, en octubre de 1963), se deben numerosos *salvamentos* originados siempre a raíz de un estudio minucioso de los edificios, las zonas y las dinámicas de transformación.

Antes de la ley de 1965 (y después asimismo), además de la Penn Station, se demolieron numerosos edificios, entre ellos dos sedes empresariales: el New York World Building de G. B. Post (demolido en 1955 por la rampa de acceso de vehículos del puente de Brooklyn) y la Singer Tower, en la avenida Broadway (demolida en 1968), próxima a Trinity Church, y frente al Equitable Building, el coloso de 1915.

La inexistencia de normas relativas a los desprendimientos (dentro de las parcelas del *Grid*, así como en el Downtown) y a las alturas, generó además un paisaje urbano que expresaba solo aparentemente la regularidad de las relaciones ortogonales y jerárquicas entre las sedes empresariales. El dinamismo del mercado inmobiliario, la competencia y la pluralidad cultural dieron lugar a permeaciones y a una fortísima diversificación. Edificios desiguales se abigarraban unos contra otros, a alturas distintas y con materiales diferentes, ante la ausencia de códigos tipológicos concretos: un *discurso* urbano entre la tecnología, la intencionalidad y el capitalismo que actuó y actúa sobre la percepción, tanto en la tierra como en el cielo.

Los edificios, además, casi nunca formaban parte de un proyecto urbano o de un sector determinado que contemplara al mismo tiempo espacios públicos. Asimismo, el lenguaje arquitectónico, en un principio más cercano a las referencias de cuño europeo, pronto encontró expresiones propias, más centradas en las *variaciones* y la multiplicidad. Una sola excepción, realmente significativa, fue la representada en 1922 por la divulgación de *The American Vitruvius*:



an architect's handbook of civic art. Este manual, pleno de indicaciones prácticas (en consonancia parcialmente con el clasicismo haussmanniano y con la técnica de Stübben), (Figs. 32 a, b, c) mencionaba el lenguaje arquitectónico y urbano europeo, aspirando a la recuperación de una imagen culta y un papel distinto del capitalismo industrial y financiero en la organización de la ciudad, con la superación del precedente *laissez-faire*.

Figs. 32 (a, b, c).
The American Vitruvius:
un manual de arte cívico.

El mercado inmobiliario

Para comprender cómo y dónde se establecieron los rascacielos, así como el papel y el carácter que tuvieron y tienen en la *forma urbis* neoyorquina, hace falta reflexionar sobre la creciente capacidad de atracción de Manhattan, sobre las razones específicas del mercado inmobiliario, sobre el Plan de 1811 y sobre la primera *Zoning Resolution* que, a partir de 1916, inauguró un modo diverso de concebir la ciudad y la forma de los edificios (sobre todo los edificios altos), regulando algunas zonas del territorio urbano.

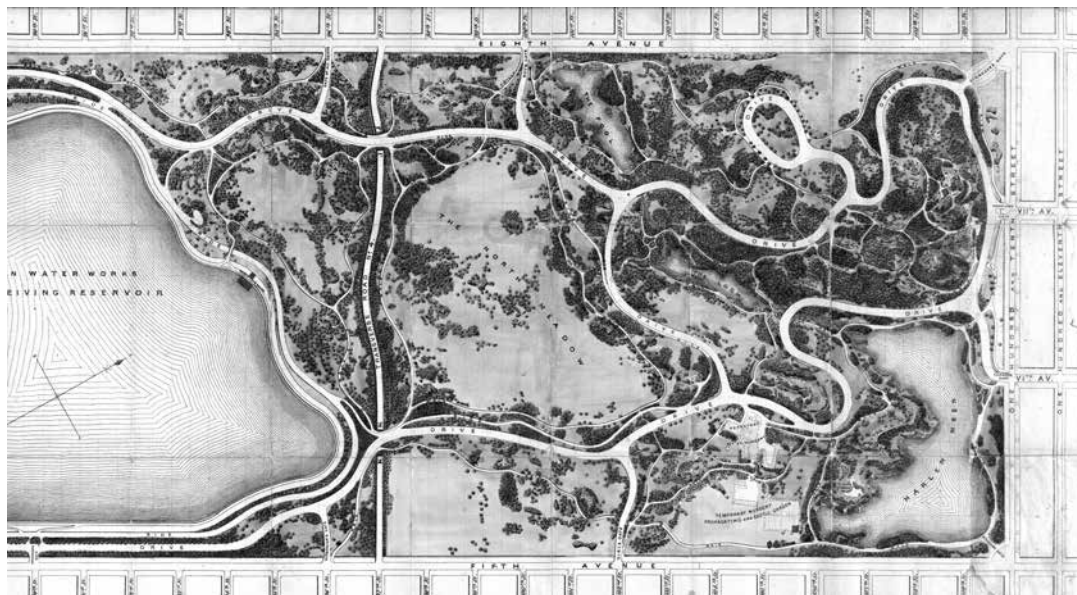
El mercado inmobiliario estuvo, desde sus inicios, acorde a las políticas y economías locales y supralocales, así como a los intereses personales. Las decisiones, que en otras ciudades estaban circunscritas a los planos, surgieron de las operaciones llevadas a cabo no solo por los intelectuales y técnicos, sino además por los políticos. Cabe destacar entre ellos a Fernando Wood cuyos intereses influyeron en la creación del Central Park. Wood fue alcalde de 1855 a 1858 y de 1860 a 1862 y amasó una fortuna en el mercado inmobiliario, siendo propietario de vastas extensiones de terreno

en Manhattan. Influyó en la perimetración del parque, promoviendo con una actitud aparentemente reformista, pero sustancialmente destinada a revalorizar la propiedad inmobiliaria que estaba en manos de pocas personas. Esta élite, en ocasiones aliada con el gobierno local, gestionaba la expansión urbana adquiriendo o alquilando parcelas de propiedad pública próximas al parque. (Fig. 33) El aparente sacrificio de 341 hectáreas, desviadas al mercado inmobiliario, se tradujo en pingües beneficios para los propietarios de las parcelas limítrofes al parque y en gran malestar para los trabajadores obligados a mudarse. Este hecho fue crucial en la reelección de Wood, calificado de alcalde modelo, mientras que el *asunto Central Park* se convertía en núcleo de la máquina urbana y motor fulminante del mercado del suelo.

Entre los especuladores inmobiliarios activos entre el siglo xix y principios del xx se encuentran Bleecker (miembro de la junta parroquial de Trinity Church), Astor, Salmon, Payton, Eno, Potter y Rockefeller. Fueron, entre otros (algunos incluso antes de 1811 y muchos después), los autores de la veloz y brutal especulación inmobiliaria que presencié además la actividad de los grandes capitalistas como Vanderbilt (sector naval, red ferroviaria); Carnegie (acero); Morgan (acero, grandes finanzas); Ford (automóviles) o Rockefeller (petróleo), personajes que gobernaron las finanzas locales e internacionales controlando el mercado, la producción y la construcción, conformando así el ámbito urbano mediante acciones concretas. En determinados casos, el mismo gobierno federal actuaba expresamente en tándem con los inversores inmobiliarios, tratando a la ciudad como una empresa comercial que proporcionaba dinero para invertir.

La especulación inmobiliaria fue una de las consecuencias del crecimiento frenético y la demanda diversificada de alojamiento, no solo para la clase trabajadora, en ciudades como NYC que, en 1900, contaba con casi tres millones y medio de habitantes. Las ventajas geográficas y las circunstancias históricas dieron lugar a altísimos niveles de densidad urbana que en algunos barrios como Lower East Side no disminuyeron, pues se atestaba a los trabajadores intencionadamente en viviendas de pésima calidad.

Para la parte afortunada de la sociedad, por el contrario, hubo en el siglo xix dos inventos clave (el almacén de acero y el ascensor) que permitieron concentrar en zonas exigüas como Manhattan (gracias a los rascacielos) a un gran número de personas en reducidas áreas, organizando un tejido económico y un sector de servicios que consecuentemente hicieron rentables los edificios *altos*.



Entre los principales magnates inmobiliarios se encuentra John Jacob Astor III, quien acumuló un gran capital con la adquisición y el *leasing* de terrenos de Manhattan comprados a precios bajísimos, antes y durante el Pánico³⁴ de 1837. Ya desde 1830 comprendió que el desarrollo urbano sería un asunto rentable e invirtió en la adquisición de amplias parcelas de terreno para la construcción de inmuebles. Previendo el rápido crecimiento en la zona norte de Manhattan, adquirió asimismo parcelas edificables más allá de los límites urbanizados en aquel momento.

Otro protagonista importante del mercado inmobiliario, no directamente ligado a la construcción de los rascacielos, fue Philip Payton, conocido como Father of Harlem. A finales del siglo XIX este afroamericano invirtió en el sector inmobiliario —todavía marcado por una fuerte discriminación—,³⁵ porque, tras la abolición de la esclavitud, fueron muchos los negros que se desplazaron de las plantaciones del sur a un norte más liberal e industrializado. Harlem, un núcleo habitado en primer lugar por comunidades blancas acomodadas, experimentó una caída de los valores inmobiliarios y un sucesivo ascenso posterior a 1900, motivado por la prolongación del metro, que provocó un incremento en la edificación de viviendas. En 1904, año en que se inaugura el metro, el número de edificios construidos era, sin embargo, mucho mayor que la demanda por parte de los blancos. En aquella fase numerosos afroamericanos

Fig. 33. Un detalle de Central Park de un mapa de 1873.

34. Una grave depresión económica que nació de una fiebre especulativa. La *burbuja* estalló el 10 de mayo de 1837 en Nueva York, cuando los bancos suspendieron pagos. Siguió cinco años de depresión, la caída de numerosos bancos y niveles récord de desempleo. Otras depresiones, hasta el límite de los años treinta del siglo XX, tuvieron lugar en 1819, 1857, 1873, 1893, 1907 y 1929.

que vivían en Midtown, entre las calles 23 y 60, y en West Side —a consecuencia de una revuelta racial y la construcción de la Penn Station en la calle 34 (entre 1903 y 1910)— fueron desahuciados. Payton asumió la gestión de algunos inmuebles de Harlem y alquiló las viviendas libres a precios asequibles, lo cual favoreció el asentamiento de muchos negros. Con otros hombres de negocios afroamericanos fundó una sociedad anónima, la Realty Company. Gracias a las operaciones inmobiliarias y a los incentivos de Payton y sus socios, inició el proceso de asentamiento de la comunidad negra, que no ha dejado de cesar más que en los últimos años, en que esta se ha complementado con la comunidad latina.

La comunidad híbrida de Harlem (contando en el mismo núcleo un gran número de inmigrantes latinoamericanos), aún hoy en día se resiste a la gentrificación, intentando que el lugar conserve y reafirme una identidad morfosocial específica, manteniendo un tejido constructivo formado en gran parte por edificios de poca altura, algunos de los cuales son viviendas populares (*tenements* de la clase obrera) y casas de finales del siglo XIX (*brownstone houses*), especialmente en las inmediaciones de Central Park. Las *brownstone houses*, casas adosadas de dos o tres plantas, habitadas generalmente por la clase media o la clase adinerada, abundan en toda New York City. Se caracterizan por la pequeña escalinata externa de acceso y su particular piedra *brownstone*, una arenisca marrón comúnmente usada en la construcción.

La *defensa* de Harlem, gestionada por las comunidades negra y latina, con el tiempo ha dado lugar a un tejido urbano de jardines comunitarios que ha limitado el establecimiento de oficinas (relacionadas con las altas finanzas) que se pueden encontrar en otras zonas de la ciudad (Downtown; Midtown, en las avenidas Quinta y Sexta). Sin embargo, dicha *defensa* ha provocado además decisiones políticas discriminatorias y una falta de servicios específicos como los relativos a la red de transporte.

Un examen exhaustivo del valor del suelo desde finales del siglo XIX³⁶ y las primeras décadas del XX muestra de qué manera el mercado inmobiliario se ha mantenido estable, gracias a la dinamización de:

- a) La red de transporte; de la innovación tecnológica que dejaba algunos edificios en desuso; del cambio de los comportamientos sociales; de la urbanización de parques y jardines.
- b) La escala gradual al alza, no planificada, de la expansión urbana; en este sentido, los valores altos de renta (expresados en

35. Entre las diversas leyes *apartheid*, las leyes Jim Crow, destinadas a la segregación de los servicios públicos, solo contemplaban un estatus: «separados pero iguales» para los negros americanos y los miembros de otros grupos raciales que no fueran blancos.

36. Véase *Real estate record and builders' Guides* (Columbia University Library, Digital collection), (consultado de 1868 a 1900).

la relación dólares/pie cuadrado, variables de 400 a 3 dólares por pie cuadrado, en las dos primeras décadas del siglo xx) se desplazaron, entre el siglo xix y el xx, hacia el norte, incluso manteniendo costos elevadísimos en las inmediaciones del Financial District y sobre todo en la zona sur de Broadway (especialmente cerca del ayuntamiento y Park Row), subidas al alza (las zonas inmediatamente cercanas al puente de Brooklyn) y algunos desequilibrios, como por ejemplo en Broadway, de la calle 14 para abajo; el área, dinámica y comercial, en torno a Canal Street,³⁷ donde se registraban precios bastante elevados. (Fig. 34)

Al norte de la calle 14, Manhattan estaba formada por tres zonas diferentes: la primera al oeste, con valores en ligero crecimiento en la zona más meridional, con un incremento mayor a partir de la calle 59 (el límite sur de Central Park), y picos muy elevados en las proximidades de Riverside Park (el parque de F. L. Olmsted, a lo largo del litoral en Upper West Side); la segunda al este, con valores constantes y sobre todo junto al East River, más bajos que en el oeste; la tercera a lo largo de las avenidas Quinta y Sexta, con una densificación de valores altos en Midtown, en el amplio núcleo interior, al sur del parque, y con un alza clarísima de los costes de las parcelas en el perímetro de Central Park, sobre todo en East Side, cerca de la Quinta Avenida, en una zona caracterizada por una transformación inmobiliaria debida a factores como la construcción del Metropolitan Museum (el MET).³⁸

Rascacielos:

Corporaciones verticales

El rascacielos es un artefacto matérico y simbólico donde se llevan a cabo los intercambios y comunicaciones de una economía metéorica, objeto servil al capitalismo dinamizador de las transacciones financieras, objeto de status que instaura unas condiciones específicas donde el futuro se presentaba como una realidad superable.

El sistema de rascacielos en marcha en Manhattan ha sido y es generador de espacio urbano, económico y social: supone un punto de encuentro donde se aglutinan las fuerzas económicas y socio-culturales; es un motor de innovación; es una manifestación de las desigualdades y de la diferenciación interurbana que caracteriza a la ciudad; es reflejo de las relaciones que NYC mantuvo con las economías local y global.

Así pues, contemplar los rascacielos no significa estudiar la ciudad material trazando exhaustivamente su historia, sino

37. Un canal en sus orígenes, cubierto entre 1819 y 1820, que se convirtió en una calle amplia y dinámica, unida a zonas de malestar social (como Five Points) y sede de actividades comerciales como la joyería —en el cruce con Bowery— antes del traslado al Diamond District, en la calle 47.

38. Fundado en 1870, en la sede actual desde 1880, junto al Central Park, en la Quinta Avenida.

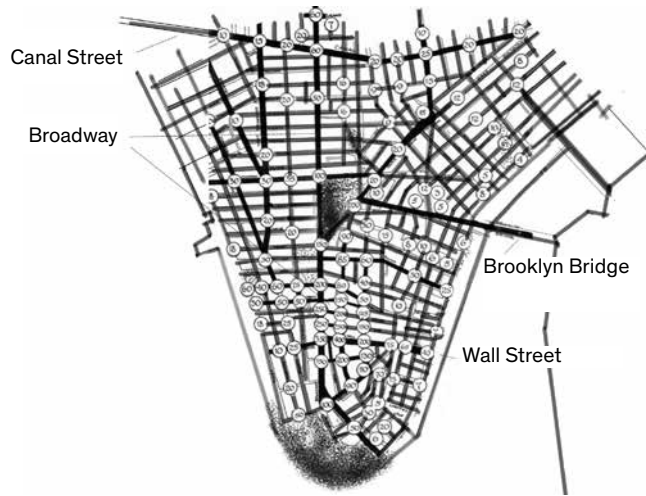


Fig. 34. Valores inmobiliarios en Downtown, 1908.

contemplarla como el lugar donde en mayor medida se concentran los efectos de un periodo histórico sumamente importante para todo el mundo occidental. Los rascacielos han sido y son *efectos colaterales* determinantes de dicha historia. Son esos lugares deseados donde las grandes corporaciones establecieron sus sedes, porque NYC ha sido y es el lugar donde el capitalismo se alimenta de los intercambios y las representaciones, de los nuevos procesos de producción de una economía urbana que aquí se desvía hacia la desmaterialización.

De esta manera observamos los rascacielos en clave interdisciplinar, considerándolos no solo objetos arquitectónicos, sino puro reflejo de la economía. Los rascacielos son elementos dinamizadores del espacio; cuentan *historias de vida* que nos hacen reflexionar sobre una urdimbre similar a las historias humanas: un conjunto de redes de relaciones y conflictos impelidos y propulsados que se retroalimentan de una forma vital y continua.

El rascacielos, por tanto, no es solo un punto de referencia, un *landmark* o un elemento arquitectónico donde la técnica se vuelve arte, sino una expresión cultural y socioeconómica de una época y una ciudad determinadas. Se trata de un edificio altamente eficiente. Es un lugar donde se condensan las distintas funciones en un espacio vertical que reduce considerablemente el tiempo en los trayectos e integra todas las actividades necesarias para el desempeño de la actividad laboral propia del edificio. El rascacielos ha englobado y engloba oficinas, servicios, hoteles, tiendas y viviendas. Es un lugar donde los elementos materiales,

las personas y los documentos se mueven en una dinámica estable, mientras grandes flujos de información recorren los cables, y donde los elementos inmateriales, los flujos de capital y las relaciones humanas impregnan el edificio.

Un capital económico que se multiplica mediante la acción: personas e ideas dentro de una célula abierta perfectamente delimitada y visible, en un espacio nada aglutinador, sino polarizante. Un espacio que NYC necesita para su desarrollo regido por un modelo que difiere bastante del modelo propio de las ciudades europeas, más aún si tenemos en cuenta que dicho modelo se diferenciò y especializó durante la Revolución Industrial. Cuanto más matéria y dividida resulta la ciudad europea, más *sólida*, intangible y fluida resulta NYC. En el siglo XIX Londres fue el núcleo de la economía europea y París el centro de su cultura más vanguardista, mientras que en el XX, NYC ha sido la capital cultural y económica en un medio ya globalizado.

Si Benjamin interpreta los *passages* como nuevos territorios urbanos del extrañamiento, los rascacielos podrían considerarse los indicadores de la esencia en un sistema mundial, los elementos creadores de un sistema de microbarreras y microporos en una nueva economía y cultura urbanas en un espacio extremadamente competitivo. Elementos generadores de espacio, aun tratándose de *corporaciones verticales*, cuyo papel va más allá del ámbito económico. Los rascacielos crean un campo magnético, una red de imanes que reconstruyen un imaginario y un paisaje polarizado (formado por puntos) pero a la vez unitario que se puede constatar en el *skyline* neoyorquino. Manhattan, a pesar de su heterogeneidad, *respira* de hecho como un solo cuerpo y se hace visible mediante el *skyline*, específico *objeto cultural* donde los rascacielos son, precisamente, los *generadores sensoriales*. Los rascacielos de Nueva York han sido uno de los principales *sujetos* estructuradores del espacio y la sociedad. La mera aparición de uno de ellos suponía una puerta a un futuro inaudito de transformación y relevancia económica y social. La construcción de un rascacielos desencadenaba realmente un cambio a la vez que generaba una actividad económica, una retroalimentación, prolongados procesos económicos y determinados paisajes urbanos. Quien edificaba un rascacielos demostraba ser solvente y fiable, ostentando el dominio propio sobre la escena urbana. Quien edificaba un rascacielos recibiría a cambio una serie de ventajas positivas: publicidad, visibilidad, apropiación de un espacio físico y de una parte ilimitada de *espacio intangible*.

Los edificios altos han sido, además, la cuna y el alimento de la cultura urbana, albergando grandes estudios cinematográficos, compañías comerciales, (capaces de influir en el comportamiento y el consumo), instituciones y asociaciones civiles y periódicos.

Los rascacielos han sido y son elementos visuales y núcleos indicativos de poder, de los micro y macropoderes difusos. Son expresiones culturales y sociales de la mezcolanza contaminada de la sociedad urbana que surge dentro de las relaciones de fuerza no completamente regidas por la consciencia humana o por la política, sino unidas a menudo a doble filo con las finanzas.

Las relaciones de competencia —para obtener altura, visibilidad y posición— estaban unidas a la política y al gobierno locales, a la fuerza de trabajo, a los inmigrantes que, obreros o emprendedores, mantuvieron de todas maneras relación con los rascacielos.

El binomio ver-poder presenta una doble finalidad: controlar y ser visibles, es decir, potentes, en un área fálica, donde los objetos urbanos se disputan la fortaleza (espacio/tiempo/acción) dentro de la cual coinciden ser y aparecer. Así es como el Manhattan de los rascacielos expresa el ver y ser visto. La insularidad que la caracteriza hace hincapié en este aspecto: las vistas históricas, los diseños, los mapas sesgados, las imágenes fotográficas, los primeros documentales, el mismo impacto de la primera *panorámica* urbana para quien arribara a Ellis Island muestran, a gran escala, una unidad morfogenética distinguible, rodeada por un perímetro donde en un principio no se construía, exceptuando las infraestructuras conectoras (puentes, túneles, muelles). Un flanco de agua donde más tarde surgirían grandes edificios emblemáticos y algunos rascacielos como el edificio de la ONU.³⁹

Metro

El 27 de octubre de 1904 George B. McClellan júnior, alcalde de Nueva York, inauguró la primera línea del metro neoyorquino conduciendo él mismo el tren desde el ayuntamiento (City Hall) hasta la calle 10. No se trataba del primer suburbano de Estados Unidos o Europa⁴⁰ pero, en poco tiempo, el metro de Nueva York se convirtió en el sistema de transporte número uno y más extenso de todo el país.

La construcción del tramo inicial del metro se llevó a cabo después de la construcción de algunos tramos de la *Elevated*, una línea ferroviaria sobreelevada, a vapor y más tarde electrificada,⁴¹ que se implantó en torno a los años sesenta del siglo XIX. La línea del metro unía Greenwich Street con la Novena Avenida utilizando ramales ya

39. El rascacielos de la ONU, terminado en 1952, es uno de los numerosos edificios que forman la sede general de Naciones Unidas. Se encuentra en Turtle Bay, Manhattan, junto al East River.

40. Inauguración de algunos metros: Londres, 1863; Glasgow, 1896; Budapest, 1896; Boston, 1897; París, 1900; Berlín, 1902; Atenas, 1904; Philadelphia, 1907; Buenos Aires, 1913; Barcelona, 1924; Tokyo, 1927; Osaka, 1933; Moscú, 1935.

41. El asunto de la electrificación se inició durante la llamada *War of Currents* (Guerra de las Corrientes entre 1880 y la década posterior), que entablaron T. Edison y G. Westinghouse (quien se servía de los descubrimientos de N. Tesla), antagonistas en el suministro de la electricidad. La corriente alterna se adoptó como estándar, pero el metro de NYC optó por la corriente continua, como proponía Edison.

existentes de la sobreelevada, gracias a la participación de numerosas empresas privadas que integraron las primeras obras con sectores que, en su mayor parte, fueron desmantelados después.

En sus inicios, el metro recorría unas 9 millas, atravesaba 28 estaciones y comunicaba City Hall, en Lower Manhattan, con la Grand Central Terminal (en la calle 42), el gran *nudo* de Broadway, y llegaba hasta Harlem (calle 145). En 1905, la línea se prolongó hasta el Bronx, en 1908 se comunicó con Brooklyn y en 1915 llegó hasta Queens.⁴²

Al recorrido norte-sur que ponía en comunicación rápida zonas *extremas* del territorio de Manhattan se unieron otros ramales que permitieron una movilidad más eficiente, influyendo en el desarrollo del asentamiento humano, rindiendo más atractivos determinados sectores de la ciudad e incidiendo en el valor del suelo y, por tanto, en el mercado inmobiliario. Algunas zonas se reconvertían rápidamente y se organizaban nuevos *entramados* entre territorios de influencia recíproca. (Fig. 35)

El 27 de octubre de 1904, cuando 100.000 personas experimentaron su primer viaje en el interior del vientre de Nueva York, *The New York Times*, responsable de la apertura de una importante estación en Times Square, documentó la emoción del momento en una publicación:

Por primera vez en su vida, el Padre Knickerbocker viajó al subsuelo. Se introdujo bajo tierra en compañía de sus 150.000 “hijos” que, entre los toques de silbato y los cañonazos de las salvas, experimentaban su primer trayecto en metro, algo que durante años se había ridiculizado por imposible.

El metro, universo paralelo a la ciudad de la superficie, prodigioso *dispositivo* de la contemporaneidad y gigantesco *passage*, proyectó a Nueva York al futuro. Se convirtió en un nuevo espacio colectivo para atravesar la ciudad donde se podía *escuchar* el estruendo de la máquina urbana y se experimentaba la visión cinemática mediante el mismo movimiento de los trenes y al pasar por las estaciones.

La planificación del sistema de transporte quedó inaugurada con el «Rapid Transit Act», un decreto de 1894 que instituyó una Comisión que establecía la red de los recorridos, la distribución de los accesos, las licitaciones y las asignaciones a cargo de empresas privadas. A menudo esto desencadenaba conflictos y batallas legales que desviaban las decisiones tomadas a contracorriente hacia otros objetivos, incluso considerando inderogables algunas intervenciones que conectaban ejes urbanos como Park Avenue y Union Square.

42. En 1932 se constituyó el IND (Independent Subway System) que, en 1940 compró el IRT y el BMT (Brooklyn-Manhattan Transit). Actualmente, la red suburbana consta de 22 líneas interconectadas, más de 200 millas de recorrido y unas 468 estaciones. La gestión está a cargo de la MTA (Metropolitan Transportation Authority).



Fig. 35. Las redes de transporte urbano en 1908.

El límite marcado por la *Consolidation* de 1898 fue determinante ya que puso en evidencia la enorme dimensión de la conurbación y la necesidad de surcarla con una red interurbana de transporte. De esta manera, el esquema inicial, orientado de norte a sur, evolucionó hacia una estructura en H que comunicaba el este con el oeste. Algunas de estas intervenciones (por ejemplo, la Broadway con la Lexington Avenue) ocasionaron *migraciones internas*, influyendo así en la estructura urbana y, por ende, en el mercado inmobiliario.

El desarrollo, acaecido en una progresión no lineal, afectó a lugares emblemáticos como las avenidas Bowery y la Tercera Avenida, áreas neurálgicas donde vivían los emigrantes. La red la implantaron un sinfín de empresas: el *Paradigma New York* que *a priori* actuaba sin una clara planificación, aspiraba de todas maneras a ser eficaz y, de hecho, entre 1910 y 1939, la red ya era bastante extensa, mientras que a partir de 1929 se reunificaron los gestores, aunque el papel de los diferentes actores económicos y políticos siguió teniendo importancia, pues en ocasiones recortaban financiación aislando algunas áreas marginales, habitadas por grupos vulnerables.

RASCACIELOS:

METAMORFOSIS SELECTIVAS Y SISTEMA URBANO

Una referencia acreditada del fenómeno de los rascacielos fue el Equitable Life Assurance Building (casi homónimo del posterior Equitable, construido en 1915), inaugurado en 1870 y devastado por las llamas en 1912. (Fig. 36) El Equitable, de 47 metros de altura (7 plantas más el ático), superado cuatro años más tarde por la imponente torre con reloj del New York Tribune Building (obra de R. M. Hunt), (Fig. 37) está considerado en numerosas fuentes el primer *rascacielos* del mundo. Fue el primero que instaló ascensores hidráulicos (de la empresa Otis); fue diseñado por A. Gilman y E. H. Kendall (las estructuras son obra de G. B. Post) entre Broadway y Cedar Street y se erigió mediante un concurso convocado por Henry Hyde, presidente de la Equitable Life Assurance, consciente de que el consecuente impacto publicitario sería descomunal.

El ascensor fue un requisito fundamental para la construcción de los edificios altos, sin el cual las arquitecturas verticales o *vertical architectures* como las definió Barr Ferree, no hubieran sido posibles. El Western Union Telegraph Building I, (Fig. 38) de 10 plantas (completado en 1875, de G. B. Post), entre Broadway y Dey Street, fue el segundo edificio con ascensor y el New York Tribune Building (iniciado durante una crisis financiera en 1873 y completado en 1875, obra de R. M. Hunt) en Park Row, el tercero. Ambos fueron construidos con materiales ignífugos y posteriormente demolidos.

En aquella fase inicial se experimentaban lenguajes nuevos y recursos técnicos que permitieron alcanzar grandes alturas que fascinaban, maravillaban y atraían enormemente la atención. Entre los edificios más famosos de 1870 a 1890 (durante un primer *boom* constructivo), mientras estaba cambiando el paisaje de Lower Manhattan, sobre todo entre Bowling Green y City Hall, se encuentra el Lincoln Building (completado en 1887, proyecto de R. H. Robertson), cuyo cuerpo compacto se erige en el esquinazo de una manzana entre la calle 14 y Union Square West.

El Corbin Building es otro importante *proto-rascacielos*, (Fig. 39) un inmueble comercial entre Broadway y John Street, obra de F. H. Kimball. El edificio, que toma el nombre de Austin Corbin, banquero, contratista inmobiliario y presidente de la compañía ferroviaria Long Island Rail Road, fue completado en 1889. Alcanza solo 9 plantas, resulta relevante desde el punto de vista técnico⁴³ y está dotado de una bellísima fachada coronada con dos pequeñas pirámides rojas, con un flanco reducidísimo y otro más amplio en la calle perpendicular al eje.

43. Por la cimentación neumática mediante cajones, el armazón de acero, las bóvedas estructurales introducidas en NYC por Rafael Gustavino y además por los materiales ignífugos.

44. Estos tres arquitectos fueron autores de numerosas construcciones: el Goelet Building; el Madison Square Garden II; el Cable Building (un edificio compacto del 1894, en NoHo, con armazón de acero y fachada de terracota); el Washington Square Arch; algunos edificios dentro del Prospect Park (en Brooklyn); algunos edificios del campus de la Columbia University; la sede del *New York Herald*, demolida en 1921; la Morgan Library & Museum; algunos de los edificios que componen la New York Public Library (el de la Quinta Avenida es obra de otro importante estudio, Carrère and Hastings); la Pennsylvania Station; el Hotel Pennsylvania. Muchos de estos edificios fueron diseñados principalmente por S. White, asesinado el 25 de junio de 1906. Véase F. SCHIAVO, 'The Red Velvet Swing: Murder at Stanny's Garden'. En *Dialoghi Mediterranei*. 2018, n. 33.



Fig. 36. El incendio del Equitable Life Assurance Building.



Fig. 37. El proyecto del New York Tribune Building.



Fig. 38. El Western Union Telegraph Building en 1888.

En aquellos años se estaba rediseñando la parte de Broadway en Downtown, donde se incrementaban los valores inmobiliarios, donde las instituciones y las grandes compañías establecían sus sedes y donde, además, se rellenaban las partes irregulares del terreno con el fin de que existiera en Broadway al menos una fachada diseñada para llamar la atención. Además del edificio Corbin, en Broadway surgió el Bowling Green Office, completado en 1895 y, no muy lejos del mismo, entre 1907 y 1914, se edificó otro coloso, el Municipal Building (Fig. 40) (David N. Dinkins Municipal Building), proyectado por William M. Kendall, del estudio McKim, Mead & White.⁴⁴

El David N. Dinkins Municipal Building, activo tanto a nivel civil como a nivel de percepción del paisaje urbano (citado como ejemplo en el manual *The American Vitruvius: an architect's handbook of civic art*), se encuentra al principio de la Chambers Street (una calle derecha y secante) y cierra al oeste un sistema denso, constituido por una estratificación heterogénea que cubre visualmente una parte (al este) del litoral de la isla, constituida por un área descoordinada donde se encuentra la rampa del Brooklyn Bridge. En este sentido, el Municipal Building es una muestra de cómo los edificios —más allá de un proyecto urbano y sin una definición preventiva de forma y función sectoriales— actúan como elementos resolutivos y articuladores del paisaje fuera de las previsiones del plano o de un proyecto unitario.⁴⁵

El armazón de acero se empezó a usar con mayor frecuencia durante los últimos años del siglo XIX.⁴⁶ En 1902, D. H. Burnham lo empleó en el icónico Flatiron, otro potente indicador y *generador de espacio*, así como en el West Street Building (Fig. 41) (de 1905,



conocido como 90 West Street), otro rascacielos que buscaba visibilidad y la creación de un espacio urbano, obra de Cass Gilbert, autor del Woolworth Building. El West Street Building, sede de la Coal & Iron Exchange, Railroad & Iron Exchange, fue una empresa especulativa que atrajo a importantes compañías, gracias además a su proximidad al río Hudson y los muelles. Sufrió un gran daño a consecuencia del atentado del 11 de setiembre de 2011 y hoy en día cierra un subsistema urbano ampliado, constituido por algunos espacios vacíos (hecho poco común en Downtown Manhattan), y ocupa el esquinazo entre la West Street y el Memorial del 11 de setiembre.

El Bayard-Condict Building (Fig. 42) es otro de los edificios relevantes. Fue diseñado por L. Sullivan, en línea con la Escuela de Chicago, de la cual este arquitecto fue el mayor exponente. Construido entre 1897 y 1899, se encuentra en NoHo (hoy en día zona exindustrial), cerca de Washington Square Park.

El Bayard-Condict Building, *landmark* desde 1975, es la única obra neoyorquina del arquitecto que incidió muy profundamente en el lenguaje arquitectónico de Chicago. Está constituido por una base amplia y abierta que da a la calle y favorece la percepción de la verticalidad del edificio. Sus 13 plantas de altura presentan un diseño radical contrario a los códigos arquitectónicos americanos que, en aquel periodo, a menudo imitaban el modelo renacentista. A pesar de haber influido poco en la arquitectura neoyorquina, el edificio ofrece algunos principios: la relación entre la parte alta y la base, que desempeña un importante papel en la definición del espacio urbano; la correspondencia entre el armazón de metal

45. Resulta de interés al respecto el cuadro *Chambers Street and the Municipal Building*, obra de Colin Campbell Cooper de 1922, que muestra de qué manera el edificio configura una potente mole que cierra visualmente, con su propia masa cándida y envolvente, la perspectiva de Chambers Street, calle que llega hasta el West Side junto al río Hudson. El edificio fue dedicado a David N. Dinkins, abogado, demócrata y primer alcalde negro de NYC, elegido en 1990 y en el cargo hasta 1993.

Fig. 39. El Corbin Building.

Fig. 40. El Municipal Building y el New York World Building.

Fig. 41. El West Street Building.

Fig. 42. El Bayard–Condict Building.

Fig. 43. El Trinity Building y el U.S. Realty Building.



46. Entre los primeros edificios, el Washington Life Insurance Building (1898, de C. L. W. Eidlitz); Bayard–Condict Building (1899, de L. Sullivan); Tower Building (1889, de B. L. Gilbert) en Broadway, demolido en 1913. El mismo arquitecto Bradford Lee Gilbert (casi homónimo del autor del edificio Woolworth) convenció a los responsables del New York City Buildings Department de que concedieran los permisos para la construcción del almacén de acero.

47. De Heinigke & Bowen, dos artistas que contribuyeron a transformar un espacio útil de acceso en un monumento conmemorativo del comercio.

—uno de los primeros en Manhattan y por tanto, inicialmente abonado por el Department of Buildings— y las divisiones externas (las pilastras; las paredes interiores son de ladrillo); la articulación específica de la fachada, decorada en terracota que, sin enmascarar la propia altura, utiliza una tripartición funcional: las dos primeras plantas albergan el departamento comercial de un banco y la parte más alta, coronada con una cornisa fuertemente caracterizada (ángeles y frisos), resalta la parte superior del edificio.

Entre finales del siglo XIX y los primeros años del XX la zona entre Broadway y Park Row estaba experimentando una transformación radical (con los edificios que albergaban periódicos), pero la construcción de la Singer Tower en 1908 —el edificio más alto durante un año hasta la aparición del Metropolitan Life Insurance Building (en Midtown) en 1909— supuso un cambio más determinante. La Singer Tower, en Liberty Street (cerca de Broadway), fue diseñada por E. Flagg. Esta torre, en analogía con el edificio Woolworth (por la relación entre el arquitecto y el promotor respecto a la planificación comercial del rascacielos en su conjunto y las soluciones formales adoptadas, como por ejemplo en el *hall* de entrada),⁴⁷ confirmaba la importancia del área en calidad de nudo alrededor del Financial District, que actuaba de manera muy potente sobre el *skyline* que, en el imaginario de la época, englobaba aquellos edificios que definían la línea del cielo y de la tierra en Manhattan, visto desde Brooklyn.

Esos edificios cada vez más altos, situados en las inmediaciones del Financial District, en contacto con Lower East Side, donde vivían los emigrantes, mostraban una realidad contradictoria,

reflejo del dinamismo y de las acciones de gobierno que no velaban por las minorías y favorecían la preponderancia del sistema capitalista. De los primeros diseños del siglo xx,⁴⁸ algunos presentaban edificios mastodónticos y pasarelas suspendidas, conformando un imaginario creíble, bastante similar al ambiente transformado por edificios como el Trinity Building y el U.S. Realty Building,⁴⁹ (Fig. 43) que no se relacionaban en términos tradicionales con la espacialidad circundante. El primero (construido entre 1905 y 1907, en el lugar anteriormente ocupado por el edificio homónimo de 5 plantas, obra de R. Upjohn, de 1853) y el segundo, creado dos años más tarde, aparecen en sendas parcelas, separados por Thames Street. El arquitecto F. H. Kimball⁵⁰ y los contratantes intervinieron la calle intermedia (de unos 8 m) al norte, causando un desalineamiento y una discontinuidad en la prolongación de la calle hacia el oeste. Unidos por una pasarela añadida en 1912, las dos construcciones de 20 pisos —ambos *entrelazados* con la Trinity Church— presentan algunas diferencias en su coronamiento y una importante simetría en los frentes.

Desde mediados del siglo xix en adelante, compañías como Singer, Metropolitan Life Insurance, Woolworth, Bankers Trust Company, Trinity Company, U.S. Realty, City Investing o Equitable Life Assurance Society modificaron la configuración de una parte de Lower Manhattan. La isla, escenario de una morfología variable, condicionada por la venta y la propiedad de las parcelas, así como por una difícil expansión perimetral, ya de por sí estrecha y larga, en el sur queda aún más marcada por el tejido irregular de las parcelas de la histórica Nueva Ámsterdam, cuyos edificios fueron prácticamente sustituidos en su totalidad, pero cuya configuración planimétrica sufrió solo ligeras alteraciones.

EL DEBATE Y EL MODELO

Muchos arquitectos, Francis H. Kimball entre otros, eran contrarios a las reglas demasiado rígidas para la construcción de los rascacielos (las que no estaban relacionadas con la seguridad estructural), mientras que otros, como Carrère & Hastings, eran partidarios de la reglamentación.

La fase crítica del conflicto teórico, combatido sobre todo mediante recaídas empíricas, se alcanzó con la construcción del Equitable Building (en el mismo sitio donde un incendio había destruido el edificio homónimo). Este edificio macizo y compacto, terminado en 1915, provocó la formalización del *Zoning* de 1916, la

48. Diseños como *King's Dream of New York*, de H. Pettit, en *King's Views of New York, 1908-1909* (publicado por Moses King).

49. Desde 1988 ambos designados *landmarks* por la New York City Landmarks Preservation Commission.

50. Arquitecto del *star system* de la época, junto con C. Gilbert, Clinton & Russell o McKim, Mead & White. En 1879, F. H. Kimball inició una colaboración con un colega inglés, T. Wisedell, y estudió la arquitectura europea, que le influiría profundamente.

significativa *fractura* que determinó el nacimiento de una forma tridimensional, de la que se declinaron numerosas variaciones, fundada sobre el *setback*.

Las mastodónticas construcciones que surgían rápidamente, primero en Downtown y después en Midtown, recibían a diario a una *masa* que transitaba sobre todo entre Brooklyn, Queens y Manhattan, evidenciando la manera en que un solo edificio podía ser motor y combustible de la economía, una máquina de producir dinero. El rascacielos (objeto de deseo), contrapeso de la fábrica (objeto de desecho hasta la fase posindustrial), transformaba la ciudad. Incluso la belleza, en el sentido clásico, podía ser refutada y superada —aunque aún determinara la configuración de la imagen urbana global— cambiando los cánones ortodoxos por otras cualidades con el fin de atraer y epatar.

Los comportamientos sociales eran indicadores del desarrollo, pero del mismo modo lo eran los rascacielos, por su relación con la transformación del mercado laboral, caracterizado por un *corpus* variable de actividades económicas y construcciones, como los almacenes para el estocaje, o para el sector industrial, o como los puentes o los bancos, cuya presencia se intensificó a principios del siglo xx.

El impacto restrictivo de la *Zoning Resolution* de 1916 empezó a verse plenamente alrededor del año 1919-1920 (tras la Primera Guerra Mundial). El Heckscher Building (Fig. 44) (hoy Crown Building, completado en 1921), entre la Quinta Avenida y la calle 57, es un ejemplo de dicho impacto, pero los años sucesivos se caracterizaron por la influencia de un rascacielos jamás creado, diseñado por Eliel Saarinen (padre de Eero) para el diario *Chicago Tribune*. El proyecto de Saarinen (29 plantas) consiguió el segundo puesto en el concurso convocado para la sede del periódico y supuso una variación del *setback* de 1916 de intensa expresividad. (Fig. 45)

Aquel diseño influyó en el lenguaje arquitectónico posterior y no solo en New York City,⁵¹ donde en 1922 y 1923 se proyectaron dos edificios *hijos* del Tribune del arquitecto finlandés: el Shelton Hotel⁵² de Lexington Avenue, diseñado por A. L. Harmon, y el Barclay-Vesey Building, (Fig. 46) proyectado por R. T. Walker, conocido como el New York Telephone Company Building (ahora Verizon Building), sede de la compañía telefónica neoyorquina, en TriBeCa.

Otros rascacielos, entre ellos uno de 1926 y otro de 1927, muestran de qué manera el *setback*, en sus diferentes variaciones, influiría formalmente en la imagen de la ciudad y en su paisaje durante un periodo de gran vitalidad económica. El primero es el compacto y simétrico Paramount Building, de Rapp & Rapp,⁵³ de 35 plantas,

51. El American Radiator Building, obra de R. M. Hood, J. M. Howells, J.-A. Fouilhoux de 1924; el Daily News Building, de J. M. Howells y R. M. Hood, J. A. Fouilhoux de 1930 (ambos en Midtown). El primero, que se erige sobre el Bryant Park, posee un gran impacto visual, no solo por la forma, influida por el *setback*, sino sobre todo por las propuestas cromáticas (en este caso ladrillos negros y dorados) y los elementos decorativos.

52. Del cual G. O'Keefe, que fue huésped del hotel entre 1925 y 1936, pintó *East River from the Shelton Hotel*, de 1928, hoy en el MET.

53. Importante estudio de arquitectos, activos sobre todo en Chicago. En este caso, el edificio albergaba la sede de la Paramount, la productora cinematográfica fundada en 1912 por Adolph Zukor, un productor de origen húngaro y L. Lasky, un productor americano de origen alemán.



entre las calles 43 Oeste y 44, en Times Square. Es un edificio que cierra una macromanzana generando un área polarizante de continuidad visual en uno de los ámbitos más caóticos (hoy en día) y discontinuos de la ciudad. (Fig. 47) El segundo es el Fred F. French Building, (Fig. 48) en Midtown, entre la calle 45 y la Quinta Avenida, obra de H. D. Ives e Sloan & Robertston, quienes trabajaron asimismo en el complejo residencial de Tudor City (deseado siempre por la Fred F. French Company). El Fred F. French Building, un rascacielos de 38 plantas de acentuada verticalidad, es un edificio esquinero, austero y geométrico con un *hall* monumental, hecho de ladrillo y terracota y decorado con paneles de bronce.

Desde 1870 hasta principios del siglo xx se construyeron un sinnúmero de edificios y los primeros *auténticos* rascacielos. En una fase inicial, cuando la ciudad estaba asentando su propia posición y rango, se erigieron numerosos hoteles que, al principio, no alcanzaron alturas muy elevadas (el Waldorf-Astoria en su primera versión contaba solo con 10 plantas);⁵⁴ algunos edificios de apartamentos; un determinado número de *lofts* —para uso industrial, más macizos en su aspecto externo, en zonas como SoHo— y muchísimas oficinas.

A partir de la segunda mitad del siglo xix la altura de los edificios estaba comprendida entre las 10-12 y las 28 plantas (con una distancia entre plantas bastante constante, que se redujo sucesivamente por motivos económicos). Entre los edificios de esta época se encuentra el New York World Building, (Fig. 40) obra de G. B. Post de 20 plantas, sede del periódico de Joseph Pulitzer.

Los años siguientes, hasta 1900, se caracterizaron por un aumento considerable de la altura de los edificios, la densificación

Fig. 44. El Heckscher Building.

Fig. 45. El Chicago Tribune en el proyecto de Eliel Saarinen, de 1922.

Fig. 46. El Barclay-Vesey Building en 1920.

54. Edificado en 1893, ampliado en 1897 y demolido en 1929 para cederle sitio al Empire State Building. El actual Waldorf-Astoria Hotel fue erigido en Park Avenue en 1931, junto al Seagram Building y la Lever House, ambos de los años 1950.



Fig. 47. Times Square y el Paramount Building en 1957.



Fig. 48. El Fred F. French Building.



Fig. 49. El Park Row Building en 1899.



Fig. 50. El Metropolitan Life Insurance Building.

de Broadway (a pesar de las frenéticas subidas de los precios de las parcelas) y de un inicial desplazamiento hacia el norte, corroborado durante los años sucesivos, de oficinas, hoteles y *lofts*, cuyo número aumentó considerablemente entre 1895 y 1897, por el desarrollo de algunos sectores productivos de la industria ligera como el de la confección.

El edificio más alto (28 plantas) construido en aquel periodo superaba los 100 m; se trata del Park Row Building, (Fig. 49) de 1899, obra de R. H. Robertson. Construido con armazón de acero y muros de ladrillo, el edificio sigue siendo un punto destacado en las vistas, al recorrer Broadway o Park Row (está enfrente del Woolworth Building). Su fachada alta, estrecha y simétrica, alberga la sede de un periódico y costó un millón de dólares.

La distribución y concentración de los rascacielos, además de evidenciar el papel de algunos edificios, era muestra de la progresiva articulación del sistema (económico y social). En este sentido fue emblemática la *colonización* de la zona entre Park Row y Broadway por parte de numerosas sedes de periódicos e importantes empresas, en una parte de Downtown donde el índice de revalorización era altísimo y los costes de las parcelas subían de un modo vertiginoso.

Además del aumento demográfico (las migraciones), fueron numerosos los factores que provocaron semejante cambio incremental. En 1883 tuvo lugar un crecimiento repentino del número de edificios, en consonancia con la difusión de los periódicos y sobre todo con la inauguración del Brooklyn Bridge, cuyo papel en la localización de los principales actores económicos en las zonas limítrofes al puente fue fundamental.

En la década siguiente, aun confirmando el peso y la polaridad del núcleo entre Park Row y Broadway, al igual que de toda el área meridional de Broadway, hoy en día saturada, los crecientes valores inmobiliarios y el desarrollo al alza de la ciudad impulsaron el asentamiento urbano hacia algunas zonas del norte de Manhattan. Este hecho fue provocado además por otros factores, Central Park, entre ellos, ya que influyó en los valores y la actividad del sector inmobiliario en la zona en torno al parque.

La actividad constructiva empezó a trasladarse hacia Midtown ya desde finales del siglo XIX, donde, entre 1893 y 1909, se edificó el Metropolitan Life Insurance Building,⁵⁵ (Fig. 50) sede de la empresa homónima que se había establecido en NYC en 1868. Este edificio (conocido también como Metlife Tower), completado en 1909, se instaló en las inmediaciones del Madison Square Park (abierto al público en 1847)

El Metropolitan Life Insurance, diseñado por Napoleon LeBrun & Son, presenta 50 plantas (más de 200 m de altura) y una imponente torre, acorde con un modelo propuesto por muchos edificios coetáneos, e incluso posteriores, como la Singer Tower, a su vez fruto de la meteórica carrera de la compañía homónima, fabricante de máquinas de coser. El Met Life Insurance Building⁵⁶ se encuentra entre los *inventores* del *skyline* y no solo por su altura. La pequeña cúpula dorada sobre la cubierta piramidal se ve desde lejos, refleja la luz y, en virtud de semejante visibilidad, inaugura el tema de la coronación de un edificio —resuelto con una interesante solución—, cuestión urbana fundamental. En New York City, la parte más alta, se podría decir reflexionando provocativamente sobre los lúcidos escritos de Jane Jacobs, es casi más importante que la unión con el suelo, por la forma de la isla, rodeada de ríos y dotada de lugares que permiten la vista icónica de Manhattan desde numerosos puntos, gracias a la exigua dimensión del territorio o a la aparición de los miradores⁵⁷ entre las alturas, en la lucha por alcanzarlas.

En este sentido, el *skyline*, la forma más específica del paisaje neoyorquino, forma parte de los objetos urbanos con mayor poder de seducción. El *skyline* nació hacia finales del siglo XIX y a principios del XX ya estaba plenamente representado, a causa del *boom* económico, el uso de la fotografía y el cine y el incremento de la construcción. La *forma urbis* en gran altura empezó a asumir entonces una silueta determinada (pero variable) y puso en evidencia la manera en la que los rascacielos actuaban a nivel del suelo y el cielo, inmiscuyéndose y modificando, con los atributos

55. El Met Life Building no fue el primero de los edificios que se construyeron en la zona norte. Entre aquellos primeros se encuentran el Lincoln Building, de 1887 (existe otro Lincoln Building de 1930), relacionado con la transformación de Union Square y el edificio Flatiron (1902).

56. No confundirlo con un edificio casi homónimo, el Met Life Building (el PanAm), otro coloso más reciente (de 1963) en Park Avenue, diseñado por el estudio Emery Roth & Sons, con Walter Gropius y Pietro Belluschi.

57. Además de los miradores públicos como el reciente Observation Deck (2015) del One Trade Center, o el del Empire State Building (inaugurado en 1933), o el GE Building (del Rockefeller Center), se encuentra el Top of the Rock. El paisaje urbano, por tanto, se puede ver desde numerosas terrazas que se han convertido en otro ámbito urbano, cuya presencia influye, entre otras cosas, en la dinámica del mercado inmobiliario.

de la contemporaneidad, lo que metafóricamente había representado la subida a la cumbre durante el Romanticismo: el desafío.

El contacto directo con la propia individualidad, el traspasar los límites, mostraba y muestra aún hoy el cuerpo unitario de NYC, heterogéneo y orgánicamente perceptible. En este sentido, la forma de la ciudad vista de lejos es el único objeto tridimensional evolutivo que puede ser, en el fondo, abarcado con una sola única mirada. La complejidad de las intervenciones urbanas individuales pasa así casi a un segundo plano, superada por una figura potente que actúa sobre la percepción y la idea de la ciudad: el *paisaje total* del *skyline*.⁵⁸

La imagen de la *corona* del Met Life Insurance Building (cuya iluminación no se apagaba nunca), una especie de *luz eterna*, fue utilizada como publicidad por la empresa aseguradora durante muchos años, práctica habitual en una ciudad donde los rascacielos a menudo poseían tales virtudes. La torre, decorada con un reloj, se creó según el modelo veneciano de San Marcos y presenta una potente función comunicadora. En aquel tiempo, el vicepresidente de la empresa, Haley Fiske, hizo hincapié en el papel de la torre, afirmando en qué medida ejercía de cebo promocional sin que la empresa pagara un centavo por una campaña publicitaria semejante.

El eslogan de la Met Life rezaba: «The Light That Never Fails». La luz, metafórica y real, hizo del edificio un icono y, tal y como ocurrió con el Empire State Building (en la película *King Kong*), aquel Met, punto de referencia y *brújula* urbana, se convirtió en el protagonista de una *short fantasy-story*, obra de M. Leinster publicada en 1919 en una revista. El relato *The Runaway Skyscraper* trata sobre un ingeniero, Arthur Chamberlain, cuya oficina se encuentra dentro del edificio del Met. Cuando el sol empieza a cambiar de dirección, Arthur es el único que entiende que la fractura de la corteza terrestre, más que provocar el hundimiento del edificio, está causando el desplazamiento del rascacielos a un periodo temporal precolombino. Chamberlain, comprendiendo que las fuerzas sísmicas que han determinado el movimiento temporal pueden utilizarse para volver al presente, actúa con la ayuda de los *habitantes* del rascacielos.

La crisis del tiempo en la historia fantástica de Leinster no era casual: muchos rascacielos de aquel periodo contaban con un reloj en su coronamiento, símbolo del tiempo utilitarista de la producción que articulaba el ritmo organizado de la explotación y el sistema capitalista.⁵⁹ En las *Tesis de filosofía de la historia* de Walter Benjamin, la decimoquinta tesis recuerda una de las

58. Véase F. SCHIAVO. 'Occhi sulla città. Lo skyline e la forma urbis di New York, tra Le Corbusier e Lewis Mumford'. En: *Dialoghi Mediterranei*. 2019, n. 35.

59. El tema se representó también en el cine: véase *Safety Last!* de Fred C. NEWMAYER y Sam TAYLOR, de 1923.

acciones llevadas a cabo por los revolucionarios durante la Revolución Francesa: «Sucedio que en muchos lugares de París, de manera independiente y simultánea, se disparase contra los relojes de las torres», reflejo de la necesidad de hacer saltar por los aires el *continuum* de la Historia —añade el filósofo alemán— introduciendo un nuevo calendario.

La parábola ascendente del Met Life Insurance comenzó en 1863, cuando se fundó la compañía para asegurar a los marineros y a los soldados combatientes en la Guerra Civil frente a las discapacidades causadas por las heridas, los accidentes y las enfermedades. La compañía, sujeta a los vaivenes financieros (como la crisis del Pánico de 1873), se reorganizó en 1879 cuando, al endeudarse el sistema de seguros en Gran Bretaña, empezó a contratar pólizas para los trabajadores y los pequeños empresarios, incrementando enormemente el campo de operaciones y los beneficios, convirtiéndose en 1909 en la primera compañía aseguradora de Estados Unidos en cuanto a resultados y número de pólizas de vida contratadas. La aseguradora, diversificando posteriormente su cartera de negocio, aumentó el propio capital, llegando a financiar, durante el periodo anterior a la Gran Depresión (1929), la construcción del Empire State Building, más tarde del Rockefeller Center y a las tropas estadounidenses durante la Segunda Guerra Mundial.

La emblemática historia del edificio Met Life Insurance muestra la transformación urbana en acción, la relativa a los grandes edificios altos, crecidos en paralelo a las compañías que se apropiaban del mercado y el territorio tejiendo su propia red e invirtiendo a menudo capitales en el mercado inmobiliario.

Los edificios mismos eran *corporaciones verticales*, actores de un proceso fundado sobre una eficiente inteligencia económica que presenciaba el conflicto entre competidores y la convergencia entre sujetos aliados y, aún en presencia de líderes indiscutibles, la creación de una relación y la organización de la construcción de un edificio o de la planificación económica del mismo como si se tratara de una empresa, con el fin de recuperar los ingentes gastos (con el alquiler de oficinas, por ejemplo).

Frente a las enormes superficies edificadas⁶⁰ (multiplicadas por el número de plantas), el proceso se llevó a cabo en una primera fase diseñando oficinas de mínimas dimensiones, ampliando el número de los inquilinos, con una estrategia que captaba la presencia de los actores económicos solventes. Esta multitud desempeñó asimismo un papel en el desarrollo urbano, poniendo en contacto a

60. El culmen de este *tipo* fueron las torres gemelas del World Trade Center, cuya superficie total ascendía a 1.240.000 m². Las torres podían albergar durante una jornada laborable a 50.000 personas y 20.000 visitantes. 110 plantas, 411,50 m de altura, que contenían, por tanto, una superficie de alquiler enorme. El WTC, no solo por la extensión, sino por la concepción, podría definirse como el prototipo de un modelo laboral nuevo, así como una agencia de desarrollo urbano y financiero.

Fig. 51. El *skyline* de Midtown, Manhattan, en 1935.



sujetos diferentes dentro de una red que, en aquella fase, era más que nada física: el rascacielos, con sus grandes dimensiones, atraía y contenía cantidades ingentes de personas, convirtiéndose así en el espacio de conexión y colisión de los *cuerpos*, tal y como aparece en tantísimas novelas y películas.

Otro rascacielos reflejo del poder y la fuerza de las aseguradoras es el New York Life Insurance Building, completado en 1928 en Midtown, zona ya colonizada en este periodo y en los años siguientes. (Fig. 51) En la edificación del New York Life Insurance Building se invirtieron 21 millones de dólares. Es la última obra (44 plantas) entre las más significativas de Cass Gilbert (autor del Woolworth Building); presenta asimismo una *corona* grandiosa: un coronamiento constituido por una pirámide dorada y reflectante y ocupa una manzana entera (una hectárea), entre las calles 26 y 27, en Madison Avenue. Se trata de un gigante para una *giant company*, que representa algo extraordinario en Manhattan, donde las parcelas tenían precios exorbitantes y los edificios surgían con frecuencia sobre franjas de tierra estrechas y largas o sobre codiciados pedazos de terreno y eran a menudo fruto de los conflictos entre ávidos e imprevisibles especuladores o entre grupos diferentes que tendían a objetivos antiéticos.

EL PARADIGMA NEW YORK

La transformación que sufrió Nueva York entre finales del siglo XIX y principios del XX fue posible gracias a las operaciones del sector privado más que del público. La misma hipótesis urbana, la imagen implícita marcada por el *Commissioners' Plan* de 1811, correspondía a un *no definir* la transformación, sino a un fluir en todas las escalas no regido institucionalmente.

Para comprender mejor la diferencia entre el modelo europeo (aún bien diferenciado en su propio interior) y el proceso neoyorquino, nos puede resultar útil comparar el Plan de 1811 para Nueva York y el Plan Cerdà de 1859 para Barcelona, el plano decimonónico donde el urbanismo del siglo XIX se expresó plenamente en términos teóricos, técnicos y empíricos, y que supuso una refundación urbana activa tanto a nivel conceptual como material.⁶¹ Un primer análisis evidencia determinadas similitudes entre los dos planos, sobre todo por la trama urbana ortogonal propuesta tanto en Barcelona como en Nueva York, pero un estudio pormenorizado de la estructura (la normativa también) y los resultados de los instrumentos de medición constatan de qué manera la fortísima voluntad de control del urbanista catalán Cerdà se correspondería con opciones opuestas por parte de los *Commissioners* que tan solo fijaron la geometría del *Grid* sin proporcionar indicaciones sobre índices de volumen total, altura, separaciones o de localización de los servicios y espacios públicos.

La Barcelona del siglo XX fue proyectada en el XIX como un espacio igualitario (todos los individuos eran iguales y tenían los mismos derechos) mientras que Nueva York, fundada sobre la homogeneidad del *Grid*, dio vida a una ciudad desigual, donde el espacio era un disputado recurso que generaba *valor* gracias a la actuación individual y/o colectiva, no institucional. La geometría del Plan de 1811, debido a la gestión urbana y los niveles de libertad posibles, no influyó de un modo severo en la morfología urbana, ni siquiera en los planos. La trama de las parcelas marcadas en planta (a veces fraccionadas, otras agrupadas), en realidad no se correspondía con ninguna adaptación en el alzado ni en el plano. NYC eludió la gran ilusión del urbanismo decimonónico europeo (control y correspondencia entre la *imago urbis* y los resultados prefigurados) transformando la incertidumbre en un punto fuerte y lo inacabado en un elemento determinante.

NYC revertía el paradigma, renegado de todas formas en la urbanización concreta de las ciudades europeas, por los efectos cruzados de las variables en materia o por el papel subrepticio

61. F. SCHIAVO. *Parigi, Barcellona, Firenze: forma e racconto*. Palermo: Sellerio edizioni, 2004; F. SCHIAVO. *Tutti i Nomi di Barcellona. Il linguaggio urbanistico: parole, immagini, dal Plan Cerdà all'Area metropolitana*. Milán: FrancoAngeli, 2005.

de los agentes privados. Ni siquiera la *visión* de Ildefons Cerdà garantizó de hecho una semejanza entre el plano de 1859 y su resultado: las manzanas abiertas de Cerdà, que contenían espacios semipúblicos de zonas verdes, se cerraron ya desde la segunda mitad del siglo XIX; las alturas y la densidad de los edificios, limitadas en un principio, se sobrepasaron; se modificó la distribución de los servicios; la deseada homogeneidad de los valores inmobiliarios sufrió numerosas fluctuaciones, dando lugar a la gentrificación y la desigualdad, aun manteniéndose en el tiempo algunos elementos estructuradores del plano que ahora conforman la espina dorsal de la Barcelona contemporánea. Entre dichos elementos cabe destacar el sistema jerárquico de los espacios y las calles, integrado en las manzanas en chaflán, una imponente solución estética y formal, muestra de la integración entre arquitectura y urbanismo.

Por el contrario, el *Commissioners' Plan* fue para NYC un principio lineal y básico que provocó libertades imprevistas, no lineales e incrementales, que generaron una retroalimentación entre la ausencia de estrategias y reglas prefijadas y el vitalismo urbano: los valores inmobiliarios fluctuantes; las decisiones de localización a menudo de iniciativa individual, ajenas al gobierno urbano institucional; el papel de los agentes privados y de los inversores o las empresas y las ventajas de la movilidad y los posicionamientos fueron motor de desarrollo y oportunidades entre el azar, la necesidad y la *inteligencia productiva*.

En este sentido fueron emblemáticos los proyectos que se fueron realizando en el tiempo: las grandes estaciones de tren y el metro, los parques y jardines, los espacios públicos y, por supuesto, los edificios *altos*. Estos son parte activa del *mercado*, directamente relacionados con las distintas tecnologías constructivas, la producción del acero y las migraciones (altísima disponibilidad de mano de obra) que hicieron de Nueva York un laboratorio experimental ajeno a la racionalidad del urbanismo europeo de los siglos XIX y XX.

Un ejemplo de la *lógica* no predeterminada del *Commissioners' Plan* se puede observar en la localización de las estaciones (Penn Station y Grand Central Terminal), en los efectos agregados sobre la ciudad y el sistema de valores urbano, sobre todo en la primera parte del siglo XX cuando, en relación con los grandes centros de operaciones o *hubs*, se terminó la Grand Central Terminal y se soterraron las vías que pasaban por el centro de Park Avenue (antes llamada Fourth Avenue o Cuarta Avenida).

EL FERROCARRIL Y EL NACIMIENTO DE LA CIUDAD DENTRO DE LA CIUDAD: LA GRAND CENTRAL TERMINAL

Cornelius Vanderbilt sénior desempeñó un papel decisivo en la construcción de la estación Grand Central Terminal, completada en 1913. Vanderbilt comenzó su trayectoria ascendente en el sector naval y, en una segunda fase, se mostró activo en el ámbito ferroviario. Este holandés de origen, que amasó una inmensa fortuna, inició con su espíritu emprendedor un proceso que conllevó una gran hazaña urbana: la construcción de la actual Grand Central Terminal (inaugurada el 2 de febrero de 1913). La estación no se configuró solo como núcleo conector o edificio *monumental* (de estilo Beaux Arts de cuño francés, con influencias catalanas en el mismo interior),⁶² sino como el resultado de un proceso inicialmente desarticulado, fuertemente competitivo, donde otras empresas habían gestionado diferentes partes de la red⁶³ y que más tarde se unificarían gracias a la colaboración pública/privada inherente al *Paradigma New York*. Precisamente en consonancia con este paradigma, las inversiones de los Vanderbilt, la evolución tecnológica, la respuesta del Ayuntamiento, el aporte de los demás accionistas locales y el papel técnico de algunos profesionales comenzaron un proceso que culminó en 1913 con la consecución de la Grand Central Terminal.

Entre los técnicos que desempeñaron un papel determinante cabe destacar a William J. Wilgus, ingeniero jefe (que, por otro lado, proyectó el montaje de la red electrificada en el centro neurálgico de la naciente Terminal con una solución creativa) y vicepresidente de la New York Central Railroad (NYC),⁶⁴ la línea ferroviaria fundada en 1853, fusionada más tarde con la Pennsylvania Railroad.

Fueron varios los factores —la expansión urbana y el asentamiento de las actividades económicas en Manhattan y en los otros cuatro distritos, sobre todo Brooklyn y Queens— que rindieron urgente la reorganización del sistema ferroviario y fue precisamente C. Vanderbilt sénior quien, entonces septagenario, dirigió la atención hacia el sector construyendo un imperio económico transcontinental, no solo limitado a Nueva York. En efecto, entre 1863 y 1867, el *Commodore* (este era su sobrenombre) asumió el control de la New York & Harlem, de la Hudson River Railroad, de la New York Central Railroad, consolidando las tres empresas en una, base de la red expandida, utilizando primero una única línea (la Harlem) de unos 8 km, entre la calle 42, la 48 y el Bronx.

Para edificar las estaciones en su forma definitiva se compraron parcelas en la zona comprendida entre la Cuarta Avenida (más tarde

62. Por ejemplo, el uso en el interior de la terminal de la bóveda catalana, diseñada por Rafael Gustavino, arquitecto nacido en Valencia en 1842 que se mudó a Nueva York, donde residió y trabajó. El Museum of the City of New York dedicó a este arquitecto y a su hijo Rafael una exposición titulada *Palaces for people. Gustavino and the Art of Structural Tile* (del 26 de marzo al 7 de septiembre de 2014). Las bóvedas de baldosas, a menudo colocadas en espiga, se encuentran por toda New York City: Grand Central Terminal (Oyster Bar); catedral de Saint John the Divine; Ellis Island Registry Hall; Elephant House, en el zoo del Bronx; Boathouse y Tennis Shelter en Prospect Park; Central Park; Grant's Tomb; Riverside Church. Las bóvedas, más ligeras que las de mampostería, son estructurales y aúnan soporte y estética.

63. Entre ellas la New York & Harlem Railroad; la New York & New Haven Railroad; la Hudson River Railroad; la New York Central Railroad.

Park Avenue) y la calle 42. El edificio que albergaba la estación fue considerado insuficiente ya en 1898 (año clave para el desarrollo urbano, por la *Consolidation* de los cinco distritos) y se llevaron a cabo algunas modificaciones bajo la dirección de B. Lee Gilbert, el arquitecto diseñador de Tower Building, el primer rascacielos.

Dos años más tarde el arquitecto Samuel Huckle y el ingeniero William J. Wilgus intervinieron en los interiores, mientras que adicionalmente fue necesario recalibrar el terminal para dotar a la ciudad de un nudo de conexión en grado de absorber el creciente tráfico ferroviario en rápido desarrollo. La construcción resultante de estas progresivas modificaciones fue rebautizada como Grand Central Station.

Al mismo tiempo urgió resolver el núcleo del túnel subyacente a la actual Park Avenue (completado en 1875 y financiado por el sector privado y el municipio), a menudo lleno de humo por el paso de las locomotoras a vapor. Se hizo necesario, por tanto, establecer la electrificación general del sistema y el soterramiento de las vías (aún más tras un grave accidente que tuvo lugar en 1902).

En aquella fase la línea competidora Pennsylvania Railroad, que tendía a invadir los *territorios* de los Vanderbilt, anunció que construiría una nueva estación en el West Side, mientras que la Rapid Transit Commission amenazó con instalar una línea de metro bajo la Grand Central Station, oponiéndose a los derechos subterráneos de la red ferroviaria.

Wilgus, debido además a las presiones de numerosos competidores, reformuló enteramente el proyecto pensando en un terminal subterráneo de dos niveles sobre el cual edificar oficinas, sedes representativas y productivas y servicios. Dicho terminal, aprobado en marzo de 1903, fue la imagen fundamental de la actual Grand Central Terminal: un sistema complejo y planificado que preveía no solo la extensión de la red, tanto en vertical como en horizontal, sino una entera ciudad artificial dentro de la ciudad, constituida en la estación por cruces, pasillos, *halls* y espacios monumentales y públicos. El terminal resultante, dinamizador de la movilidad, se configuró como una infraestructura en cuyo interior se pretendía una innovadora *cotidianidad social*, convirtiéndose en uno de los espacios y lugares más emblemáticos de Nueva York.

64. La New York Central Railroad operaba inicialmente en la zona de los Grandes Lagos y del Medio Atlántico, comunicando New York City, Boston, Chicago y St. Louis en el Medio Oeste con Albany, Buffalo, Cleveland, Cincinnati, Detroit y Syracuse.

UN LARGO VIAJE, ENTRE EL AZAR Y EL PODER DE LA EMPRESA
Conviene recordar que el sistema ferroviario de Nueva York, actor del ciclo económico y catalizador de transformaciones sociales y urbanas, empezó a estructurarse en 1832, cuando se comunicó la

calle Prince Street, en el extremo norte de Downtown, Bowery y Union Square (rebautizada en 1832) con el *pueblo* de Harlem en Uptown, mediante locomotoras tiradas por caballos, reactivando así un mayor desarrollo del tejido urbanizado en la parte septentrional de Manhattan.

A partir de 1849 se incrementaron las paradas de pasajeros, llegando a las calles 42, 51, 61, 79, 86, 109, 115, 125 y 132 y se estableció la calle 42 como límite meridional para el uso de las locomotoras que comunicaban el norte y el sur. Desde aquella calle las locomotoras venían remolcadas por caballos hacia la zona meridional de Manhattan con el fin de contener el impacto del tráfico en Midtown y Downtown y debido a que algunos grupos de ciudadanos, en particular adinerados miembros de la clase alta residentes en Murray Hill (entre la calle 34, la calle 40, Madison Avenue y el East River), convencieron al Common Council en 1858 de promulgar un decreto que prohibiese las máquinas de vapor más allá de la calle 42 (por las explosiones de las calderas, los consecuentes incendios y la contaminación). Por esa misma razón la zona en torno a la calle 42, entonces eje urbano y ámbito de conexión de fuerte densidad social y empresarial, fue elegida como el lugar idóneo para la construcción de la nueva estación.

Cornelius Vanderbilt sénior fue el primer magnate americano que, invirtiendo en el ferrocarril, incrementó la red y el propio emporio económico, construido originalmente sobre una vasta actividad naval sobre el Hudson River y hacia San Francisco, durante la fiebre del oro californiana, iniciada en torno a 1850. Vanderbilt, reafirmando la relación entre las comunicaciones, las infraestructuras y el desarrollo de América del Norte; transfiriendo su interés por el ferrocarril y adquiriendo compañías ferroviarias, inauguró nuevas formas de comunicaciones mediáticas *avant la lettre* (con estrategias publicitarias populistas además), de relación con el poder político y de organización empresarial, con la adquisición de numerosas líneas ferroviarias primero competidoras, la transformación de las infraestructuras y la *remodelación*, con las mismas infraestructuras, no solo de NYC (los cinco distritos), sino del estado de Nueva York entero.

La actuación de Vanderbilt, vista retrospectivamente, hace resurgir una refinada estrategia político-económica que podría haber guiado a este magnate visionario, accionista de tres de las cuatro compañías ferroviarias activas en aquel periodo. Se trata de una estrategia elaborada quizá valorando los procesos en marcha y las interacciones entre ellos: la gran inmigración irlandesa (fuerza de

trabajo empleada, junto con la china, en la construcción de la red ferroviaria nacional), la configuración de New York City como capital económica y el crecimiento inmobiliario sin precedentes que afectó a los cinco distritos, incluso antes de la *Consolidation* de 1898.

El desarrollo de la red, el soterramiento de las vías y de la estación en su forma definitiva (la Grand Central Terminal consta de dos niveles sobre tierra y otros dos subterráneos), así como el paso del sistema a vapor al sistema eléctrico influyeron en amplias zonas urbanas y reconfiguraron asimismo toda la Park Avenue, habitada en primer lugar por los obreros emigrantes. En aquella vía urbana renovada se trazaron, en efecto, nuevas parcelas que atrajeron inversores inmobiliarios y compradores adinerados cautivados por este bulevar americano.

La idea de racionalizar y electrificar la red de comunicación y la decisión de soterrar las vías se abrieron paso a lo largo de algunos años, por el aumento del tráfico urbano y periurbano a finales del siglo XIX y por los numerosos accidentes, acaecidos entre controversias y proyectos de expansión nunca realizados.

El 8 de enero de 1902, ya muerto Cornelius Vanderbilt sénior, en el túnel de Park Avenue acaeció un accidente grave en el que perecieron diecisiete personas y unas treinta resultaron heridas. En 1899 se había aprobado una ley adicional que prohibía el paso de las locomotoras por el túnel, concediendo un plazo de tiempo hasta 1908 para que las compañías electrificaran las líneas. Los incendios eran una amenaza real constante. Las sucesivas investigaciones habían constatado que las mismas nubes de vapor emanadas de las locomotoras habían cegado a conductores de trenes, una razón más para empezar a prohibir las locomotoras de vapor ya desde 1858.

El desastre de 1902, que urgió el uso de las tecnologías de vanguardia (como la electricidad), no fue el único. Otro accidente ocurrido en 1907 (en el cual perecieron veinticuatro personas y ciento cuarenta y tres resultaron heridas) tuvo una fuerte repercusión mediática, aunque ya en marzo de 1903 Wilgus había presentado una propuesta relativa a la terminal, en la cual se contemplaba la electrificación y los niveles separados para pasajeros y líneas ferroviarias interurbanas.

El desarrollo del imperio Vanderbilt, entre transporte marítimo y ferroviario, evidencia de una manera sólida cuál fue el *Paradigma New York*, expresión de una profunda urdimbre de voluntad, intuición e iniciativa individual (que cedía espacio a la voracidad y a la interdependencia de los emprendedores), entre acontecimientos causales y dinámicas históricas, entre sectores públicos y privados,

en una amalgama que generaba rápidas y productivas cadenas diversificadas que mantienen una estrecha relación con la transformación urbana y territorial ya desde el siglo XIX en Estados Unidos y, sobre todo, en New York City.

Así pues, resulta útil corroborar en qué medida la *casualidad*, entendida como un proceso no definido *a priori*, haya influido en el *paradigma neoyorquino*, no generado por una intención específica, sino por un cúmulo de circunstancias ante la ausencia de vínculos estables. En semejante orden, la praxis procedía del sector privado (niveles micro y macro) y cambiaba rápidamente, proporcionando materia para las instituciones gubernamentales. En otras palabras, el balance entre la norma y la iniciativa privada, a veces imprudente y sin escrúpulos a ojos europeos, se volvió (en caso de ser rechazada legalmente) savia vital y parte constituyente del *Paradigma New York*.

Cornelius Vanderbilt sénior, quien dominaba el sector naval, empezó a invertir en el sector ferroviario adquiriendo las líneas de interconexión ya existentes desde mediados de los años 1850. Con su línea ferroviaria fue capaz de ofrecer un servicio competitivo barriendo los precios. En aquellos años el magnate diversificó su propio emporio adquiriendo además empresas y propiedades inmobiliarias en Manhattan y Staten Island (de donde era originario), donde adquirió la Staten Island Ferry en 1838. Sus decisiones empresariales, como la adquisición de la línea New York & Harlem Railroad, fueron a menudo visionarias. Esta línea era, de hecho, la única (la primera de vapor) en *penetrar* Manhattan y a continuación, recorriendo la Cuarta Avenida (después Park Avenue) soterrada, llegó más al sur, hasta las cocheras a la altura de la calle 26. Esta zona, junto con otra estación en la calle 27, se convirtió en 1873 en un espacio expositivo gracias a la intervención de Phineas T. Barnum (*showman*, político, hombre de negocios y fundador del Barnum & Bailey Circus), entre otros inversores.

De la misma manera, Vanderbilt sénior fue implacable en la resolución de los *conflictos* con sus antagonistas (Jay Gould y James Fisk junior, entre otros), competidores en el control de las acciones de la Erie Railroad (una línea fundamental para el transporte de mercancías), contra quienes el *Commodore* libró una batalla sin fin hasta 1868.

En semejante clima, la Grand Central Terminal de 1913 —resultado de un largo proceso de crecimiento empresarial, de la reunificación de varias líneas ferroviarias antes autónomas, de demoliciones y reconversiones— no supuso solamente una única respuesta a la

movilidad metropolitana, sino que fue ejemplo emblemático de las relaciones entre el emprendimiento empresarial, la política, las finanzas, las migraciones (la fuerza de trabajo) y el desarrollo, convirtiéndose en un *campus* urbano, un pilar, una puerta monumental de la capital financiera, no un escenario, sino una estructura que aunaba rapidez, potencia económica, elegancia y eficacia.

En términos operativos, cuando la primera estación, completada en 1871, y la segunda resultaron insuficientes, se convocó un concurso. Era 1903 y en él participaron cuatro estudios: McKim, Mead & White; Samuel Huckel; Daniel Burnham y Reed & Stem, que lo ganó (eran especialistas en el diseño de estaciones). Al estudio de los ganadores se añadió el equipo Warren & Wetmore (Whitney Warren, Charles Delevan Wetmore), que proyectó la fachada monumental.

Como afirmó el mismo Warren, la estación sustituía en la metrópoli moderna al monumento tradicional, pero aún más en Nueva York, donde el crecimiento urbano y el Plan de 1811 no habían previsto acabados monumentales *stricto sensu*. Incluso en algunas ciudades grandes europeas, París o Londres entre otras, las estaciones conllevaban un impacto determinante en el rediseño urbano, remodelando barrios enteros. Pero en New York City, la Grand Central Terminal (Fig. 52) desempeñó un doble papel: por un lado, fue un monumento innovador, ordenado y planificado (a la neoyorquina, o sea *in progress*, por sucesivas fases) que influía en la red territorial, el desarrollo urbano y la percepción del paisaje y, por otro, fue un potente catalizador de las dinámicas de interacción entre el sector público y el privado y del mercado inmobiliario, más aún debido al asentamiento en una zona no estructurada completamente y privada de un poso histórico reconocido.

La Terminal, dotada de valor simbólico, presenta una decoración formada por el grupo escultórico *The Glory of Commerce* (nombre evocador de otro: The Cathedral of Commerce, como se denominó el Woolworth Building, inaugurado a su vez en 1913), diseñado por el escultor francés Jules-Felix Coutan y esculpido por la John Donnelly Company. *The Glory of Commerce*, que ocupa la parte superior de la fachada principal, lo componen tres figuras evocadoras: un triunfante Mercurio, un potente Hércules y una sabia Minerva. Velocidad, fuerza y sabiduría, las cualidades rectoras de la ciudad y de la estación que nacía para ser un gran motor alternativo a los flujos de movilidad, que se configuraba como centro neurálgico de los desplazamientos y parada de mercancías y personas, a escala tanto urbana como territorial.



Fig. 52. La Gran Central Terminal, en la primera década del siglo xx.

Un centro de operaciones en una ciudad que era a su vez el mayor centro de operaciones globalizado *avant la lettre* del planeta.

La historia de la Grand Central Terminal es el relato de la imagen del ascenso neoyorquino: un espacio de dinámicas continuas en la ciudad de los dinamismos.

La estación fue, además, el proyecto más grande llevado a cabo en NYC hasta aquel momento (exceptuando Central Park): 70 acres (unos 283.281 m²), 32.000 vías (unos 53 km) que confluían en 46 andenes, de los cuales 30 estaban destinados al tráfico de pasajeros (casi el doble de las dimensiones de la Pennsylvania Station, construida por los competidores de los Vanderbilt). Junto con el Rockefeller Center, el Central Park y la Grand Central Terminal representan una de las caras del desarrollo urbano neoyorquino, fruto de una planificación no rígida, flexible e integrada, tanto desde el punto de vista de las intervenciones a diversas escalas como de las interacciones (colaboración y enfrentamiento) entre el poder político y el poder empresarial.

En esa misma época, en torno a 1910, se completó otra estación (demolida después en 1963): la Pennsylvania Station (Penn Station),

que permitía la entrada a NYC por el sur. Las obras pretendían comunicar Manhattan con los otros cuatro distritos y con la inmensa red ferroviaria nacional, ampliada enormemente después de la Guerra Civil. Se proyectaron dos túneles hacia el Hudson y cuatro hacia el East River. Con estos túneles se pretendía comunicar Manhattan además con Queens (donde existía un establecimiento para el mantenimiento de los trenes) y con la red ferroviaria, la Long Island Rail Road, también esta bajo el control de la Pennsylvania Rail Road, la compañía responsable de la construcción de la Penn Station. Además de las obras para la construcción del túnel, en 1904 se inició la excavación para los cimientos de la estación, inaugurada en 1910, cuyos costes totales alcanzaron los 114 millones de dólares.

El edificio de la Penn Station, proyectado por una de las mayores firmas del *star system* neoyorquino (McKim, Mead & White; McKim y White murieron en 1909 y 1906 respectivamente), contaba con 11 vías que se ramificaban en 21. El interior comprendía varias salas de espera, grandes espacios públicos, de movilidad y permanencia. Después de la Segunda Guerra Mundial el tráfico empezó a disminuir, la Penn Station vendió los derechos aéreos y redujo el espacio designado al tráfico. Desde 1963 comenzó el proceso de demolición que, por un lado, estimuló las actuaciones de protección de los *landmarks* urbanos y, por otro, privó a la ciudad de un edificio histórico de valor. En la manzana resultante de la demolición se edificaron el nuevo Madison Square Garden y la Pennsylvania Plaza.

LOS DERECHOS AÉREOS

La altura reducida del proyecto definitivo de la Grand Central Terminal permitió el traspaso de los potenciales derechos aéreos o *Air Rights* de la macromanzana ocupada por la estación (Fig. 52) a los edificios circundantes. En realidad, el diseño original de la estación incluía una torre de 23 plantas, en estilo Beaux Arts, unida a la parte central de la Terminal y morfológicamente similar al Plaza Hotel (completado en 1907). La torre, nunca edificada y destinada a oficinas, debía haberse construido sobre el atrio de la estación. El proyecto se originó a principios del siglo XX, siendo ya William J. Wilgus ingeniero jefe y vicepresidente de las compañías asociadas New York Central Railroad y Pennsylvania Railroad.

La decisión de llamar a Warren & Wetmore⁶⁵ para trabajar con Reed & Stem (ganadores del concurso) influyó en la extensión final del proyecto, llevado a cabo a tan solo dos niveles sobre el plano tierra.

65. La pareja profesional, citada más veces, había proyectado además el Grand Central Palace, una amplia sala de exposiciones de 13 plantas de altura, sólida y compacta, edificada en 1911 y demolida en 1964, sita en Lexington Avenue, entre las calles 46 y 47.

Por esta misma razón no se hizo uso de los denominados derechos aéreos o *Air Rights*.

Los derechos aéreos, además de influir en el desarrollo reciente de New York City y ser reflejo de los mismos, sobre todo en cuanto a las alturas se refiere, han funcionado como un atípico sistema de planificación *in progress*. En efecto, si los inversores del mercado inmobiliario estaban interesados en construir edificios altos era porque resultaban atractivos y rentables y las restricciones existentes solían limitar la construcción de edificios altos demasiado cercanos, instituyendo con el tiempo algunos vínculos de zonificación.

Una cuestión crucial reside en el hecho de que los derechos aéreos eran y son transferibles de un edificio a otro, en lo que respecta al espacio vacío potencialmente urbanizable sobre la parcela o sobre edificios existentes. Esto en cuanto que los derechos definen un potencial no utilizado en venta: si un edificio tuviera una altura inferior respecto a la prevista en el *Zoning*, un edificio vecino (en construcción) podría adquirir el espacio aéreo aún no usado para construir un edificio más alto (mediante los «Transfer Development Rights»).

El desarrollo regido por el *Zoning* a partir de 1916 afectaba a la construcción de un edificio sobre una parcela, la altura y la atribución del uso final del mismo. Los «Transfer Development Rights» (relativos a los derechos aéreos) se referían a la superficie máxima urbanizable permitida en una parcela. Cuando la superficie cubierta efectiva era inferior al máximo permitido, la diferencia se definía como *unused development rights* o derechos de obra no utilizados.

Entre las diversas posibilidades existía además la fusión de dos o más parcelas adyacentes. Así, los derechos de obra no utilizados podían traspasarse de una parcela a otra y mediante la agrupación de parcelas diferentes. El traspaso de derechos entre parcelas no limítrofes solo era posible en determinadas circunstancias como, por ejemplo, para permitir la conservación de edificios históricos, espacios abiertos o lugares significativos desde el punto de vista cultural.

¿Qué consecuencias tuvieron y tienen estas normas relacionadas con la FAR?⁶⁶ Dichas medidas provocaron una mayor heterogeneidad en el paisaje y una amalgama de funciones y alturas, así como una gran vitalidad del mercado inmobiliario, extremadamente competitivo, introduciendo en el mercado no solo el terreno, sino además el espacio aéreo sobre el mismo.

Además de los derechos aéreos, hubo otros elementos y programas que influyeron asimismo en el paisaje urbano neoyorquino, permitiendo que algunos rascacielos elevaran su propia altura más allá de la prevista. Entre ellos, los *Privately owned public spaces*, conocidos

66. *Floor Area Ratio*, la relación entre la medida de la parcela y los metros cuadrados totales urbanizables en dicha parcela, variable en función del distrito, la zonificación y el uso final.

por el acrónimo POPS. Gracias a los POPS,⁶⁷ inspirados en cierta medida en el proyecto del Seagram Building, provisto de una plaza abierta frente al edificio (remetido respecto al flanco de Park Avenue), resulta posible establecer espacios públicos externos e internos en algunos edificios, ofrecidos por propietarios privados a cambio de un *bonus* (por ejemplo de una mayor superficie urbanizable y, por ende, mayores alturas) o exenciones de algún tipo.

La norma pretendía, y sigue pretendiendo, garantizar que en las zonas más densas de la ciudad se crearan espacios públicos abiertos o zonas verdes de uso público.

Estos incentivos se introdujeron en la última revisión del *Zoning* en 1961. Desde el momento en que fue promulgado este innovador programa fue posible —en caso de que se llevaran a cabo plazas o pórticos abiertos al público— construir más superficie urbanizable que la potencialmente prevista y/o gozar de derogaciones especiales, que incidían en la altura.⁶⁸

PARK AVENUE

Con la eliminación del ruido y la contaminación de las locomotoras a vapor, la Cuarta Avenida y la zona circundante, antes indeseables, se convirtieron en una atractiva área para el mercado inmobiliario. La zona, denominada Terminal City, se convirtió en una de las partes más cautivadoras de la ciudad.

Aunque la Cuarta Avenida no fue rebautizada como Park Avenue hasta 1880, ya a partir de 1870 se empezaron a construir algunos edificios de viviendas para clases medias-altas. Los bloques de viviendas, vinculados históricamente con las viviendas populares o *tenements*, donde vivía la clase obrera desde principios del siglo xx, se libraron de este estigma cuando empezaron a surgir lujosos bloques de varios pisos.

La ley «Tenements Acts» de 1901, que regulaba todos los edificios de viviendas múltiples, limitaba la altura —reducida a 80 pies (unos 24 m) ya en 1885—, a una o dos veces la anchura de la calle, mediante una norma que permitía la construcción de estructuras más altas solo en calles amplias como la avenida Broadway o Park Avenue (42,5 m de anchura).

La misma normativa autorizaba que los edificios erigidos en parcelas esquineras pudieran ocupar la superficie entera generando bloques macizos cuadrados (antes del *Zoning* de 1916, que marcaba el *setback*), configurando un frontal de calle continuo. Este hecho conllevó un incremento de los edificios de viviendas, cada

67. Si bien pertenecen a una época distinta de la mencionada, los POPS merecen una mención por haber influido en gran manera no solo en la morfología del paisaje urbano, sino además en el uso del mismo: la presencia de espacios públicos vuelve aún más poroso y menos denso el paisaje urbano, que se convierte en una zona no solo más transitada, sino también más intensamente vivida a nivel social. Ejemplo de ello es el Citicorp Center, un edificio del Midtown, completado en 1975, según un proyecto de Hugh Stubbins and Associates/Emery Roth & Sons, en cuyo interior consta (a nivel de calle) de un espacio público cubierto. Vd. <https://capitalplanning.nyc.gov/pops/>

68. Actualmente existen unos 590 POPS y se sitúan, además de en Brooklyn y Queens, principalmente en Downtown y en una parte de Midtown, muchos de ellos al sur de Central Park.



Fig. 53. Park Avenue y el Helmsley Building en 1958.

vez más altos, habitados por esa clase alta que abandonaba los edificios privados monumentales y unifamiliares, prefiriendo a menudo los áticos en avenidas prestigiosas como la recién nacida Park Avenue. (Fig. 53) Dos ejemplos: el 1105 de Park Avenue —obra del arquitecto Rosario Candela, construido en 1923 por el promotor Michael E. Paterno— contaba con un apartamento con un jardín colgante en el séptimo piso; y el 1040 de esa misma avenida, cuyo último piso, en principio pensado para el servicio, se transformó en un dúplex de lujo de grandes dimensiones. Estos edificios de apartamentos anticipaban algunos dictámenes de una nueva ley sobre este tipo de construcciones, aprobada por el estado de Nueva York en 1929. Dicha ley, gracias al *setback*, permitía la edificación de terrazas de uso exclusivo y de ascensores privados que llegaran directamente a los pisos.

El paisaje no solo cambió por las terrazas de lujo, sino además por la profusión de las cisternas de agua, camufladas estéticamente sobre los tejados (mediante el coronamiento o la parte más alta de los edificios). Las cisternas garantizaban a los áticos una reserva de agua y protección frente a los incendios. Por esta misma razón, durante la década de 1920, edificios como los situados en los números 940, 929 y 1075 de Park Avenue presentaban elementos decorativos *art déco* en sus coronamientos. Sin embargo, otros edificios, como el del número 944 de Park Avenue, declinando la riqueza de los promotores de manera más sobria, ponían en evidencia cómo la prosperidad de los propietarios particulares se podía expresar mediante numerosos lenguajes estéticos, plasmando formalmente un alto nivel de vida.

El impacto de la construcción de la Grand Central Terminal y todo su proceso precedente alcanzó a la ciudad entera, debido además al hecho de que racionalizar el tráfico ferroviario significó eliminar construcciones ya existentes, como las enormes naves ferroviarias de las cocheras de los vagones próximas a la estación. Pero algunas áreas limítrofes a la Terminal sufrieron un cambio radical por las intervenciones públicas y privadas, así como por una específica proyección urbanística inclinada a la construcción de bloques de viviendas de lujo.

Una de las intervenciones generales más significativas fue el Fourth Avenue Improvement,⁶⁹ un plan que rigió las decisiones urbanísticas y redirigió el sector entero con obras imponentes, no solo las relativas al soterramiento de las vías por debajo del nivel de calle de Park Avenue, sino además las obras de construcción del túnel y los viaductos de acero sobreelevados.

69. *Park Avenue Historic District Designation Report*, nyc.gov. New York City Landmarks Preservation Commission, April 29, 2014, Retrieved December 31, 2018.

En definitiva, la Grand Central Terminal, entre la calle 42 y Park Avenue, se convirtió en el eje ferroviario de Manhattan y de NYC, además de ser motor de enormes transformaciones inmobiliarias. El soterramiento de las vías unos 3 km liberó el eje de comunicación e influyó en la percepción del paisaje urbano que fue remodelado además con la creación de una mediana central arbolada (la anchura de Park Avenue lo permitía).

La calle reformada se convirtió en uno de los núcleos del mercado inmobiliario del siglo xx. En un primer momento, habitada principalmente por la clase trabajadora, se convirtió en uno de los *corredores residenciales* más codiciados de la ciudad, entre las operaciones inmobiliarias y la gentrificación.

A partir de 1880, algunas calles del distrito ya se habían pavimentado y en 1908 se completó el primer bloque de viviendas *alto* (14 plantas): el 925 de Park Avenue, proyectado por los arquitectos Delano & Aldrich, situado en la esquina noreste de la calle 80. Este modelo fue seguido por muchos edificios posteriores, adoptando variantes de estilo clásico como el *revival* renacentista o colonial.

Otro interesante edificio fue el situado en el número 903 de Park Avenue (1912-1913), de estilo renacentista, obra de Robert T. Lyons, arquitecto asimismo del 955 de Park Avenue (1915) y de Warren & Wetmore, ambos proyectistas de la Grand Central Terminal. Esta estructura, descrita durante un tiempo como el edificio de viviendas más alto del mundo, proyectado con una única vivienda por planta, presenta en la esquina noreste de la calle 79 una entrada en arco y una cornisa de cobre, características propias de la arquitectura renacentista italiana.

La rápida transformación de Park Avenue acaparó la atención de los medios ya a finales de la década de 1920. Este fenómeno imprevisto se definió como la calle residencial más grande y exclusiva del mundo. Considerada sinónimo de riqueza, se convirtió en residencia de una clase alta rampante que renunciaba a sus propias casas de la Quinta Avenida para mudarse a un dúplex o a un amplio apartamento de un bloque de pisos en Park Avenue.

En 1894 se fundó la Park Avenue Association, asociación pensada en principio para guiar su transformación y constituida por residentes que pretendían proteger el carácter de esta avenida, quienes se opusieron con éxito a la introducción de autobuses públicos en la década de 1910.

En 1924 tuvo lugar un incremento notable del mercado inmobiliario, una vez completados algunos edificios comerciales y de viviendas, ocupados por empresas importantes y por una clase pudiente.

La mayor parte de las construcciones se destinaba, en efecto, a familias de rentas elevadas, debido además al elevado precio de los alquileres. En 1927, por ejemplo, la renta anual de las personas que vivían en Park Avenue se calcula que ascendía a 75.000 \$, el equivalente a más de un millón de dólares actuales.

Park Avenue, sobre todo en la década de 1930 y a pesar de la crisis de 1929 (aun cuando durante la Gran Depresión cayeran los arrendamientos), se convirtió en la sede de edificios y hoteles exclusivos (pensados en un principio para los usuarios del ferrocarril) cuyo valor inmobiliario era altísimo. Estas operaciones dieron lugar a un *Historic District* entre los más interesantes y variados de la ciudad que, como muchos otros, expresa y esclarece los criterios de transformación urbana regidos por el *Paradigma New York*. Es este un paradigma basado en la ausencia de estrategias preestablecidas; en importantes actuaciones del poder económico privado, en ocasiones coordinadas con la iniciativa municipal; en intervenciones surgidas de la oportunidad y en proyectos flexibles que incidían en los procesos de planificación.

COLOSOS

El estrecho vínculo entre rascacielos y unas actividades económicas estables suponía que a través del desarrollo de empresas particulares, numerosos edificios fueran asimismo *rediseñados*. La construcción originaria, con frecuencia considerada inadecuada, se transformaba mediante algunas intervenciones, como el añadido de plantas sobre el cuerpo precedente, una torre, un edificio anexo o un replanteamiento integral. Algunos edificios se construían enteramente después de una demolición o se proyectaban de nuevo con la ocupación progresiva del solar. La sustitución de edificios fue bastante común en Manhattan, sobre todo antes de la ley de designación y consecuente protección de los *landmarks*, en vigor desde 1965. Se demolieron principalmente algunos edificios del siglo XIX o principios del XX (Singer Tower, entre otros) que, considerados no sostenibles, se derribaban completamente. Sin embargo, algunos rascacielos icónicos (como Woolworth Building) se mantuvieron en mayor medida, al igual que los construidos en las décadas 1920 y 1930. Edificios altos, monumentales, representativos y creados según criterios tecnológicos de larga duración (un considerable número de ascensores, cableado, estructuras y materiales resistentes, amplitud y versatilidad de las oficinas), cuya demolición habría exigido un importante esfuerzo económico, no compensado por las ventajas de las nuevas construcciones.

En el continuo cambio neoyorquino las obras pretendían alcanzar un alto nivel de eficacia (económica, estética, técnica y funcional) que demandaba gestión y grandes capacidades. En efecto, era necesario que los flujos financieros confluyeran, que la planificación y las programaciones espaciotemporales aseguraran rapidez y un control ajustado de los costes. El Empire State Building fue un ejemplo de esta optimización de las obras pero, por el contrario, en lo referente a la financiación destacaron los edificios Woolworth y Cities Service.

Las obras de los rascacielos se organizaban como empresas rentables, desde la elección de los patrocinadores hasta los socios coparticipantes, desde la selección de las constructoras hasta los jefes de obra, los arquitectos y los ingenieros. Hacía falta enfrentarse a las presiones inmobiliarias, gestionar técnicas innovadoras (acero para las alturas;⁷⁰ dimensiones de las oficinas, número razonable de ascensores; climatización, aislamiento térmico, resistencia al fuego); la irregular morfología de los terrenos libres por los incendios o fruto de operaciones inmobiliarias previas que a menudo daban lugar a solares (sobre todo al sur de la calle 14) debidos al desplazamiento hacia el norte de algunas compañías. Una mezcla entre meritocracia, eficacia, legalidad y pactos ilícitos, fruto de la interacción entre administración, capital financiero, mercado inmobiliario, empresarios y *capos*.

Estas condiciones (nos referimos a las legales, obviamente) requerían un acuerdo entre los sujetos que transformaban las dificultades en oportunidades, innovando y reconvirtiendo los edificios en *motores urbanos*, manifestación de la cultura material y del mundo laboral de Nueva York.

En este sentido, las diferentes *generaciones* de los edificios se caracterizaban por:

- a) Las formas unitarias no demasiado altas a principios del siglo XIX.
- b) Los coronamientos.
- c) Las torres sutiles e imponentes.
- d) Los edificios elevados, impresionantes y macizos.
- e) El *setback*.
- f) Las bases compactas con torre alta y robusta durante la década de 1930.

Mostraban no solo la relación entre las actividades económicas y los rascacielos, sino que sacaban a la luz el modo en que la ausencia de una pureza estilística, aun con algunas recurrencias,⁷¹ era reflejo de

70. El armazón de acero rindió mayor rapidez a la construcción de edificios altos, que se podían haber realizado con técnicas tradicionales también, como el cemento armado, utilizado en ocasiones. Las técnicas permitidas se incluían en algunas leyes locales como la «NYC Building Law» de 1892 que proporcionaba las normas de construcción y seguridad.

la flexibilidad, del *melting pot*, de la integración de culturas, sin apenas equiparación en una sola y variable alma, unidas a la tecnología, la falta de normas, la facilidad de demolición de algunos edificios del siglo XIX y principios del XX, hasta la adaptación de la forma a las exigencias del mundo laboral. En ese momento los rascacielos eran, además de elementos concretos, la representación del ego de los promotores y una parte consistente de la imagen de la sociedad urbana neoyorquina. Aparentar, epatar, despertar la imaginación y manifestar solvencia económica fueron y son atributos exigidos a cada uno de los rascacielos.

Entre la técnica, la estructura del *Grid*, las presiones del mercado, la normativa, las comunicaciones con la industria periurbana (del acero, por ejemplo), la investigación de la forma (tanto interna como externa), el *Zoning*, la estética y el mercado, los rascacielos vivieron una larga etapa evolutiva, sufriendo transformaciones causadas por factores tanto exógenos como endógenos. Un vistazo general, desde los inicios, hacia el año 1870, nos permite identificar algunas *generaciones* y determinadas rupturas en la creación, ya sean improvisadas o *lentas*, que modificaron la morfología de los edificios.

Más allá de los ejemplos disponibles, los pasos formales —a veces coetáneos y no siempre consecutivos— dan cuenta de la medida del poder comunicativo, las innovaciones constructivas y la evolución en marcha en cada uno de los edificios en relación con el sistema urbano.

Un conjunto que *reescribía* el espacio, expresión del espíritu emprendedor y el poder económico de los promotores. Con el tiempo, los elevados colosos urbanos modificaron su propio aspecto: desde los primeros edificios compactos, a menudo hoteles, a las construcciones más elevadas con un pequeño coronamiento o un ático, más tarde caracterizadas por una cúpula pequeña en la parte más alta (como el Domestic Sewing Machine Building, de 1873), volviéndose cada vez más macizos o más altos (como el Bennett Building, de 1873 o el Potter Building, de 1886). Algunos, con un coronamiento más lineal, se centraban en la expresividad de la fachada (o en el uso de los materiales, como ladrillos o terracota), mientras que otros utilizaban una torrecilla de dimensiones reducidas en el coronamiento (como el New York Tribune Building, de 1875; o el American Tract Society Building, de 1896). Otros, sin embargo, como el New York World Building, edificio significativo demolido en 1955, (Fig. 40) optaban por una cúpula en la cima similar a la de una basílica (donde el periodista Joseph Pulitzer instaló su estudio y a donde se mudó en 1864 él, húngaro de origen,

71. En determinadas fases, por ejemplo, entre los años 1920 y 1930, se constata un paso hacia algunas *formas* que interpretan de modo diferente el *setback*, ensalzando la verticalidad expresa mediante torres compactas y más *enjutas*, visibles de lejos por la altura conseguida gracias, entre otras cosas, a las innovaciones técnicas utilizadas y por las dimensiones en planta de las mismas torres y, por tanto, de la *sección* más amplia respecto a la fase anterior (Singer Tower, por ejemplo), así como por los coronamientos. Durante la década de 1930, en efecto, las *coronas*, a pesar de buscar un diseño que epatara (como muestra el RCA Victor Building, el General Electric Building, en el número 570 de Lexington Avenue, de la empresa Cross & Cross), optaron por una cubierta más definida, ya no en cúpula o pirámide.

al llegar a Estados Unidos). En 1883, Pulitzer adquirió el *New York World* por 346.000 dólares a Jay Gould, un diario con pérdidas, cuyo cometido cambió con la publicación de noticias con un marcado carácter sensacionalista. El periódico actuó realmente de nexo entre el mundo desarraigado y en aumento de los emigrantes, además por la sección —por primera vez— de anuncios comerciales y de trabajo.⁷² Este periódico, puente entre el país entero y los trabajadores, alcanzó una tirada de 60.000 ejemplares, convirtiéndose en el diario más vendido de Estados Unidos. Pulitzer utilizó su posición influyente y el peso del rotativo para lanzar en 1885 un micromecenazgo o *crowdfunding* (se recabaron 10.000 dólares) que financiara la conclusión del basamento de la estatua de la Libertad. Muchos inmigrantes contribuyeron, con un gesto que trascendía el valor material, testimoniando así su propia pertenencia a una nación, su nueva patria.

El periodo posterior al rascacielos de Pulitzer se caracterizó por el uso de torres altas, sutiles e imponentes sobre una base más ancha de varias alturas. Las torres, además de cautivar la imaginación, comportaban un compromiso oneroso para las empresas y las constructoras: eran costosas, requerían dispositivos técnicos y reducían la superficie de alquiler, pero influían en el imaginario colectivo, como señales simbólicas y visibles de poder y belleza.

En Nueva York, debido al *setback* de 1916, fueron bastante más escasos los ejemplos de edificios compactos (más difundidos en Chicago, tras el incendio de 1871), salvo los edificios industriales (almacenes de estocaje o fábricas de la industria ligera), con algunas excepciones: el culmen fue el mastodóntico (varias veces mencionado) Equitable Building (1915), cuya forma dominante e inminente en un territorio exiguo generó muchos problemas, afrontados parcialmente por el *Zoning* de 1916.

Los edificios de las aseguradoras,⁷³ como el ya citado Metropolitan Life Insurance Building, (Fig. 50) o el Equitable Building, formaban parte de los casos emblemáticos del poder *in progress* de algunos protagonistas del mundo financiero. La nueva sede de la Met Life, fuera del Financial District, en un área de Midtown que era bastante menos densa, se prestaba a sucesivas anexiones e integraciones tanto en planta como en alzado, mostrando en qué medida unas ingentes posibilidades económicas, unidas a la ausencia de normas rectoras, generaron una libertad de expresión inmensa. En efecto, se pudo modificar la ocupación inicial en planta de una parcela (en el Met Life Building), definida por el *Grid* de 1811, aunque en principio estuviera fragmentada, no era ni estrecha ni

72. Pulitzer, que desempeñó además un papel político, contrató a Richard F. Outcault, un dibujante que ilustraba las historias vitales de los emigrantes más desfavorecidos en las tiras *At the Circus in Hogan's Alley*, de 1896, con el irlandés Yellow Kid de protagonista.

73. Otro ejemplo del impacto de las aseguradoras lo representa el Manhattan Life Insurance Building, un edificio demolido en 1964 que se alzaba en la zona sur de Broadway. Erigido en 1894 (obra de Kimball e Thompson), contaba con 21 plantas y costó cerca de un millón de dólares.

larga ni irregular, y ni siquiera resultado de una demolición, como ocurría con otros edificios, sobre todo en Lower Manhattan. Por esta razón, la parcela se ocupó casi en su totalidad, generando el vasto edificio que se alimentaba no solo de la ambición económica, sino además de la competencia con los edificios limítrofes. De hecho, algunos edificios como la Parkhurst Presbyterian Church, que se erigía sobre una parte de la parcela posteriormente ocupada por el Life Insurance Building, fueron demolidos, mientras que el Met se concluyó completamente yuxtaponiendo otro cuerpo de 16 plantas destinado a la oficina de prensa. La política empresarial y el crecimiento de una compañía como la Metropolitan Life Insurance Company (entre 1893 y 1904, la Met absorbió diez empresas y entre 1907 y 1918 otras trece más) sufrieron innumerables avatares. Uno de ellos estuvo relacionado con la investigación a la que la sometió la Insurance Armstrong Investigation, dirigida por el estado de Nueva York, de la cual la Met salió ilesa. La investigación sobre abusos y fraudes en el sector asegurador se inició en 1905 y conllevó una regulación del propio sector. Tras la investigación Armstrong, las compañías aseguradoras se vieron obligadas a formalizar servicios y prestaciones en un lenguaje más comprensible para los asegurados. La averiguación censuró algunas fechorías de los trabajadores de cuello blanco y el crecimiento descontrolado de las *Big Three* del sector seguros: la Mutual, la Equitable y la New York Life Insurance Company, poniendo en evidencia de qué manera las aseguradoras conformaban un importantísimo sector de la economía local y nacional. A raíz de la investigación, la Met Life experimentó una acelerada subida, con un incremento de los beneficios del 50%, manteniendo hasta 1920 su reputación a nivel mundial.

Así pues, entre la segunda mitad del siglo XIX y las tres primeras décadas del XX, la ciudad se caracterizó por una economía diversificada y en crecimiento, con un mercado inmobiliario en expansión, reflejo del panorama financiero local e internacional. En aquellos años el espacio y el patrimonio cultural, social, económico y habitacional cambió su configuración: de las casas unifamiliares a los bloques de viviendas de lujo, a la profusión y, en ocasiones, la ampliación de los parques urbanos. La estructura urbana se vio diferenciada y reorganizada por las nuevas viviendas (para las diversas clases sociales), los museos, las galerías, el traslado progresivo de algunas empresas, los transportes, las actuaciones comunitarias respecto a los parques y jardines o la defensa de algunos barrios como Harlem, así como por el asentamiento de sectores industriales como el de la confección. Dicha reestructuración tuvo lugar sobre

todo en Manhattan, cuya vitalidad se vio favorecida además por su polimorfismo, la multiplicación y crecimiento de los sectores ocupacionales y la alternancia continua de sujetos económicos y sociales en su lucha por el espacio, proyectando cada uno de ellos su propio edificio representativo.

El cambio de siglo se caracterizó, además, por una subida constante del valor del suelo, sobre todo en Manhattan, donde algunos enclaves importantes se estaban estabilizando. Durante la primera década del siglo xx se constató una mayor expansión del asentamiento humano hacia el norte, tanto en East Side como en West Side, ligada al desarrollo de algunos sectores económicos o a la llegada masiva de emigrantes. Además, algunas zonas del Upper East Side y del Upper West Side de Manhattan, antes terreno rústico, se convirtieron en zonas de baja densidad habitacional, llenas de casas unifamiliares. En otros distritos, (Brooklyn, por ejemplo) surgían diversos núcleos (como Brooklyn Heights), fruto de la acción de los especuladores inmobiliarios. Brooklyn Heights es un barrio residencial que se desarrolló en varias fases a partir de la primera mitad del siglo xix, conjuntamente con el desarrollo de la Brooklyn Steam Ferry Boat Company de Robert Fulton, la empresa de barcos de vapor que permitió un desplazamiento más flexible entre Brooklyn y Manhattan. Este barrio nació a iniciativa de Hezekiah Beers Pierrepont, un especulador inmobiliario que financió la compañía naval de Fulton. Gracias a la iniciativa individual de este inversionista se dotó de servicios a la zona (servicio de aguas, por ejemplo) y el terreno fue subdividido en parcelas de determinadas dimensiones, activando un proceso que convirtió a Brooklyn Heights en pocas décadas en el primer barrio periférico elegante de NYC, atrayendo compradores e inquilinos de clase media formada por comerciantes o vendedores. Desde el paseo del East River era y es posible contemplar el *skyline* de la cercana y fronteriza punta sudeste de Downtown, en Manhattan.

ENTRE LA OPULENCIA Y LA VISIBILIDAD

A partir de la década de 1920 el tejido urbano de Manhattan se densificó. Dicha densificación estuvo acompañada por el alza de los valores inmobiliarios en determinadas zonas, Park Avenue entre ellas, como ya hemos mencionado. Esta avenida cambió radicalmente su propio papel, acogiendo edificios como el Waldorf-Astoria Hotel de 1931, obra de Schultze & Weaver, quienes diseñaron el grande y costosísimo hotel (40 millones de dólares) compacto y



Fig. 54. Colosos emergentes en Midtown en 1959.

simétrico, con dos torretas en lo alto que lo convirtieron en un referente visual, un elemento perceptible en el *skyline* que, en aquellos años, experimentaba un aumento evidente de colosos de gran altura. Entre estos últimos se encontraba el Helmsley Building, un edificio de 1929 que desempeñaba y desempeña un papel significativo en el paisaje urbano, dado que —hoy en día junto con el Met Life Building—⁷⁴ desde los años 1960 ejerce de telón de fondo que interrumpe la continuidad de Park Avenue. (Fig. 53)

El edificio Helmsley lo proyectaron Warren & Wetmore, autores de la Grand Central Terminal. Nexo de unión entre la calle 42 y Park Avenue, antes de la edificación del MetLife, el Helmsley era el único rascacielos que definía la perspectiva frontal y el paisaje urbano de Park Avenue, bloqueando la continuidad visual y la viaria en el plano tierra.

A finales de los años 1920 se experimentó una crisis del mercado inmobiliario coincidente con el *crack* financiero de 1929 y una caída de las ventas, a la que correspondió una subida de los arrendamientos de inmuebles en zonas bastante menos prestigiosas, como Lower East Side. No obstante, durante aquellos años surgieron numerosos edificios, entre ellos, los dos gigantes Empire State Building y Chrysler Building. Ambos compiten en altura y *prestancia* y son símbolos de un nuevo comienzo tras la Gran Depresión, cuando el país entero estaba recuperándose económicamente.

Algunos de los colosos emergentes en Midtown, (Fig. 54) como el Chanin Building, eran la sede principal de las constructoras, poderosos sujetos de la economía urbana. La Chanin Construction Company, fundada en 1919 por los hermanos Irwin y Henry Chanin y responsable de la construcción de una docena de rascacielos (edificados entre los años 1920 y 1930), decidió construir un imponente rascacielos para representar su propio poder y solvencia. El edificio, en la esquina entre la calle 42 y Lexington Avenue, muy cerca del sitio ocupado por el edificio Chrysler (inaugurado en 1931), fue un núcleo de conexión y sede fundamental de negocios inmobiliarios y otras transacciones económicas. Se proyectó con tecnología de vanguardia, cableado exhaustivo, teléfonos y muchos ascensores (veintiún ascensores Otis Electric), capaz de recibir y distribuir a un elevado número de visitantes y empleados de las empresas arrendatarias de las oficinas. Un coloso de empresa y pionero en la aparición de las imponentes *máquinas* urbanas pensadas para la eficacia productiva, como las torres gemelas del World Trade Center. Los arquitectos del Chanin Building (Sloan & Robertson) diseñaron no solo un edificio visible a nivel del suelo (por el mármol negro usado en la base y la decoración) sino un *landmark* de considerable

74. El MetLife, antes conocido como PanAm Building, e inspirado en un proyecto de Le Corbusier creado entre 1938 y 1942, fue diseñado por el estudio Emery Roth & Sons, con Walter Gropius y Pietro Belluschi.

presencia a nivel del *skyline*, en virtud de su coronamiento, constituido por contrafuertes, visibles de día e iluminados de noche.

El City Bank-Farmers Trust Building (Fig. 55) es otro de los colosos de los años 1930, fruto de la imaginación visionaria del importante estudio de arquitectura Cross & Cross. Se encuentra entre los gigantes de Lower Manhattan, consta de 57 plantas y se erige potente con su torre clara de planta cuadrada que ocupa, sobre una amplia base pentagonal, un esquinazo con tres lados que dan a William Street. El rascacielos se puede ver desde tierra, con una perspectiva frontal que llega hasta Exchange Place (prácticamente paralela a Wall Street) con Broadway, o desde el cielo. El City Bank-Farmers Trust Building domina de hecho el *skyline* por su cercanía con el East River y por estar, si bien separado del río, frente a Brooklyn Heights Promenade. Desde este fascinante punto se podía captar (aún más que ahora) todo Lower Manhattan de un solo vistazo. De hecho, durante la década de 1930 aún no habían surgido aquellos edificios imponentes que modificaron el paisaje urbano perceptible desde los márgenes de Brooklyn y el City Bank-Farmers Trust se erigía bien definido en el horizonte. Además de tener una dimensión *monumental*, el City Bank-Farmers Trust (conocido como 20 Exchange Place) presenta una escala humana perceptible desde el plano tierra, confrontándose con medida geométrica con la densa zona del Financial District, plena de gigantes asentados desde el nacimiento del circuito de los negocios y de la tupida red de los grandes sujetos financieros.

El edificio representa algunos de los procesos económicos que tenían lugar durante aquel periodo. De hecho, en 1929, dos de los mayores bancos americanos, el National City Bank de Nueva York y el Farmers Loan and Trust Company, se fusionaron dando lugar al City Bank Farmers Trust Company. Cross & Cross, una de las firmas más prestigiosas de NYC, fue el estudio elegido, pues su *marca* consolidaría la presencia de la institución bancaria en Wall Street. La idea consistía en ocupar un vasto solar (liberado gracias a algunas demoliciones), creando un edificio que se uniría con otro, sito en el número 55 de Wall Street, mediante un puente peatonal en altura (unos 33 m). El proyecto inicial, de 1929 y obra de Cross & Cross, constaba de un rascacielos que hubiera sido el más alto del mundo, con 71 plantas (casi 258 m), coronado por un globo iluminado sostenido por cuatro majestuosas águilas. A resultas de un *crack* accionarial y al fracaso de la fusión con el Corn Exchange Bank, que habría generado la institución bancaria más grande del mundo, los promotores se vieron obligados a reducir la altura y a sustituir el globo por una corona calcárea.



Fig. 55. City Bank Farmers Trust Company Building.

El estudio Cross & Cross, formado por John W. Cross y su hermano Eliot (ambos educados en Harvard y plenamente inmersos en el *star system* de los arquitectos neoyorquinos), nació en 1907 (la primera oficina se abrió en el número 527 de la Quinta Avenida). En aquel *annus horribilis* para la economía estadounidense, la crisis (el Pánico de 1907; el pánico de los bancos; la crisis Knickerbocker) se resolvió gracias a la intervención de J. P. Morgan, quien —durante una reunión mantenida en un edificio de su propiedad (proyectado en 1902 por McKim, Mead & White), sede de una colección de libros y manuscritos (a partir de 1924 la biblioteca pública Morgan Library)— convenció a algunos banqueros de que invirtieran ingentes sumas de dinero que supusieron un nuevo impulso para el mercado. Los Cross & Cross empezaron a trabajar en NYC en un momento en que la ciudad vivía una fase próspera y estable, en la que se hizo patente su hegemonía en el plano económico nacional y *global*. Los hermanos Cross, convencidos de que los negocios y la arquitectura formaban parte de las virtudes ciudadanas capaces de hacer prosperar al país, utilizaron su talento para desarrollar importantes hazañas arquitectónicas. Así, muchos de sus imaginativos proyectos desempeñaron un papel indiscutible en la transformación del paisaje urbano, tanto a nivel de tierra como en las alturas.

En definitiva, los años 1930 fueron cruciales, incluso inmediatamente después de la crisis de 1929, porque se caracterizaron por la evolución social, los nuevos lenguajes arquitectónicos, la alta ocupación de algunos centros neurálgicos del Financial District y la consolidación de la expansión del Midtown en Manhattan, marcada desde principios del siglo xx por el asentamiento progresivo de importantes sujetos económicos así como por la ampliación del distrito de los negocios.

El uso del almacén de acero y la técnica de las obras, que había experimentado una evolución significativa (cuyo culmen fue el Empire State Building), fueron factores que favorecieron el surgimiento de edificios cada vez más altos que definían el paisaje urbano, adaptado desde 1908-1916 al *setback*.

Durante el periodo posterior a la Primera Guerra Mundial, la apariencia del *skyline* comenzó a cambiar radicalmente. Al principio de este proceso algunos especuladores inmobiliarios importantes, así como imponentes corporaciones, emplearon medios y dinero en la construcción de los rascacielos. Estos edificios, exteriorización de un osado éxito empresarial y testimonio del empleo de las innovadoras tecnologías, eran los auténticos actores del mercado, expresión de la conflictiva relación entre grupos competidores y resultado variable de las normas del *Zoning* de 1916.

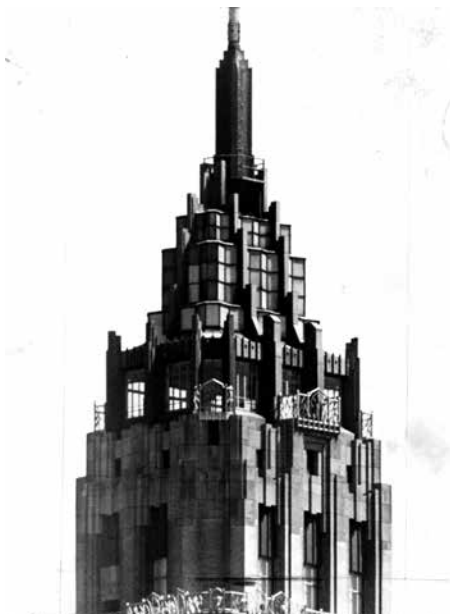


Fig. 56. La coronación del Cities Service Building

Uno de ellos, el Cities Service Building (conocido además como American International Building), proyectado por Clinton & Russell y Holton & George durante la Gran Depresión y completado en 1932, se convirtió en el símbolo del rápido crecimiento de la emergente empresa homónima. Erigido en un emplazamiento trapezoidal, en aquel momento el tercer edificio más alto de la ciudad, en un principio contaba con ascensores que atendían dos niveles a la vez. El edificio, además de modificar la configuración urbana y de determinar una referencia perceptiva en el denso paisaje del Financial District, tanto a nivel de suelo como en el *skyline*, (Fig. 56) fue concebido como una empresa económica.

La Cities Service Company, fundada en 1910 por Henry L. Doherty, era una empresa suministradora de gas natural. En poco tiempo la compañía se convirtió en una de las más importantes de Estados Unidos, controlando en treinta y ocho estados más de ciento cincuenta filiales que suministraban energía. A finales de los años 1920, Doherty llevó a cabo algunas inversiones inmobiliarias en Manhattan, adquiriendo parcelas de terreno e instalándose en un edificio que ocupaba el número 60 de Wall Street. Dicho edificio, demolido en 1975,⁷⁵ fue durante un determinado periodo de tiempo la sede principal de la empresa. A continuación, con sucesivas reintegraciones, Doherty obtuvo un amplio emplazamiento para

75. La demolición afectó a siete edificios de la empresa Cities Service, que en aquel periodo trasladó su sede principal a Tulsa, Oklahoma. En aquellos años problemáticos debido a una crisis con el fisco, los valores inmobiliarios de Wall Street disminuyeron y las demoliciones se llevaron a cabo con el fin de hacer la zona más *golosa*, liberándola de algunos edificios considerados anticuados. Años después se erigió, en el número 60 de Wall Street, una torre posmoderna, completada en 1987, obra de Kevin Roche John Dinkeloo & Associates.

la construcción de la nueva sede, entre Pine Street y Cedar Street, un área bien comunicada, pues se hallaba próxima de la línea sobreelevada que transcurría por la prolongación de la Tercera Avenida hasta el South Ferry.

El Cities Service Building, al igual que había ocurrido con muchos otros edificios, como por ejemplo el Woolworth Building, fue concebido como un indicador visible del poder de la empresa misma. Un poder que se reflejaba además en el logotipo triangular de la compañía formado por girasoles, rayos solares y pirámides: una confirmación evocadora y festiva, una elección impactante común a muchos de los colosos neoyorquinos.

En un ambiente urbano caracterizado por muchos rascacielos nuevos, el Cities Service Building⁷⁶ se concibió con una serie de innovaciones tecnológicas y se construyó gracias al espíritu emprendedor de H. L. Doherty, quien vendió a los accionistas individuales acciones por valor de unos 16 millones de dólares.

El proyecto y la ejecución del mismo fueron un ejemplo emblemático de convergencia económica: mientras se elaboraba el proyecto para el edificio, se explicaban los resultados previstos mediante estudios sectoriales. En dichos estudios se mantenía, entre otras cosas, que a 63 plantas un edificio habría alcanzado el punto de máximo rendimiento y de retorno económico, más aún si estaba dotado con innovadores ascensores que atendían dos niveles al mismo tiempo. Este fue uno de los puntos en que más incidió el marketing para el alquiler y la venta de las oficinas. La altura se aumentó para alcanzar un récord: de hecho el Cities Service se convirtió en el rascacielos más alto de Manhattan, de la calle 34 hacia abajo. La figura, que seguía las indicaciones del *Zoning* de 1916, se dividió en tres partes y se adaptó al *setback*. Por si los pisos más bajos, que ocupaban la parcela entera, se vieran oscurecidos por los edificios limítrofes, las dos secciones superiores se configuraron como una aguja ininterrumpida que disfrutaba de la luz solar, importante además para el mantenimiento del valor inmobiliario. La planta 66^a, coronada por un pináculo de acero iluminado de noche por un neón y visible desde grandes distancias, albergaba un mirador, desde el cual se podía disfrutar de la vista del puerto de NYC, otro *tòpos* económico.

Otros edificios recién nacidos —como el Thurgood Marshall United States Courthouse o el Irving Trust Company Building—,⁷⁷ frente a Trinity Church, en el cruce entre Broadway y Wall Street y no lejos de la mole compacta del Equitable, definían con un diseño sólido y característico de los tonos gris claro de la *limestone* (una

76. El edificio, sito entre Pearl Street y Cedar Street, fue construido por la Cities Service Company (compañía suministradora de gas y petróleo) en Financial District. Hoy en día reconvertido en viviendas de lujo, se concibió durante un período de incremento de la actividad constructiva. En cierto sentido el edificio fue el culmen y el límite temporal, al ser el último rascacielos erigido en Lower Manhattan antes de la Segunda Guerra Mundial. Visible asimismo desde Brooklyn Heights Promenade, por su torre, una de las más altas del Downtown, East Side.

77. El edificio está pegado al City Bank-Farmers Trust, con el que constituye una macromanzana del Financial District.

arenisca ampliamente utilizada) uno de los frentes más deseados de la ciudad de los negocios, en Downtown.

En aquellos años se estaba consolidando el tejido urbano de Midtown, donde surgían algunos gigantes, el General Electric Building⁷⁸ de John W. Cross, entre ellos. Visible casi por entero además desde Park Avenue, por la iglesia Saint Bartholomew's Church que actúa como *pedestal* del edificio, el General Electric está rodeado actualmente de elevadísimos rascacielos, algunos de ellos erigidos en los años 1960 y 1970, otros coetáneos o anteriores, como el Waldorf-Astoria Hotel, en Park Avenue. La torre del General Electric presenta, con una solución potente y visible, una estética refinada y grandiosa que evoca las ondas eléctricas en la decoración del coronamiento en piedra, que permitía y permite incluso hoy percibir el rascacielos no solo desde la calle Lexington o Park Avenue, sino desde la lejanía (incluso desde Roosevelt Island, la estrecha y larga isla entre Manhattan y Queens). Este elemento coloca al edificio —50 plantas, 200 m— entre los protagonistas más significativos del *skyline*.

El Thurgood Marshall United States Courthouse es otro edificio que desempeña un importante papel en la definición del espacio. Junto al Municipal Building de 1914, cierra un frente asomándose a Foley Square, un espacio urbano de alta densidad institucional, en Downtown. (Fig. 57) El Thurgood Marshall United States Courthouse, completado en 1936, es obra de Cass Gilbert, proyectista del Wolwoorth. La base, de 6 plantas de altura, presenta una fachada con columnas corintias. Cuenta con algunos patios en el interior y sobre la base se alza una torre de 30 plantas de altura, retranqueada respecto al frente y perfilada por un ligero *setback*. Casi en la cima se encuentra una biblioteca desde la que se puede apreciar el paisaje urbano de abajo y los alrededores.

La relación, sobre todo en Midtown, entre los rascacielos de los años 1930 y algunos edificios representativos importantes, estaba (y sigue estando) caracterizada por la percepción del paisaje urbano heterogéneo que obliga a captar visualmente la discordante y anti-clásica relación entre los diversos modos de conquistar el espacio. Este nexo típico de los años 1930, entre la verticalidad de las torres altísimas sobre bases compactas y los grandes edificios de lenguaje más ortodoxo y monumental, como la Public Library, se aprecia de manera evidente en los flancos del Bryant Park. En ese perímetro, en efecto, un alto edificio esquinero, el 500 Fifth Avenue Building (obra de Shreve, Lamb, & Harmon, autores del Empire State Building), se proyecta sobre el espacio de delante ocupado por la grande y palaciega biblioteca pública.

78. En el número 570 de Lexington Avenue, conocido como RCA Victor Building o RCA (Radio Corporation of America).

79. Véase Landmarks Preservation Commission (December 14, 2010, Designation List 436 LP-2427). El informe trata del 500 Fifth Avenue Building, edificado entre 1929 y 1931. Los numerosos informes consultados, además de ser fundamentales para recabar información sobre los edificios y el hábitat de los mismos —es decir, sobre los microsistemas urbanos definidos, a menudo, por la construcción de los rascacielos—,

Fig. 57. Foley Square y el pronaos del Thurgood Marshall United States Courthouse.



han sido determinantes en la identificación misma de los edificios, a menudo llamados con nombres similares y a veces casi coincidentes. Uno de los casos está dedicado al Aeolian Hall y el Aeolian Building. El primero de ellos limita con el Salmon Tower Building y el segundo con el número 689-691 de la Quinta Avenida. Se trata, en efecto, de dos edificios distintos: el Aeolian Building, de 11 plantas, está rematado con una torrecilla a modo de coronamiento (conocido como Elizabeth Arden Building), y fue en realidad construido entre 1925 y 1927, según un proyecto de los arquitectos Whitney Warren & Charles D. Wetmore.

El frente en torno a Bryant Park, (Fig. 58) parque dedicado al gran escritor y periodista, es un emblema más de la transformación neoyorquina porque plasma una heterodoxa secuencia de colosos, desde el más reciente, sede principal de la HBO, el W. R. Grace Building (1974), al Aeolian Hall (1912), el Salmon Tower Building (1928) y el 500 Fifth Avenue Building (1931). Los dos últimos fueron deseados por un importante inversor inmobiliario, Walter Joseph Salmon sénior quien, tal y como se afirma en uno de los informes de la New York City Landmarks Preservation Commission,⁷⁹ fue «responsable de la reconstrucción del flanco norte de la calle 42 Oeste, entre la Quinta y la Sexta Avenida, en las primeras décadas del siglo xx».

Aquel periodo, que terminó con una ralentización causada por el advenimiento de la Segunda Guerra Mundial, se caracterizó por un cambio del paisaje urbano hasta entonces caracterizado por un notable número de edificios de no mucha altura, numerosas viviendas populares, carnicerías (en el Meatpacking District), cervecerías y estructuras industriales (en Manhattan para el estocaje o la producción de ropa o papel, por ejemplo en el Garment District).

El desarrollo del sistema de comunicaciones, el metro y el soterramiento de las vías bajo Park Avenue ofrecieron oportunidades de reconversión en zonas que antes poseían un escaso valor inmobiliario.

Entre las zonas revalorizadas, además de Park Avenue al norte de la calle 42, se encontraba la Lexington Avenue, más accesible por



el reforzamiento de la red de movilidad, ejecutada con mayor densidad a partir de 1918, gracias a la intervención de la Interborough Rapid Transit Company (IRT), la empresa americana encargada de la gestión de algunas líneas del metro de NYC, de 1904 a 1940.

De esta manera, debido a diversos fenómenos desencadenados en algunas zonas, la actividad constructiva destinada a la élite se intensificó, mientras que otras avenidas como la Madison y la Quinta, de la calle 57 para abajo, perdían su primitivo esplendor y su carácter de opulencia.

Los años 1920 fueron el culmen de semejante desarrollo urbano, entre la edificación de bancos, sedes de compañías, nuevas viviendas de lujo, clubs y especulaciones inmobiliarias. Y estuvieron fuertemente caracterizados por una generación de arquitectos, un poco estetas un poco tecnólogos, hábiles en superar los obstáculos ocasionados por la competencia entre los actores que pretendían sobresalir en la escena urbana. A menudo incluso algunos arquitectos invirtieron en la especulación inmobiliaria, Cross & Cross entre otros, que se unieron a la Webb & Knapp, una compañía activa en el sector inmobiliario.

En aquel periodo, mientras la población crecía y el sector de la construcción se disparaba, los bloques de viviendas de lujo y los

Fig. 58. Los rascacielos y la New York Public Library en Bryant Park en 1957.

rascacielos destinados a residencia se hicieron golosos para la clase alta que, hasta ese momento, había preferido las *mansions*, con escasas excepciones como el Dakota Building de 1884. El paso de la élite al interior de los bloques de lujo, proyectados por los arquitectos del *star system*, comenzó, como ya hemos dicho, en torno a los años 1910 y culminó en la década siguiente, colonizando más allá de Park Avenue o Lexington Avenue, incluso algunas calles que desembocaban en la Quinta Avenida o en la misma Park Avenue. Una dinámica reflejo de un cambio en los comportamientos habitacionales que tuvo una repercusión a nivel socio-antropológico: la clase pudiente, de hecho, empezaba a llevarse bien con modelos de vida diferentes, más integrados y conectados con la vida urbana comunitaria, eligiendo bloques de viviendas de lujo que necesitaban menos mantenimiento que los hogares unifamiliares.

Numerosos estudios de arquitectura se especializaron en la construcción de edificios residenciales de calidad, demostrando que, en aquel momento, los rascacielos acogían otras funciones, más allá de las meramente comerciales o financieras.

Densificación, subida y redistribución de los valores inmobiliarios, multiplicación de las funciones asumidas y relaciones competitivas entre edificios altos, los cuales actuaban en tierra en la difícil relación con los espacios públicos y el trazado de las calles y los accesos y, en el cielo, definiendo el *skyline*. Objeto múltiple, fluido y al mismo tiempo unitario.

En esencia, las enseñanzas europeas, ya fueran italianas o parisinas, se estaban cambiando por un sólido estilo neoyorquino, más lineal, si bien nada homogéneo, que influyó tanto en la ciudad como en la forma y la estética de los rascacielos de este periodo, mientras que NYC se afianzaba como una potencia económica, al igual que ocurría con Estados Unidos. La misma identidad cultural de la ciudad, ensalzada con aniversarios y desfiles, y con la creación de secciones museísticas como la American Wing del Metropolitan Museum of Art, reforzaba este nacionalismo.

La identidad urbana se plasmaba en la tolerancia, el mantenimiento de algunos elementos culturales originarios de los ciudadanos, en la integración, así como en el conflicto entre grupos y categorías que, en determinados casos (los negros, por ejemplo), consolidaban una resistencia legítima con reivindicaciones justas, mientras residían permanentemente en barrios específicos (como Harlem).

Los edificios altos, desde el punto de vista de la percepción, ya solo en Manhattan (con algunas pocas excepciones en Brooklyn), gracias a la convergencia de intenciones, las circunstancias y dinámicas

evolutivas, eran reflejo de la voluntad tanto de reinterpretar los modelos, mejorando los del periodo colonial, como de construir una narración urbana y nacional, fundada en la revisión de la historia y la elección de referentes. No es casualidad, como recuerdan Pennoyer y Walker, que el arquitecto J. Cross mantuviera que los promotores y la gente en general deseaban mantener un vínculo con el pasado y no se hubieran sentido como en casa en una vivienda donde no fuera reconocible algún antecedente histórico. Sin embargo, aun rindiendo honores a los modelos coloniales, los estudios de arquitectura más activos no ofrecían modelos retrógrados, sino que expresaban innovación e influencias diversas a caballo entre el azar y la reinterpretación de la historia.

El periodo comprendido entre 1910 y 1930, caracterizado por una economía competitiva, se tradujo, en cuanto a la consideración de los rascacielos como epifenómenos urbanos se refiere, en una lucha orientada a la supremacía de la visibilidad y la altura, confirmando una tendencia que se inició en la segunda mitad del siglo XIX. La ausencia de una zonificación funcional y la saturación de algunas zonas, incluso mediante procesos de sustitución y demolición, tuvieron efectos macroscópicos en el paisaje urbano. La heterogeneidad activa, tanto en la tierra como en el cielo, los cruces y las hibridaciones entre *objetos* distintos nacían, como hemos afirmado, a causa de numerosos factores. Nada estaba enajenado y cada uno buscaba, entre la opulencia y la visibilidad, distinguirse en el paisaje urbano dual, entre la calle y el *skyline*.

En cierta medida el icónico RCA Victor Building de Cross & Cross testimonia incluso hoy en día semejante ostentación, tal y como nos muestran el azar tecnológico y formal perseguido. Este rascacielos, concebido antes de la gran crisis de 1929, representa, junto con los edificios Chrysler y Empire State, el culmen de un periodo y el fin de una temporada inmediatamente anterior a la Segunda Guerra Mundial.

En este discurso de la altura y el papel de los rascacielos, conviene centrar la atención en algunos de ellos en calidad de catalizadores e impulsores de procesos, lo cual nos muestra la medida en que algunas dinámicas, los sueños y el afán por diseñar, formaban parte de la savia urbana, incluso a través del tiempo, entre mediados del siglo XIX hasta el periodo inmediatamente posterior a la Primera Guerra Mundial.

Uno de los conceptos rectores entonces surge de una frase que no es ni inocente ni ingenua: «The sky is the limit». Esta expresión, dotada de gran fuerza simbólica, trasciende el nivel de la dimensión

física de los objetos. Recurrente en Estados Unidos, posee una raíz europea. Está presente en el *Quijote* de Cervantes, la obra que inaugura el nacimiento de la novela europea, donde se describe una figura humana, un sujeto fundamental del hacer, un *hiperpoderoso* que, sin embargo, deberá afrontar su propia disolución. Esta figura, que domina la novela del escritor complutense, marca en una fase posterior el paso europeo del siglo xix al xx, y se reinventa en Estados Unidos. Una reinención que permite delimitar aún mejor el concreto modelo utópico neoyorquino y su *paradigma*: la superación de los vínculos impuestos por la realidad y la historia, proyectando la propia individualidad más allá de cada límite ficticio. Ficticio en cuanto que está representado por un concepto inmaterial y aleatorio que nos muestra de qué manera la lucha por las alturas haya tenido un sentido que trasciende las cualidades materiales de los edificios.

EDIFICIOS SINGULARES

Flatiron Building: La energía del viento

Fecha: 1902-actualidad.

Arquitectos: Daniel H. Burnham; Frederick Dinkelberg.
(Midtown, Manhattan); 175, Fifth Avenue.

Altura: 22 plantas – 86,9 m.

Estructura: armazón de acero.

Uso principal: oficinas, sede de la Fuller Construction.

Historia: 1902. Landmark. New York City Landmark desde 1966.

National Register of Historic Places desde 1979. National Historic Landmark desde 1989.



Fig. 59. El Flatiron District a principios del siglo xx

A mediados del siglo XIX Amos Eno (1810-1898) fue el responsable tanto de la expansión inmobiliaria de la zona de Madison Square Park como de la del Flatiron ya que, al invertir en el sector inmobiliario, financió la construcción de numerosos edificios, el Fifth Avenue Hotel entre otros. Este hotel, erigido en las inmediaciones del Madison Square Park en 1859 (demolido en 1908) y conocido como *vertical railroad* por ser el primero en instalar un ascensor, actuó como motor de numerosas modificaciones en este sector urbano.

En 1857 Eno adquirió además la parcela donde hoy en día se erige el Flatiron, construyendo siete edificios en las inmediaciones que generaron un pequeño sistema urbano. En uno de ellos se instaló una pantalla publicitaria que el especulador inmobiliario alquiló a algunos anunciantes como *The New York Times* y el *New York Tribune* que la utilizaron para proyectar las noticias con una *linterna mágica*.

El Flatiron es un ejemplo adicional de los iniciadores de un fenómeno que surgió casi a finales del siglo XIX: el traslado de los rascacielos al norte de Downtown. El Flatiron, cercano al Lincoln Building de 1887 y al Met Life Insurance Building, se alza de hecho en el número 175 de la Quinta Avenida, entre las calles 22 y 23.

Se yergue en un área que no forma un bloque rectangular, sino una zona deliberadamente extraída en el cruce entre Broadway, la Quinta Avenida y la calle 23. Un cruce que, como ocurre a menudo en NYC, genera particularidades urbanas denominadas *bow ties*: pequeños espacios públicos desiguales, parcelas irregulares, lugares desde los cuales, gracias a inesperadas perspectivas, se pueden observar paisajes desalineados respecto a la perspectiva alineada del *Grid*.

El edificio, que presenta una planta triangular,⁸⁰ con un ángulo de 25°, caracteriza la parcela entera, conocida como Flatiron District, la cual, antes de la urbanización, se caracterizaba por su degradación registrando, aun después del Flatiron, algunas *pérdidas* (como el Victory-Dewey Arch). (Fig. 59)

Tras la muerte de Eno la parcela la adquirió por unos 2 millones de dólares la empresa Fuller —especializada en la construcción de rascacielos—, la cual encargó el proyecto a Daniel H. Burnham, el arquitecto de Chicago. Remitiéndonos a los modelos de L. Sullivan, el Flatiron supera el esquema imperante hasta aquel momento en NYC, constituido por un bloque más bajo y una esbelta torre de gran altura, ofreciendo, por el contrario, una forma compacta y ligera, de fuerte impacto visual, sostenida por un armazón de acero realizado en Pennsylvania, en la compañía de J. P. Morgan, fundada en 1900, cuando el magnate fusionó más de veinte empresas constituyendo un emporio, la United States Steel Corporation (la primera empresa

80. En menor escala, se puede citar una referencia anterior: el Milwaukee City Hall, un edificio de planta triangular sito en Milwaukee, obra de Henry C. Koch de 1895, 108 m de altura, con un atrio interior y un frente proyectado para enfatizar la verticalidad; véase Joseph J. KOROM júnior. *The American Skyscrapers 1850-1940. A celebration of Height*. Boston: Branden Books, 2008.

del mundo con un capital superior a mil millones de dólares), fruto de la fusión de las compañías de los Morgan y los Carnegie.

El rascacielos se levantó en un año, generó un nuevo espacio urbano y un nuevo núcleo central. En 1906, H. G. Wells lo describió como un objeto consistente y singular: «Me encontré admirando boquiabierto un rascacielos —la proa del edificio Flatiron, en concreto— abriéndose paso entre el tráfico de Broadway y la Quinta Avenida en la luz vespertina». Este icono del imaginario culto y popular,⁸¹ fue fotografiado por Alfred Stieglitz en 1903 y Edward Steichen en 1904 y ambos lo describen como si fuera un inmenso barco de vapor, alegoría de una América naciente, aún en ciernes. Por su posición, el edificio secciona el viento: la Burnham's Folly, como se le llamaba —entre Broadway, la Quinta Avenida y Madison Square Park, limitado por la misma calle 23 al sur— genera un nexo de unión. En 1902, en aquel amplio sector, una vez completado el Flatiron, no había edificios altos, sino una configuración aún enrarecida que, en parte, todavía existe hoy en día.⁸²

81. Representada por artistas como Alvin Langdon Coburn y Jessie Tarbox Beals; pintores como John Sloan, Everett Shinn y Ernest Lawson, como Paul Cornoyer, Childe Hassam y Joseph Pennell o como John Edward Jackson o el cubista Albert Gleizes.

82. Observando la distribución de los edificios más altos en la zona donde se erige el Flatiron se aprecia una determinada discontinuidad del tejido urbano en el sur respecto al norte, ambas zonas muy pobladas de rascacielos, correspondientes a los sectores económicos presentes.

Singer Tower: La vida breve

Fecha: 1908-1968.

Arquitecto: Ernest Flagg.

(Downtown, Manhattan); 149-171, Broadway.

Altura: 47 plantas – 186,6 m.

Estructura: armazón de acero.

Uso principal: oficinas, sede de la Singer Manufacturing Company.

Historia: 1908. Demolida en 1968.

Fig. 60. La Singer Tower
en 1908.





En aquella época, además del comercio, las navieras y las aseguradoras, creció el sector manufacturero, cuyos adeptos se habían incrementado ya de 1820 a 1850. El sector más rentable entonces era el de las refinerías de azúcar que, a mediados del siglo XIX, frente a un escaso número de adeptos, registraba unos altísimos niveles de beneficios. La industria de la confección, por el contrario, empleaba un considerable número de trabajadores (muchas mujeres) y generaba unos beneficios no tan elevados. Sin embargo, la tendencia del sector mantuvo niveles máximos, sobre todo por la invención de la máquina de coser, fabricada después por la Singer Sewing Machine Company. La empresa estableció su sede en NYC y una sección entera de la producción⁸³ se dedicó a la confección, atrayendo a numerosos emprendedores.

Isaac M. Singer no era un especulador inmobiliario, pero era jefe de una de las corporaciones más importantes establecidas entonces en la ciudad cuyo crecimiento económico estuvo ligado a la producción de las máquinas de coser, fabricadas en Boston desde 1850. A partir de 1855 la empresa se mudó a Nueva York, adquiriendo en 1890 una sede en Broadway, pero en 1896 F. G. Bourne, presidente de la Singer Sewing Machine, le hizo el encargo a Ernest Flagg, el arquitecto visionario fascinado por las obras francesas y europeas y, en principio, contrario a los rascacielos.

Así surgió un edificio (visible desde Brooklyn y desde el agua en torno a Manhattan) omnipresente y reconocible en tantísimas foto-

Fig. 61. El skyline en 1913-14 con la Singer Tower y el Woolworth Building.

83. La producción de las máquinas comenzó en 1856; en 1860 se experimentó un incremento de la producción y de las 2.000 unidades iniciales se alcanzó la cifra de alrededor de 13.000; una de las fábricas se instaló en un establecimiento nuevo en Mott Street (Little Italy).



grafías de época, cuya forma y coronamiento en la torre caracterizan asimismo el *skyline*. La empresa, que ocupaba las cuatro primeras plantas, alquiló las demás a abogados, profesionales de los sectores económicos emergentes y otras empresas industriales.

El edificio, que fue completado en 1908 y, por desgracia, demolido en 1968, presentaba una torre cuya visibilidad compensaba el hecho de que la fachada no se pudiera apreciar por las dimensiones limitadas de la calle Broad Street, paralela y cercana a Broadway. La torre retranqueada nacía de la convicción de Flagg de que los edificios debían poseer un frente que no fuera inmediatamente visible desde la calle y la forma del alzado no debía ser compacta, ideas que ya transcurrían en el *Zoning* de 1916.

La Singer Tower y el Metropolitan Life Insurance Building, apenas posterior, se implantaron en el espacio urbano con el mismo cuerpo amplio, capaz de mantener la torre en sentido compositivo. La torre de la Singer, como si se tratara de un campanario, alcanzó una altura mayor que las que se podían ver hasta ese momento, con una importante influencia en el *skyline*. Además de las fotografías, en numerosos documentales a partir de los *felices años 20* se distinguía la Singer Tower, (Fig. 60) afilada y vertical, por la forma reconocible de su *corona*. (Fig. 61)

La empresa Singer ocupó una posición hegemónica en el mercado mundial. Fue de las primeras empresas americanas que tuvo filiales en el extranjero (en Glasgow desde 1867 y en Londres) y que

exportó al otro lado del océano (desde los primeros años del siglo xx, incluso a Rusia). En 1890 controlaba el 80% del mercado internacional, tras unas operaciones de marketing llevadas a cabo con resultados excepcionales ya a partir de 1860.

En 1915 la consecución del Equitable Building provocó la caída del valor inmobiliario de la Singer Tower por las sombras inminentes que el edificio macizo proyectaba sobre la esbelta torre. La vista de la Singer Tower se vio eclipsada además por el City Investing Company Building, proyectado por F. H. Kimball. Este edificio, completado en 1908 y demolido en 1968, poseía una torre de 33 plantas sobre un bloque de 26 plantas y una planta extensa y compacta, con forma de F, debido a la presencia, justo al lado, de la Gilsey House (1871, obra de S. D. Hatch).

Los edificios Singer Tower, City Investing Company Building y Met Life Insurance Building actuaban de manera análoga en la formación de la identidad visual e incluso en el naciente *skyline*: la torre retranqueada respecto al borde externo evidenciaba la manera en que el complejo lenguaje estético estaba influyendo en el espacio urbano.

Las prominentes torres eran polos de atracción visual en las cuales el edificio subyacente sirviera de base, asumiendo una función utilitarista al albergar oficinas más amplias y rentables. Esta relación entre la base y la torre pretendía un equilibrio económico en la construcción. La torre, bastante costosa, necesitaba cimientos adecuados y determinados dispositivos estructurales, pero además perfiles de refuerzo contra el viento, así como soluciones estéticas para el coronamiento que tenía (y tiene) en numerosos rascacielos un valor perceptual.

En la relación entre torre y base, la parte inferior del edificio proporcionaba a las empresas una fuente de ingresos segura (por la amplitud de las oficinas) —aun considerando las fluctuaciones relacionadas con las crisis financieras recurrentes—, al contrario que la torre, que albergaba espacios restringidos, poco útiles a la gestión cotidiana de las compañías, pero dotados de una fuerte renta posicional.

La tipología inicial (de finales del siglo xix), es decir, el basamento junto con la torre, aún estaba lejos de la *forma* posterior: el edificio alto y compacto que se desarrolló en la primera década del siglo xix. Dicho modelo, que sufrió una modificación morfológica con la implantación del *Zoning* de 1916, se expresó plenamente en los años 1930. La forma del Empire State Building, el Chrysler y el Rockefeller Center son ejemplos clave de ella.

¿Por qué fue demolida la Singer Tower en 1968? Mucho tiempo después de la caída del valor inmobiliario, después de la consecución

del Equitable Building (en 1915), en 1961, a causa del ensombrecimiento provocado por este edificio, la Singer vendió la torre, mudándose al Rockefeller Center. El edificio fue adquirido por un agente inmobiliario que lo traspasó a la United States Steel en 1964. El icónico rascacielos había perdido valor además por las dimensiones exiguas de las oficinas del interior ya que realmente contaba con solo 390 m² por planta frente a los 3.400 m² del edificio que lo sustituyó, el US Steel Building (conocido como 1 Liberty Plaza). Aunque la «Landmarks Law» se promulgó en 1965 y a pesar de que la torre se considerara una de las obras más paradigmáticas de NYC, no consiguió obtener la designación de *landmark* que hubiera impedido su demolición.

Woolworth Building: Sagrado y profano

Fecha: 1913-actualidad.

Arquitecto: Cass Gilbert. Estructura: Gunvald Aus.
(Downtown, Manhattan); 233, Broadway.

Altura: 60 plantas – 241 m.

Estructura: armazón de acero.

Uso: mixto (oficinas, vivienda).

Historia: 1913. National Historic Landmark desde 1966.

New York City Landmark desde 1983.

La primera década del siglo xx fue frenética en cuanto a la demanda de alojamientos, la economía urbana, la afluencia de gente (en Manhattan vivían unos 2,3 millones de habitantes) y el alza de los valores inmobiliarios.

Los edificios individuales únicos, protagonistas del sistema económico, mantenían una estrecha relación con la imagen urbana: la Ringstrasse en Viena (ampliación urbana y servicios públicos), el bulevar (eje burgués) en París, la manzana en Barcelona (pilar del urbanismo igualitario) y el rascacielos en NYC.

Figs. 62. (a, b)
El Woolworth Building
en construcción en 1912.



84. *Dime* es una moneda de diez céntimos; *dime store* (usado en las expresiones referidas a los costes de los artículos comercializados: *five and ten cents*; *five cent table*) define un gran almacén donde se venden productos a precios asequibles.

85. Un documento preciado que constituye las consecuencias del pragmatismo americano. Samuel Parkes Cadman (1864-1936) fue un pastor inglés, autor de numerosos libros y colaboraciones en varios periódicos, entre ellas la columna cotidiana para en el *New York Herald Tribune* de 1926. Fue pionero de la *Christian radio* (de 1923) una emisora radiofónica que llegaba a millones de personas. Fue defensor del ecumenismo, contrario al antisemitismo y detractor de la intolerancia racial. De origen inglés, Cadman se mudó a Estados Unidos y hacia finales del siglo xix empezó a predicar (en la iglesia metodista) en la Séptima Avenida de Manhattan, atrayendo a grandes masas. En 1901 empezó a dirigir la Iglesia Central de Brooklyn, donde permaneció durante 35 años hasta su muerte.

Entre ellos se encuentra el Woolworth Building, encargado por el presidente de la empresa homónima e inaugurado en 1913.

El autor del proyecto fue Cass Gilbert, un arquitecto genial que trabajó durante dos años en el importante estudio McKim, Mead & White. Cass, natural de Ohio, que había adquirido una notable experiencia técnica y formal en el estudio, en las obras y en Europa, diseñó numerosos edificios en la ciudad, entre otros el New York Insurance Life Building, de 1926, posterior al Woolworth, en el cual se cumple tanto un proyecto formal, integrando el estilo neogótico con las influencias modernas, como identitario (Gilbert fue el protagonista más activo del eclecticismo neoyorquino), más que el estrictamente regulador con las normas del *Zoning* de 1916.

En ambos rascacielos la solución del coronamiento visible de lejos y fuertemente reconocible (oro en el Life Building, verde por la pátina oxidada del cobre en el Woolworth) muestra de qué manera era crucial la visibilidad de los edificios que perseguían una fisonomía propia y un cierto *appeal*, fetiches de la identidad cambiante de Manhattan, ese espacio salvaje dentro del cual cada uno combatía en un *cuerpo a cuerpo* en el escaparate del *cielo* y la calle.

El costosísimo Woolworth, no edificado por secciones o en fases sucesivas como ocurría a menudo en NYC, es una muestra del proceso de organización y apropiación *espacial* mediante un único edificio. Vertical y simétrico, está emplazado en la parte sur de Broadway, donde se concentraban las rentas de posicionamiento, la belleza y la historia. Entre el pequeño parque donde había y hay algunas sedes del gobierno municipal y Park Row, la calle diagonal donde se encontraban los diarios más importantes.

El edificio Woolworth, encargado por Frank Woolworth, desde 1878 primer presidente y fundador de la compañía homónima, se convirtió en sede de la empresa *five-and-dime*,⁸⁴ especializada en la venta al detalle de artículos económicos. Un *merchandising* que cautivaba a los consumidores y dirigía los flujos de personas por el rascacielos neogótico. Estandarte publicitario y símbolo, por tanto, de una conmemoración: en 1916, el Woolworth fue *bautizado* por el reverendo S. Parkes Cadman⁸⁵ «The Cathedral of Commerce» en un libro del mismo título. Entre lo blasfemo y la invención retórica, la frase conjuga un sentido a la vez pragmático y simbólico: ¿hay algo más sagrado en NYC que el dinero?

La parcela, adquirida entre 1910 y 1911 le costó a F. W. Woolworth 4,5 millones de dólares. Una cifra exorbitante que conforma la convulsa temperatura competitiva y el valor del suelo en Lower Manhattan en aquella época.

Para afrontar los elevados costes de la operación inmobiliaria, F. W. Woolworth estableció una negociación en 1909 con el Irving Nazional Exchange Bank y posteriormente fundó la Broadway-Park Place Company, generando un *pacto* económico para financiar la construcción, pero en mayo de 1914 adquirió todas las acciones emitidas, poseyendo el edificio a título definitivo.

La altura prevista era de 130 m, pero el Woolworth llegó hasta los 241 m, siendo hasta 1930 el edificio habitado más alto del mundo. El proyecto contaba con 20 plantas, más tarde ampliadas a 60; 5.000 ventanas, iluminadas el 24 de abril de 1913 con una ceremonia de apertura durante la cual el presidente de la empresa, Woodrow Wilson, desde Washington, D.C., presionó un botón y un rayo de luz iluminó el edificio entero y la avenida Broadway.

La construcción del Woolworth fue documentada —a iniciativa del *genius loci* que lo había encargado, una persona clarividente en los negocios y dotada de una cierta megalomanía—,⁸⁶ por numerosas imágenes que mostraban, además de las fases constructivas, la gran dimensión del rascacielos. (Figs. 62, a y b). El autor de la secuencia fue Irving Underhill, un fotógrafo comercial muy activo en la ciudad, natural de Nueva Jersey, que tenía el estudio entre Broadway y Park Place, frente al emplazamiento del rascacielos.

El Woolworth estaba (y está) dotado de extraordinarios elementos técnicos: 17 millones de ladrillos; 24 toneladas de vigas de acero; 34 ascensores; 87 millas de cableado eléctrico; la capacidad de *responder* y absorber el viento hasta 25 millas/hora; 3.000 puertas de acero; pizarra, mármoles y tanto cristal como para cubrir la superficie entera de Union Square; 7.500 toneladas de terracota; 91.000.000 kg de peso en 6 ha de superficie urbanizable. Costó 13,5 millones de dólares pagados *cash* y contaba con un grupo eléctrico autónomo. En el interior disponía de una barbería, un restaurante, consultas médicas, una piscina (en el sótano), una biblioteca, un mirador y un resplandeciente *hall* con decenas de bustos de mármol (los de C. Gilbert y F. W. Woolworth, entre otros).

Para la ceremonia de apertura se celebró una cena en la planta 27 (jamás se había celebrado una cena tan alto, escribieron los periodistas de *The Tribune*)⁸⁷ en la que participaron, además de Cass Gilbert y Frank Woolworth, gobernadores, decenas de diputados, jueces, el Jefe de la Policía y algunos de los socios de negocios de Woolworth. Se leyó, entre aplausos, una carta de William Howard Taft, el 27º presidente de Estados Unidos, masón, que había concluido su propio mandato hacía un mes. Nada comparable a la ovación que arrancó Gilbert cuando afirmó:

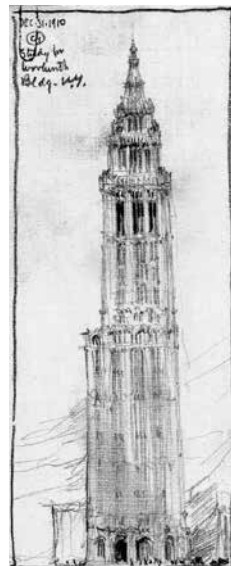


Fig. 63. Un boceto de Cass Gilbert para el Woolworth Building.

86. Obsesionado con la figura de Napoleón, Frank W. Woolworth se hizo construir el despacho según el modelo de una estancia del castillo francés de Compiègne. Woolworth se sintió cautivado por la arquitectura monumental del Viejo Mundo, desde sus viajes por Europa, cuando el empresario iba en busca de artículos para vender en sus propias tiendas. Tal y como señala Gail Fenske, en *The Skyscraper and the City: The Woolworth Building and the Making of Modern New York*, «la monumentalidad y la grandeza de los bulevares parisinos causaron una gran impresión en Woolworth», así como los grandes almacenes, la Ópera de Garnier o las Casas del Parlamento de Londres.

87. *The Tribune* fue un importante diario fundado por Horace Greeley en 1841; pretendía ofrecer noticias más fiables, en un periodo en el cual otros periódicos como el *New York Sun* y el *New York Herald* optaban por un sesgo sensacionalista. Greeley ya había publicado un semanario, *The New Yorker* (distinto de la revista homónima) en 1833, y había sido un editor de referencia del partido liberal con la publicación *Log Cabin*.

Les he preguntado a los banqueros por él y me han dicho que el Woolworth Building es un edificio único en Nueva York, ya que se levanta sin hipoteca y sin un solo dólar de deuda.

Fue en diciembre de 1910 cuando Gilbert y Woolworth se conocieron. Ante los ojos del emprendedor, el maduro y resuelto arquitecto (entonces cincuentón) con mano firme dibujó a lápiz sobre un papel fino de color crema el boceto del rascacielos, (Fig. 63) la elocuente superficie de terracota, los vanos, la esbelta torre de 30 plantas y el coronamiento agudo de cobre. Cass lo dibujó mientras le contaba a Frank que, con el tiempo, esa corona adquiriría un tono verde que todo el mundo vería, incluso desde más allá del océano.

Equitable Building: La arrogancia y el poder

Fecha: 1915-actualidad.

Arquitecto: Ernest Robert Graham y William Peirce Anderson
(arquitecto asociado).

(Downtown, Manhattan); 120, Broadway.

Altura: 40 plantas – 164 m.

Estructura: armazón de acero.

Uso principal: oficinas, sede de la Equitable Life Assurance Society.

Superficie del suelo: 176.000 m²; 110.000 m².

Historia: 1915. Landmark. New York City Landmark desde 1996.

National Historic Landmark desde 1978.



Fig. 64. El Equitable
(a la derecha el Bankers
Trust Company Building).

Entre 1913 —un año después del incendio que destruyó el Equitable Life Building de 12 plantas— y 1915, en el mismo solar del primero (sobre una parcela regular y amplia, a pesar del tejido urbano de Downtown), se alzó el extraordinario Equitable Building.

Este coloso fue financiado por Thomas Coleman du Pont (al cual, posteriormente, le ofrecieron 2,5 millones de dólares para mantener la altura a niveles inferiores de los ya alcanzados), un hombre de negocios y político que lo encargó en un primer momento, en el año 1906, a D. H. Burnham & Co., el estudio del arquitecto del Flatiron y proyectista del plano de Chicago (de 1909), activo en ámbito internacional y en numerosas ciudades americanas, además de Nueva York, Detroit, Pittsburgh, Washington, D.C., Cincinnati, y coproyectista, junto con F. L. Olmsted, de la Exposición Internacional celebrada en Chicago en 1893 para conmemorar el descubrimiento de América: la World's Columbian Exposition.

El proyecto de Burnham, que incluía una torre de 62 plantas, nunca se llevó a cabo. Autor del Equitable fue, sin embargo, E. R. Graham que diseñó, en un terreno de 4.000 m², el coloso que presume de una superficie interna útil de 110.000 m² (con una relación elevadísima, 30, entre la ratio de la zona del suelo y el cubicaje, según parámetros del *Zoning* de 1916).

El edificio contó con numerosos detractores, tanto antes como después, porque proyectaba una sombra de poco menos de 30.000 m² en la zona circundante y una sombra permanente sobre la Singer Tower hasta la planta 27 de esta. Esta es otra de las razones por las que surgió el *Zoning* de 1916 y, como consecuencia de aquellas normas, el Equitable siguió siendo el más grande del mundo, desde el punto de vista de la superficie interna, hasta la construcción del Chicago Merchandise Mart en 1930.

El Equitable es la representación visible de un proceso *brutal* que, a principios del siglo xx, se vio reforzado en NYC: un modelo específico de capital económico, una red constituida por pequeñas y grandes compañías en busca de espacio y por un número ingente de trabajadores y obreros,⁸⁸ muchos de ellos empleados en Manhattan. El edificio se concibió como una inversión, como ocurrió con el Woolworth Building, incluso en un periodo de transición anterior a la Primera Guerra Mundial, que tuvo consecuencias económicas negativas en el mercado inmobiliario. Durante este conflicto mundial, J.P. Morgan júnior y su empresa alquilaron una planta entera para coordinar las operaciones destinadas a las tropas en el frente, generando una inversión de la tendencia: desde aquel momento, una miríada de mediadores, abogados y *brokers* firmaron contratos

88. La población total en 1910 superaba los 4,7 millones de personas, 2.331.542 de las cuales vivían en Manhattan.

de *leasing*. Morgan conocía las fluctuaciones del mercado, consciente del peso que habría tenido una inversión hecha en primera persona; en efecto, su intervención muestra hasta qué punto era volátil el mercado de los arrendamientos, influido por numerosas variables y condicionado por las actuaciones de actores económicos individuales y muy poderosos.

La renta y los valores del suelo, debidos además al incremento de la demanda de parcelas donde establecerse las compañías, se nutrían de una dinámica competitiva en la cual los agentes y especuladores inmobiliarios trataban de acaparar los grandes grupos solventes. Los mismos edificios se concebían como empresas comerciales: la construcción era una inversión y el beneficio era una imposición en una dinámica reflejo de la estructura del mercado competitivo, regido por reglas en cierta medida variables y revisables. La superficie útil, que generaba beneficios, era uno de los objetivos prioritarios: en una época posterior, las Twin Towers representaron el culmen de semejante tipología (por la enorme extensión de las oficinas y por el número de personas que podían albergar en su interior).

De esta manera se explica asimismo la forma del Equitable, (Fig. 64) que no fue la única. En efecto, entre 1912 y 1914, se edificó en el número 61 de Broadway el Adams Express Building, proyectado por F. H. Kimball, de 135 m de altura y 32 plantas. La misma figura compacta del Equitable, edificio concebido para convertirse en la nueva sede de la compañía homónima, creada para el transporte de mercancías y cotizada en bolsa. Tanto el Equitable como el Adams presentaban una planta con forma de H, cuyo uso se atribuyó al arquitecto G. B. Post, una forma que permitía el paso de la luz al interior. El gigantesco Adams Express Building fue juzgado invasivo, al igual que su coetáneo el Equitable, y su sombra proyectada sobre los edificios limítrofes incidió en el valor de estos. Los valores inmobiliarios que caían mostraban de qué manera confluían el orden urbano y el mercado pues la apropiación del suelo seguía regida por las dinámicas dominantes.

Standard Oil Building: La rotación del espacio y la escena urbana

Fecha: 1928-actualidad.

Arquitectos: Carrère & Hastings; Shreve & Blake.

(Downtown, Manhattan); 26, Broadway.

Altura: 31 plantas – 160 m.

Estructura: armazón de acero.

Uso principal: oficinas, sede de la Standard Oil Company.

Historia: 1921-1926-1928. Landmark. New York City Landmark desde 1995.

Fig. 65. El Standard Oil Building en 1923.



La compañía Standard Oil,⁸⁹ una de las grandes compañías presentes en el Financial District, fue fundada en Cleveland en 1870 y hasta 1911 era el único *trust* que controlaba el sector petrolero. En 1884 se estableció en Broadway, construyendo su propia sede, ampliada más tarde, en 1895.

El edificio, en su versión actual, completada en 1928, ejerce de *puerta* en el eje vertebrador de Broadway y posee una torre dotada de gran impacto visual que destaca entre las construcciones próximas en la punta extrema de Manhattan, siendo una de las que más al sur se encuentran.

El edificio Standard Oil presenta una fachada curvilínea, marcada por el ritmo de los vanos que se abren sobre Bowling Green. (Fig. 65) La parcela pentagonal es una de las más extensas de esta zona, ya saturada en torno a los años 1920. Su forma, una de las variaciones del *setback* prescrito en el *Zoning*, promulgado diez años antes de la consecución del edificio, define el espacio urbano con gran armonía. Evocando el modelo propuesto por edificios como la Singer Tower —una masa amplia y cohesionada, combinada con una torre—, el Standard Oil crea un fuerte desaliñamiento visual, confundiendo en parte al observador por la posición de la torre que aparece ligeramente rotada. Carrère y Hastings habían proyectado además otros edificios significativos, de bloque compacto con una parte más alta, como el Liggett Building (en la esquina nordeste de Madison Avenue con la calle 42 Este) y el Fisk Building (250 calle 57 Oeste, de 1920-1921), ambos *hijos* del *setback* de 1916. Sin embargo, a pesar de respetar las normas de 1916, los arquitectos, separando la estructura de acero, más que enfatizar la altura, con el Standard Oil decidieron primar el diseño de la fachada y la relación con la torre retranqueada, mostrando sensibilidad respecto al lugar y al papel visual del edificio en el mismo.

El edificio Standard Oil, además de manifestación del poder de la compañía es, en efecto, un objeto con una potente presencia en el paisaje urbano.

89. Los fundadores de la compañía fueron dos hermanos, J. D. y W. A. Rockefeller, junto con otros ingenieros y técnicos que apoyaron la empresa. La compañía, tras absorber a muchos competidores, se encontró gestionando el sector en su totalidad. En 1882, la empresa asumió el nombre de Standard Oil Company of New Jersey y cotizó en bolsa. El Departamento de Justicia se expresó al respecto, concluyendo con la promulgación de las leyes *antitrust* de 1911.

Chrysler Building: Un sueño de metal

Fecha: 1931-actualidad.

Arquitecto: William Van Alen.

(Midtown, Manhattan); 42nd Street y Lexington Avenue.

Altura: 77 plantas – 282 m (319 m, vértice de la aguja).

Estructura: armazón de acero.

Uso principal: oficinas, sede de la Chrysler.

Superficie: 111.000 m².

Historia: 1930. Landmark. New York City Landmark, tanto el interior como el exterior, desde 1978. National Register of Historic Places desde 1976. National Historic Landmark desde 1976.

Fig. 66. El Chrysler Building en 1930.



El edificio Chrysler se incluye entre los iconos con mayor fuerza simbólica y visual. Nacido en una época entre lo trágico y lo opulento y en una zona de las más codiciadas y transformadas de la ciudad que no ha cesado de presenciar la aparición de edificios emergentes en la escena, como el de las Naciones Unidas,⁹⁰ veinte años después del Chrysler, con una forma completamente distinta y en fuerte diálogo con el East River.

A pesar de exhibir un protagonismo diferente, absoluto y sin intermediación, ambos se relacionan visualmente con la Tudor City (un Historic District), sita entre Turtle Bay y Kips Bay, primer complejo residencial del mundo constituido por edificios altos.

El área previa a Tudor City se caracterizaba por un enclave de casas populares (habitadas por una comunidad irlandesa) que limitaban con una central eléctrica y un grupo de mataderos (demolidos en torno a los años 1940), entre la Primera Avenida y el East River.

Tudor City, erigida durante los años 1920 por el especulador inmobiliario Fred F. French, comprende, además de un hotel, nueve edificios (para unos 4.500 residentes). En el interior del complejo estaban previstos pequeños campos de golf, jardines y parques privados, en una operación inmobiliaria destinada a la clase media, con el fin de atraer a Midtown Manhattan a aquellos que habían empezado a mudarse a otros barrios y distritos.

Es precisamente en el interior de este emplazamiento —caracterizado por una orografía más evidente: bloques de granito, saltos de cuota que comunican Tudor City con la costa, donde se levanta la sede de la ONU— donde se erige el Chrysler Building (piedra angular del sistema de rascacielos) —proyectado por W. Van Alen y encargado por Walter Chrysler, fundador de la empresa automovilística—, sede principal de la Chrysler Corporation.

El rascacielos, femenino y metálico, reúne en sí mismo la fuerza del sistema capitalista, la fuerza de los sueños (Fig. 66) y del imaginario estético: como en una fantástica Edad Media revisitada, las gárgolas en forma de águila (que recuerdan uno de los símbolos de la casa fabricante de automóviles, así como los tapacubos del coronamiento afilado de la parte superior) definen, al capturar la luz, los cambios de plano de la estructura vertical del edificio.

Lo monstruoso, lo excesivo, lo fantástico, lo demoníaco, lo mágico y el resplandor del acero son referencias de una visión onírica de la realidad no dominada completamente, sino depurada en su propia integridad, sin censuras racionales. Una integridad reconocida en un tipo de realismo singular occidental en el cual confluyen la pasión, el individualismo y el utilitarismo. En la arquitectura expresionista per-

90. La sede principal de las Naciones Unidas, edificio completado en 1952, presenta en el proyecto de Oscar Niemeyer, Le Corbusier y Harrison & Abramovitz, una configuración monumental. Cierra un área que da sobre el East River y no mantiene relación alguna con el tejido histórico limítrofe existente en esa área híbrida por la presencia del edificio Chrysler y la Tudor City, el barrio residencial edificado en los años 1920.



Fig. 67. Metropolis.

manecen los monstruos y las maravillas del gótico, pero aquí el imaginario se depura, entra en el terreno fértil de la eficacia comunicativa: la contemporaneidad de Manhattan, ciudad global del siglo xx.

Tanto el edificio Chrysler como el Empire State, a pesar de su disimilitud, son indicadores territoriales, quizá sobre todo en relación con el *skyline*, donde ofrecen su propia imagen, fundamental para entender hasta qué punto es aglutinante la cultura neoyorquina, creada a lo largo del tiempo de la historia en que se hace a sí misma.

Una historia capaz de fascinar y cautivar a cualquiera, como una sirena: la belleza resplandeciente del Chrysler nos traslada realmente a una belleza seductora contemporánea que, con su propio carisma frío y sutil, evoca un arquetipo: la robot María, la mujer-máquina de la película *Metropolis* (1927), de Fritz Lang. (Fig. 67)

El rascacielos, indisociable de la tecnología y la economía, expresa una propia tensión innovadora, estética y simbólica. En este sentido resulta asimismo significativa la reflexión de Aldous Huxley (1954) sobre el papel de estos gigantes urbanos que, comparados con las catedrales medievales,⁹¹ son considerados elementos representativos del poder. Si durante el tiempo de las catedrales se creaban lugares metafísicos, en la era de la tecnocracia se edifica la concreción, en primer lugar representada, según Huxley, por edificios macizos y especulativos, más que por entidades como Chartres, para la cual era necesaria una alta competencia y destreza en las maestrías.

La alegoría de las catedrales no poseía solo un valor metafísico, sino además social. Las catedrales habían sido el símbolo de una comunidad que estaba en manos de Dios y de sus códigos, mientras que los rascacielos, por el contrario, son el objeto que denuncia la supremacía del sistema capitalista como aparato capaz de *crear* sociedad y estructuras urbanas y territoriales.

La catedral es un lugar de interacción social y obviamente sujeta a control. Es expresión de las emociones y de la historia reputada de la comunidad. El rascacielos es un objeto que tiende asimismo a la abstracción, por la forma y por la red en la que surge: forma parte de un sistema modular que reniega, mediante la diferenciación, de la repetición de las unidades del *Grid*. Es un elemento de poder y discriminación que posee un valor seductor y mueve un sistema dominante (y desigualitario); un objeto que atrae y funciona como motor de la aglomeración urbana, siendo consecuencia de la misma.

Hay un elemento común a las catedrales y algunos edificios, el Chrysler entre ellos, y es el cuidado del espacio interior. En algunos rascacielos dicho espacio, el *hall* de entrada,⁹² resulta cualquier cosa menos integrador y multiplica la capacidad de seducción y representación de las compañías establecidas en el edificio, recibiendo a los visitantes, pero eludiendo cualquier valor de tipo social o cívico. Se trata de una forma más, en cierto modo monumental, de representación del poder económico que los arquitectos y los paladines de la industria utilizaron para expresar el prestigio del dinero.

91. Esta analogía entre catedral y rascacielos es recurrente y ha sido utilizada por otros autores como J. Gottmann, en el ensayo *Why the Skyscraper?*

92. Además de los edificios Chrysler y Empire State, otro edificio de los años 1930, anterior a los dos colosos, se centraba en el diseño del *hall*. Se trata del Cunard Building, de 1921, sede principal de una importantísima naviera, la Cunard Line, fundada por Sir Samuel Cunard (1787-1865) en 1838. El edificio Cunard, además de presentar un elegante y monumental *hall*, de gran altura, es el más alto y costoso construido por una naviera en NYC (13,5 millones de dólares).

Empire State Building: Vacío, azar y esencia de monumentalidad

Fecha: 1931-actualidad.

Arquitecto: Shreve, Lamb & Harmon.

(Midtown, Manhattan); 350, Fifth Avenue y 33rd-34th Street.

Altura: 102 plantas – 381 m (443 m, vértice de la aguja).

Estructura: armazón de acero.

Uso principal: oficinas.

Superficie: 208.879 m².

Historia: 1931. Landmark. New York City Landmark desde 1981.

National Register of Historic Places desde 1982. National Historic Landmark desde 1986.

Fig. 68. El Empire State Building en 1931.





Fig. 69. Los rascacielos en Midtown, con el Empire State Building.

En 1939 un reportaje de un número monográfico de la importante revista *Fortune*⁹³ devuelve a NYC su condición antes del advenimiento de la Segunda Guerra Mundial. Los artículos trataban de la ciudad en toda su complejidad; del gobierno local de Fiorello La Guardia,⁹⁴ alcalde de 1933 a 1945; de la transformación urbana, ilustrada en términos económicos y apoyada con fotografías y mapas complementarios, así como con obras de algunos pintores americanos como George Bellows, John Sloan, Georgia O'Keefe y Edward Hopper, entre otros.

Las imágenes que en aquel periodo representaban Midtown, el poderoso conglomerado de rascacielos cerca de Central Park, resultan realmente impactantes, aun más aquellas donde aparece el Empire State Building. (Fig. 68) Dichas imágenes recreaban la temperatura, el clima urbano, el *panorama* y los colosos que emergían en la malla ortogonal del *Grid*. De hecho, a pesar de la Gran Depresión, se construyeron muchos rascacielos y se redefinió el paisaje tanto en el Financial District como en Midtown.

F. La Guardia fue promotor de imponentes transformaciones para las que creó numerosos programas, desde una reconfiguración de la estructura del gobierno local, en clave empresarial, hasta una época caracterizada por obras públicas que se llevaron a cabo gracias a la participación y el trabajo de Robert Moses. Dichas obras

93. Volumen XX, n. 1, de julio de 1939.

94. Precedido por J. J. Walker desde 1925, durante seis años y dos breves mandatos de J. V. McKee y J. P. O'Brien.

95. Algunos de los edificios del pabellón dedicado a NYC, edificados para la Feria, se utilizaron como sede de las Naciones Unidas, antes de la construcción del rascacielos de la institución homónima, junto al East River, mientras que otro edificio de Queens albergaba en 1964 el Panorama of the City of New York, encargado por Moses para la Feria de ese año: una enorme maqueta (807 m²) que cubre la ciudad entera.

96. En el número 40 de Wall Street, por ejemplo, un rascacielos de 70 plantas y 283 m de altura, completado en 1930, el más alto del mundo durante un breve periodo, hasta ser superado por el edificio Chrysler. Proyectado por un grupo de arquitectos, cuyos representantes más importantes fueron Harold Craig Severance y Yasuo Matsui (que había trabajado con E. Flagg y colaborado en el proyecto del Empire State), hoy en día es conocido como Trump Building, desde que en 1995 lo comprara la Trump Organization, una corporación privada internacional. Antes se llamaba Bank of the Manhattan Company Building, nombre que se mantuvo aun cuando el banco cambió de sede.

desencadenaron un impulso económico y del empleo que le garantizaron a La Guardia un consenso entre los electores y, por ende, su reelección por tres mandatos consecutivos. La Guardia, en calidad de *socio político* de F. D. Roosevelt, consiguió además recabar fondos federales y así, de 1934 a 1939, se invirtió en la ciudad prácticamente un millón de dólares.

La Guardia, con Robert Moses, transformó la configuración de la ciudad, más allá del aspecto económico, pues influyó en el panorama social, potenciando en gran medida la red de comunicaciones y el transporte público con la West Side Highway, el East River Drive, el Brooklyn Battery Tunnel, el Triborough Bridge, los dos aeropuertos, la consecución del metro y un aeropuerto adicional (el de 'La Guardia').

El año 1939, al cual dedica *Fortune* el número monográfico mencionado, es importante por el estallido de la Segunda Guerra Mundial y por la relevancia local del acontecimiento, que coincide con la recuperación económica de Estados Unidos. En NYC se inauguraba la New York World's Fair (en Queens),⁹⁵ posible gracias a la iniciativa de algunos hombres de negocios en torno a 1935, con el fin de favorecer la recuperación económica después de unos años difíciles. La Feria coincidió con el reposicionamiento de NYC como capital económica no solo de Estados Unidos, sino del sistema mundial.

En aquellos años de reactivación los rascacielos dominaban la tierra y el cielo y eran uno de los elementos clave de dicha reactivación. En aquel periodo la ciudad se encontraba reorganizando su propio espacio económico y funcional, con una transformación similar a la vivida entre finales del siglo XIX y principios del XX. Durante los años posteriores a la Gran Depresión, Midtown estaba sufriendo una transformación con nuevas construcciones, saturaciones y sustituciones de edificios preexistentes (incluso de calidad). Algunas sustituciones se llevaron a cabo en la zona de Downtown⁹⁶ y muchas otras en la sección más al norte. Una de ellas tuvo lugar en la parcela donde se erigiría el Empire State Building, ocupada entonces por el Waldorf-Astoria Hotel. Este edificio de calidad, proyectado por J. Hardenbergh, arquitecto del Dakota Building, fue demolido en 1929.

El siglo XX estuvo caracterizado tanto por acontecimientos críticos como la Gran Depresión de 1929, la *ley seca* o el *terror rojo*, como por innovaciones tecnológicas y una tensión contradictoria formada por aspectos antitéticos. Por un lado, el mantenimiento de la identidad de algunas zonas, como Harlem, y la proyección y permanencia

a lo largo del tiempo de los parques y jardines de matriz *bottom-up*, al margen de cualquier mecanismo urbanístico y, por otro, el crecimiento del *sistema* de los rascacielos. El desarrollo de NYC y de su fisonomía, unida a la presencia de los edificios altos, ha de remitirse a la influencia de la geografía física y social y a la cultura que rigieron el desarrollo de la ciudad, su rango, la organización en barrios, la fisonomía económica, la actuación de los sujetos involucrados y la presencia de una sociedad híbrida y vital.

K. Lynch, en *La imagen de la ciudad*, asume el *landmark* como uno de los elementos que connotan los mapas mentales de los habitantes. Por extensión, los *landmarks* representados por los diferentes rascacielos serían no solo puntos de referencia espacial, sino indicadores que anuncian su papel en el territorio. Los rascacielos, capaces de influir en la organización del espacio urbano, no solo en el terreno inmediato a cada uno de los edificios, a menudo representan el *medio físico* donde se muestra la red del FIRE (Finance, Insurance companies, Real Estate). El rascacielos en NYC, visible más allá del horizonte teórico del modelo y sobre la concreción pragmática de los acontecimientos y las interacciones, supone un fetiche perceptual.

La tendencia desarrollística relativa al paso del siglo XIX al XX se mantuvo constante, incluso durante los episodios de crisis cíclicos y a pesar de los efectos drásticos de estos en el mercado inmobiliario y a pesar incluso de las interrelaciones con los acontecimientos europeos (fascismo y nazismo), cuyos efectos se afrontaron tanto a nivel federal como local, de manera distinta en función de los contextos.

Durante 1929 el mercado inmobiliario corrió el riesgo de quebrar pero, no obstante, se edificaron algunos de los colosos más potentes, el Empire State Building, entre otros, (Fig. 69) inaugurado el 1 de mayo de 1931. Durante mucho tiempo el Empire permaneció vacío, de manera que se lo conocía como *Empty State Building*.

No fue hasta 1951 en que el edificio experimentó una auténtica recuperación económica, cuando la Empire State Building Corporation vendió el rascacielos al emprendedor inmobiliario Roger L. Stevens por 34 millones de dólares. En 1954, Stevens lo traspasó a su vez a un grupo inmobiliario de Chicago por 54 millones de dólares, la suma más alta pagada hasta entonces por un único edificio.

Sin embargo, durante los primeros años, el Empire State fue sobrepasado por su coetáneo el Rockefeller Center y fue precisamente su altura la que lo salvó del *crack*, al inaugurarse el mirador de su penúltima planta. El resultado de esta operación y el consecuente flujo de turistas igualaron el monto global de la renta de los alquileres.

El Empire State, el rascacielos más alto del mundo hasta la inauguración de las torres gemelas del WTC, costó casi 41 millones de dólares (la parcela sola más de 16 millones de dólares). El proyecto se diseñó en pocas semanas, con el objetivo de llevar a cabo una gran inversión inmobiliaria. Las obras, que empezaron poco después de 1929, se concluyeron rápidamente, gracias además a una organización prácticamente perfecta de las obras. El edificio fue celebrado desde el día de su inauguración, el 1 de mayo de 1931, con la presencia de los políticos locales, mientras que desde Washington, D.C. el presidente de Estados Unidos y el presidente de la compañía controlaban el encendido de las luces del rascacielos (nacía un nuevo monumento a la economía, celebrado ritualmente tanto como lo había sido el Woolworth Building, dieciocho años antes).

Elementos estructurales de acero; forjados de hormigón armado, realizados *in situ*; complejas instalaciones técnicas; eliminación de los tiempos muertos en la ejecución de las obras de construcción; seguridad en la obra (no obstante, murieron cinco personas); colaboración de estudios de ingeniería especializados en estructuras de acero para las instalaciones; carrera por la fiabilidad mediante el encargo a una empresa (500.000 dólares y dieciocho meses de duración para la ejecución de las obras); *timing* planificado: obra de demolición del Waldorf-Astoria simultánea a la erección del Empire State; ejecución del proyecto destinado a las obras con la organización de una red donde se interrelacionaban subcontratistas y proveedores; organización de la obra en un restringido espacio urbano y vertido de desechos en el East River; plazos establecidos para la ejecución de las secciones (por ejemplo, en una semana, 3 plantas y media de almacén de acero; una jornada, una planta de paramento de ladrillo). El coste del edificio ascendió a 25.000.000 dólares, 2 millones menos del total presupuestado.

Los primeros años del Empire State Building, tal y como ya hemos adelantado, fueron difíciles, por la *onda expansiva* de 1929, y solo el 25% de la ingente superficie útil se alquiló para oficinas. Esta época sufrió la competencia del recién nacido Rockefeller Center, pero la inauguración del mirador hizo que el Empire State se convirtiera en uno de los iconos más emblemáticos de la ciudad.

Rockefeller Center: Una ciudad dentro de la ciudad

(19 edificios).

Fecha: 1939-actualidad.

Arquitecto principal: Raymond Hood.

(Midtown, Manhattan); entre la Fifth Avenue y Sixth Avenue,
y entre la 48th Street y la 51th Street.

Altura: 226 m (edificio principal).

Estructura: armazón de acero.

Usos múltiples.

Superficie total del solar: 8,8 ha.

Historia: 1930-39. Landmarks. New York City Landmark desde 1985.

National Register of Historic Places desde 1987. National Historic
Landmark desde 1987.



Fig. 70. El icono de los
años 30: el Rockefeller
Center de noche.

El Rockefeller Center es el resultado de una larga e intensa transformación que generó un eje urbano innovador⁹⁷ en cuyo interior, además de ofrecer edificios comerciales y oficinas, se desarrollan diversas funciones y posee un sistema articulado de espacios públicos excepcionalmente icónico, (Fig. 70) identitario y activo en el marketing urbano a nivel global.

Dicho sistema de espacios públicos se puede adscribir a un tipo de lugar específico, frecuentado por ciudadanos, visitantes y usuarios urbanos, muy *institucionalizado* y formal. La ciudad, plena de espacios de este tipo, elementos representativos de su propia identidad, los utiliza a lo largo del año para celebrar ritos religiosos y sociales como las Navidades, época en que el Rockefeller se decora con un gran árbol de Navidad y se ornamenta todo el bulevar y la plaza del interior del complejo.

El conjunto formado por numerosos edificios en Midtown, que influyó en los ejes vertebradores urbanos anteriores pues cambió su peso y su papel, ejerció su influencia además en el mercado inmobiliario, instituyendo un precedente e iniciando un desarrollo estable en una amplia sección de Midtown. El proyecto pretendía competir con los edificios Chrysler y Empire State, prácticamente coetáneos, e integrar la urbanización con la arquitectura y el paisaje en una escala jamás afrontada en la ciudad hasta ese momento. En efecto, el elemento urbano más extenso, planificado en superficie, había sido el Central Park, un lugar abierto, pensado para todos, que no integraba aspectos diferentes y matéricos como el Rockefeller Center. Además, el Center, incluso en la fase de obras, confirmando su enorme impacto económico, dio trabajo a muchísimas personas y devolvió a la ciudad de Nueva York una imagen competitiva en el periodo posterior a 1929.

La zona donde se erigió el Rockefeller Center presentaba una historia relevante: desde 1801 albergó un jardín botánico, el primero de Estados Unidos, denominado Elgin Garden. El Jardín Botánico, nacido a iniciativa de David Hosack, no logró sobrevivir y fue desmantelado después de un largo periodo de abandono.

A principios de los años 1930 el objetivo principal era dotar a la ciudad de un teatro nuevo, meta incluida en el programa del alcalde Fiorello La Guardia, que pensaba dejar en herencia al menos un aeropuerto y un nuevo Metropolitan Opera House.⁹⁸ Este último proyecto no llegó a realizarse, a pesar de que se había logrado la financiación mediante operaciones que, a partir de 1928, habían involucrado a los Rockefeller. La familia, que disponía de una casa en Midtown, entre las calles 53 y 54, poseía una gran cantidad de bienes inmuebles en la zona y, antes de iniciar el proyecto —que

97. Un proyecto afín y muy reciente es Hudson Yards, una operación inmobiliaria descomunal en el West Side (Midtown).

98. El primer núcleo se construyó en 1883 entre la calle 39 y Broadway. El edificio era conocido como The Yellow Brick Brewery, por su fachada de ladrillos amarillos. El MET, el Metropolitan Opera House del Lincoln Center, en el Upper West Side, sin embargo, fue edificado en 1966 e inaugurado en septiembre de ese año.

apenas completado provocó un aumento del valor del suelo—, pidió consejo a los propios agentes inmobiliarios, los cuales propusieron algunos contenidos que confluyeron en el proyecto urbano. Dicho proyecto fue progresivamente detallado, contemplando un uso mixto que integrase oficinas, teatros, tiendas y espacios públicos, entramados en el tejido urbano además por un ramal del metro (completado en 1940) que surcó aquella sección de la ciudad en pleno y rápido desarrollo.

En 1928, Rockefeller alquiló parte de los terrenos a la Columbia University, mientras se desarrollaba un plan denominado Metropolitan Square y se celebraba un Architectural Symposium para desarrollar este mismo proyecto, lanzando un concurso que contaba con el septuagenario Cass Gilbert (autor del Woolworth Building) entre sus jueces.

El largo proceso culminó a principios de la década de 1930, cuando se formó un equipo de proyectistas y cuando los agentes inmobiliarios de la familia Rockefeller adquirieron algunos terrenos limítrofes con el fin de ampliar el emplazamiento del complejo que, por otro lado, estaba marcado por una notable presencia: la Metropolitan Cathedral of St. Patrick, erigida entre 1853 y 1878, según proyecto de James Renwick junior, autor de otras iglesias en Nueva York.

En cuanto a la zona del Rockefeller Center, progresivamente prevaleció la idea de un centro comercial y de negocios, abandonando el *sueño* de la Opera House y, a pesar de que la empresa coincidió con el momento más duro de la Gran Depresión (el *Rock* fue el único proyecto arquitectónico no gubernamental que se llevó adelante tras el *crack* del mercado bursátil y el estallido de la Segunda Guerra Mundial), se dio inicio al proceso de las obras, cambiando el nombre del proyecto urbano de Metropolitan Square a Rockefeller Center.

Entre los numerosos residentes implicados se encontraban la RCA,⁹⁹ la NBC y el grupo de comunicación RKO que después se establecieron en otros edificios, configurados de manera que se transfirieran los derechos aéreos a la torre central,¹⁰⁰ limitando la altura de los edificios de la Quinta Avenida, actuando el Rockefeller Center como reequilibrador de valores y tendencias que, de otra manera, hubieran transformado la Quinta Avenida en un cañón aún más hipertrófico.

99. La RCA Corporation fue la más importante American Electronics Company, fundada con el nombre de Radio Corporation of America en 1919.

100. El GE Building, General Electric Building (conviene distinguirlo del casi homónimo RCA Victor Building), de 260 m de altura, 70 plantas, proyectado por R. Hood, conocido como 30 Rockefeller Plaza, completado en 1933, sede de la NBC Television Network. En el atrio de 30 Rockefeller Plaza, en 1933, Diego Rivera pintó el mural *Man at the Crossroads*. Entre los personajes retratados se encontraba Lenin. Nelson Aldrich Rockefeller le ordenó borrarle el rostro, so pena de la destrucción integral de la obra. Rivera se negó y el mural fue íntegramente destruido. Nelson Aldrich Rockefeller (1908-1979), miembro de la familia Rockefeller, político y hombre de negocios, fue el 41º vicepresidente de Estados Unidos y antes había sido gobernador de Nueva York, ocupando numerosos cargos durante su vida política. El proyecto del Rockefeller Center comprende además el edificio del Radio City Music Hall, conectado con el RKO.

CONCLUSIONES

El 11 de agosto de 1894 la revista *Harper's Weekly* (fundada en 1857 y activa hasta 1916) publicó una de las primeras fotografías del *skyline* de NYC.

Para comprender la importancia de esta específica vista urbana, además de la interesante reflexión de Montgomery Schuyler en *The Skyline of New York, 1881-1897*, escrita a finales del siglo XIX, resulta útil remitirnos a un ensayo más reciente de John A. Kouwenhoven quien, con una potente analogía, explica lo que era el *skyline* neoyorquino:

La estructura de un tema de jazz está formada, al igual que el *skyline* de Nueva York, por una tensión de fines contrapuestos. En el jazz, en su mejor versión, cada músico parece estar —y siente que está— completamente solo. Cada uno va a lo suyo, inventando frases rítmicas y melódicas que, aparentemente, no parecen tener mucha relevancia entre sí, como ocurre con el edificio de las Naciones Unidas respecto al Empire State. Sin embargo, el resultado es una unidad creativa impresionantemente precisa.

El nacimiento del *skyline* cambió la visión y la percepción de la ciudad (posible antes con el plano bidimensional) mediante una vista inédita. Esta vista, concebida como una imagen cinemática —nada que ver con la pintura paisajística del siglo XVIII— y narrada mediante las imágenes de los primeros documentales sobre la ciudad,¹⁰¹ ratificaba la imposibilidad de concluir la ciudad vertical en una extensión bidimensional, coincidente con la partición a tierra del *Grid* de 1811, que se limitaba a dividir la ciudad en zonas públicas (vías urbanas) y zonas privadas (parcelas). Esta vista innovadora afirmaba implícitamente de qué manera la seducción de la verticalidad expresaba, a través de una *fluida narración visual* del *skyline*, el carácter urbano de Nueva York: la actuación antrópica integrada con la geografía del lugar. Una combinación que dio como resultado la diferenciación entre los distritos, que había generado paisajes heterogéneos y puntos de observación variables, que primaban sobre todo la visión de Manhattan, distinguible además por estar separada de los otros cuatro distritos por el agua.

Con el término *skyline*, objeto urbano nacido antes de que se acuñara la palabra, se designa en Nueva York a un horizonte variado e ininterrumpido en su verticalidad. Otras ciudades europeas o americanas dejaban un recuerdo indeleble en la memoria, gracias al

101. Uno de ellos en particular titulado *Manhatta*, de 1921, obra de Paul Strand y Charles Sheeler; B/N, 9 min. Estos dos fotógrafos, conocidos por haber documentado antes la América industrial, retrataron la ciudad inspirándose en la obra de Walt Whitman. F. SCHIAVO, 'From City to Metropolis: the Rhetoric of the urban space', ponencia expuesta en el International Congress The logic of persuasion. Between Antropology and Rhetoric. Palermo, 19-20 de abril, 2018.

perfil de su propia silueta contrastada con el cielo, pero en NYC el *skyline* asumió y sigue asumiendo, además de una forma colectiva, coherente y variable, una connotación nodal y múltiple. La punta sur de Manhattan, la densa avenida vertebradora de Broadway, al igual que la parte urbana más septentrional de la isla, en torno a la cual se localizan los primeros rascacielos, sobre todo desde finales del siglo XIX e inicios del XX, era y es perceptible por los dos ríos, los puentes y los numerosos puntos de referencia dentro de la misma isla. En un siglo y medio, aproximadamente, el *skyline* ha narrado, y sigue narrando, algunos de los aspectos de la transformación urbana, los *pálpitos* de la economía, las dinámicas de las relaciones entre los lugares y las personas, restituyendo esa trama urbana neoyorquina y su *paradigma*, que no se lee ya a nivel bidimensional, sino que se comprende en una tercera o cuarta dimensión.

Un potente y complejo horizonte que refleja los ciclos del desarrollo, sobre todo en Downtown y Midtown, que han definido una nueva geografía social, cuyo último representante en el tiempo es la *hipervisible* Hudson Yards que ha modificado el *skyline* y la configuración urbana, además de haber transformado el paisaje social de una vasta zona de Manhattan.

Tanto en el plano empírico como en el teórico, el nacimiento del macropaisaje indentitario del *skyline* se ha visto influido por múltiples causas y su interpretación debe tener en cuenta el proceso que condujo a la formación de la primera *Zoning Resolution* en 1916, la norma que regiría la forma de los edificios altos instituyendo el *setback*.

En efecto, el *Zoning* (Fig. 71) introdujo el concepto de *zoning envelope*, que limitó y definió el volumen máximo permitido sin fijar la altura respecto a la parcela (al menos en una porción de esta, el 25%), todo lo contrario de lo prescrito en ciudades como Boston, Chicago, Washington, D.C., Londres o París.

El *Zoning*, más que establecer valores numéricos absolutos —a pesar de que en 1884 y 1885 el estado de Nueva York promulgó algunas leyes que fijaban un umbral de unos 24 m para los edificios de toda la ciudad— o determinar cubiertas planas o coronamientos, esculpió la ciudad en tres dimensiones y, por ende, el *skyline*. En términos generales, por encima del nivel de calle, un rascacielos debía estar configurado mediante un plano diagonal que partía del centro de la vía urbana, confirmando el perfil continuo de la ciudad, formado por torres de altura ilimitada, aun estando permitida solo la edificación de un cuarto (25%) de la parcela.

El *Zoning* de 1916 contemplaba tres subdivisiones diferentes muy amplias: *Use District*, que regía los usos separados de los diver-



Fig. 71. El Zoning de 1916.

esos distritos: residencial, comercial, negocios, uso libre; *Area District*, donde se especificaban las dimensiones y las tipologías de las residencias, jardines y patios; *Height District*, que regía los edificios altos en relación con la anchura de las vías urbanas, cuya forma debía determinarse en base al *Sky exposure plane* (introducido por primera vez en el Zoning de 1916): un plano virtual inclinado, que partía de una altura determinada del edificio, con un ángulo variable en función del distrito (la norma se podía derogar solamente en determinadas condiciones). Estas reglas *anti-Equitable* se declinaban en diversos modos y daban lugar a variaciones que relacionaban la parte de la base de la construcción con las secciones superiores, determinando diversificaciones adicionales del *skyline* urbano, a diferencia de lo que ocurría en otras ciudades americanas como Chicago.

Hasta 1961, año en que se reelaboró drásticamente el Zoning, los edificios se conformaron con una figura piramidal, conocida como *wedding cake* (consecuencia del *setback*) y crecieron con un *boom* considerable durante los años 1920 y 1930, sobre todo en Midtown. En aquella década la ciudad dobló la superficie útil destinada a oficinas, mientras existían dificultades para lograr espacios públicos, por otro lado no previstos en el Plan de 1811. Un ejemplo

que anticipó el nuevo *Zoning* fue el Seagram Building, de 38 plantas, obra de L. Mies van der Rohe, con la colaboración de P. Johnson. El Seagram, de 156,9 m de altura, completado en 1958, a pesar de terminarse antes de la *revisión* del *Zoning*, presenta algunas de las características nuevas de los rascacielos pertenecientes a lo que se puede llamar la *tercera fase* (la primera hasta 1916, la segunda hasta 1961 y la tercera a partir de 1961). Se trata de edificios que, al no estar sometidos ya a las normas del *setback*, presentaban un volumen compacto. A menudo se caracterizaban por un espacio público que daba a la calle donde se erigían. En este caso, el Seagram Building daba a Park Avenue, entre las calles 52 y 53, presenta un espacio anterior, ornamentado con dos fuentes (sencillas láminas de agua) que permiten *respirar* a este edificio negro y potente, así como reflejar su *cuerpo*, definido fundamentalmente por un bloque visible.

Como ya hemos dicho, la primera ley de zonificación (1916) intentó afrontar el impacto que algunos edificios habían provocado en el sistema urbano y en sus microsistemas, tratando así de atenuar la apropiación individualista del suelo, el espacio, el cielo y la luz, y sujeta a todos y cada uno de los rascacielos únicos contruidos, amenazantes entre sí. El *Zoning*, protegiendo las actividades comerciales y no las residenciales, desde luego, tendía además a corregir ese *laissez-faire* permanente hasta ese momento y a mitigar los daños provocados por gigantes como el Equitable de 1915 en el mercado inmobiliario.

Antes de aquella época las torres empezaban a crecer más de 10 o 13 plantas, alcanzando al principio las 20 plantas, hasta llegar y sobrepasar este límite. En 1898, el Park Row Building superó los 117 m y los edificios construidos a continuación en Downtown presentaban una forma compacta y surgían en parcelas cuyo precio ascendía vertiginosamente, impulsando así la maximización de los beneficios con las construcciones ingentes. Mientras tanto, los edificios voluminosos transformaban además el paisaje urbano del norte (en Manhattan) y se demolían los edificios históricos de calidad para ceder sitio a las torres más altas y rentables. Entre los edificios demolidos se encontraba el Gillender Building, situado en la esquina noroeste de la intersección entre las calles Wall, Nassau y Broad, el cruce viario más codiciado y famoso de la historia de los negocios en NYC.

El Gillender (83 m, 20 plantas) tuvo una vida brevísima:¹⁰² proyectado por C. I. Berg y E. Clark, fue completado en 1897 y demolido a partir de abril de 1910, en tan solo tres meses. Fue considerado no rentable porque la forma de la planta (unos 7 m x 23 m) solo permitía

102. En un interesante artículo del 2 de enero de 1910 de *The New York Times*, titulado 'Gillender Building Resold', se reconstruye parte del asunto relacionado con el Gillender Building.

oficinas de dimensiones reducidas. En su lugar se edificó (1912) el Bankers Trust Company Building (actualmente un *landmark*), un rascacielos bastante más compacto e imponente y rematado con una *corona* piramidal (similar a la del Mausoleo de Halicarnaso de 353-350 a.C.). El Bankers Trust Company Building, (Fig. 64) proyectado por Trowbridge & Livingston, se conoce como 14 Wall Street, y aún hoy en día el rascacielos configura esta sección de la calle junto con otro edificio enfrente, mucho más alto y completado en 1930 (conocido como 40 Wall Street, pero llamado Bank of Manhattan Building, actualmente propiedad de D. Trump), además, por supuesto, del Equitable. El Bank of Manhattan Building, superado en altura por el Chrysler, posee un impacto visual muy potente, tanto en tierra como en el cielo, por la torre coronada con una cubierta piramidal de cobre. El Gillender, que presentaba una fachada tripartita y coronamiento en la cubierta, el más alto de aquella parte de la calle hasta su desmantelamiento (el Equitable cercano se edificó en 1915), fue adquirido, junto con una parte de la parcela trasera y a un precio muy elevado, por la Manhattan Trust Company, más tarde absorbida por la Bank Trust Company. En un principio, el proyecto debía contemplar una construcción que englobase el Gillender, pero después se prefirió demolerlo.

Esta operación ayuda a esclarecer el conjunto de fenómenos que ocurrían: tanto el proceso de continua sustitución de las construcciones existentes como los valores del terreno experimentaron un incremento en el periodo inmediatamente anterior a la edificación del Gillender. En torno al periodo 1905-1910 aquella área registró un incremento añadido. Como ya hemos mencionado, la Manhattan Trust Company, adquiriendo el terreno y el Gillender, había pagado la *tierra* a 800 dólares por pie cuadrado. El proceso de edificación del Bankers Trust Company Building es una muestra de las dinámicas habituales de posicionamiento, adquisición progresiva de las parcelas, demolición y ampliación sucesiva (hacia los años 1930-1932, se amplió el edificio con un anexo diseñado por Shreve, Lamb & Harmon, proyectistas además del Empire State Building), así como de la manera en que los bancos, que precisamente en aquellos años incrementaron su propia presencia, tendían a la apropiación del espacio y se centraban en la visibilidad mediante los edificios altos, sobre todo en el Financial District, hasta el desplazamiento de los rascacielos al norte.

Eran años de un encendido debate en el cual a menudo se medían posturas antagónicas: arquitectos como Hastings, Post o Flagg solían manifestar ideas opuestas al mercado. El mismo Flagg expresó su



deseo de un límite absoluto de la altura a pesar de reconocer que las presiones inmobiliarias ejercieran con fuerza sus propias razones. En efecto, el arquitecto proporcionó un aporte sustancial para la formalización de la ley de 1916 y en total autonomía optó por formas como la de la Singer Tower que limitaban la gran altura y con una torre esbelta que ocupara solo una parte reducida de la parcela.

Además de Flagg, Hastings y Burnham asimismo promovían una *imago urbis* más afín a metrópolis europeas como París donde, bajo Napoleón III y E. Haussmann, las residencias pudientes de 5 o 6 plantas debían alinearse con los bulevares. A pesar de ello, nada parecido ocurría en aquel periodo en NYC, ni siquiera en la divulgación de documentos que narraban las experiencias llevadas a cabo en la capital francesa que, sin embargo, fue el modelo indiscutible para Chicago en 1909, idealizada en *Paris by the Lake*¹⁰³ de D. H. Burnham, autor del citado plano. En Chicago, en 1893, se fijó una altura máxima de unos 39 m, después aumentada a 79 m y más tarde reducida a unos 60 m en 1910. En aquel periodo, veintiuna ciudades americanas poseían leyes que limitaban la altura, mientras que en 1913 se construía en NYC el Woolworth Building, de 241 metros de altura.

Los reformistas, algunas asociaciones (consagradas a la tutela y la mejora de algunos barrios o ejes viarios) o arquitectos como E. Flagg no tenían, sin embargo, el poder de frenar los intereses comerciales, los inmobiliarios, los derechos de propiedad o las presiones de grupos de poder que actuaban con una tendencia contraria absoluta, a pesar de que el *Zoning* iba dirigido a fines prácticos y era fruto del debate y los desencuentros urbanos que duraron al menos veinte años.

El *Zoning*, además de ocupar el primer paso de una planificación que habría conducido a los propietarios individuales hacia direcciones validadas colectivamente, fue expresión, sobre todo, de la forma

Fig. 72. La morfología tetradimensional del skyline de Midtown, en 1931.

103. Véase J. A. PETERSON. *The Birth of City Planning in the United States, 1840-1917*. Baltimore y Londres: The Johns Hopkins University Press, 2003.

J. E. DRAPER. 'Paris by the lake: sources of Burnham's plan of Chicago'. En: J. ZUKOWSKY (ed.), *Chicago architecture, 1872-1922: birth of a metropolis*. München, Federal Republic of Germany, Prestel-Verlag, Chicago, the Art Institute of Chicago, 1987. M060032#15.03/40.7552/-73.9733.

visible del paisaje urbano, tanto en Downtown, por la irregularidad de las calles, como en mayor medida en Midtown. En esta parte, la combinación entre el *setback* y la ortogonalidad del *Grid*, unida a los diferentes materiales, a la dimensión reducida de algunas calles y a la coexistencia simultánea de edificios heterogéneos, daba y da lugar a una experiencia en que la vista domina todo lo demás: fragmentos inesperados de cielo, horizontes imprevistos, canales visuales y hendiduras dentro de las cuales se vislumbra la luz conforman un espacio contenido que, con la interrelación con las reglas, la intención y la casualidad, ha generado la morfología *tetradimensional* de Manhattan. (Fig. 72)

Apéndice 1

Población

En 1898 la *Consolidation* reunifica New York City en 5 distritos
(Five Boroughs): Manhattan, Bronx, Brooklyn, Queens y Staten Island.

DATOS DE POBLACIÓN
(2019):

Nueva York

Población total:

8.336.817

Superficie total:

783 km²

Densidad de

población total:

10.636 hab/km²

Manhattan

Población: 1.628.706

Superficie (excluidas

las zonas húmedas):

59 km²

Densidad de población:

27.544 hab/km²

Bronx

Población: 1.418.207

Superficie: 109 km²

Densidad de población:

13.006 hab/km²

Brooklyn

Población: 2.599.903

Superficie: 183 km²

Densidad de población:

13.957 hab/km²

Queens

Población: 2.533.858

Superficie: 283 km²

Densidad de población:

8.018 hab/km²

Staten Island

Población: 476.143

Superficie: 151 km²

Densidad de población:

3.150 hab/km²

Año	Manhattan	Brooklyn	Queens	Bronx	Staten Island	Población total
1698	4.937	2.017	n/a	n/a	727	7.681
1771	21.863	3.623	n/a	n/a	2.847	28.423
1790	33.131	4.549	6.159	1.781	3.827	49.447
1800	60.515	5.740	6.642	1.755	4.563	79.215
1820	123.706	11.187	8.246	2.782	6.135	152.056
1830	202.589	20.535	9.049	3.023	7.082	242.278
1840	312.710	47.613	14.480	5.346	10.965	391.114
1850	515.547	138.882	18.593	8.032	15.061	696.115
1860	813.669	279.122	32.903	23.593	25.492	1.174.779
1870	942.292	419.921	45.468	37.393	33.029	1.478.103
1880	1.164.673	599.495	56.559	51.980	38.991	1.911.698
1890	1.441.216	838.547	87.050	88.908	51.693	2.507.414
1900	1.850.093	1.166.582	152.999	200.507	67.021	3.437.202
1910	2.331.542	1.634.351	284.041	430.980	85.969	4.766.883
1920	2.284.103	2.018.356	469.042	732.016	116.531	5.620.048
1930	1.867.312	2.560.401	1.079.129	1.265.258	158.346	6.930.446
1940	1.889.924	2.698.285	1.297.634	1.394.711	174.441	7.454.995
1950	1.960.101	2.738.175	1.550.849	1.451.277	191.555	7.891.957
1960	1.698.281	2.627.319	1.809.578	1.424.815	221.991	7.781.984
1970	1.539.233	2.602.012	1.986.473	1.471.701	295.443	7.894.862
1980	1.428.285	2.230.936	1.891.325	1.168.972	352.121	7.071.639
1990	1.487.536	2.300.664	1.951.598	1.203.789	378.977	7.322.564
2000	1.537.195	2.465.326	2.229.379	1.332.650	443.728	8.008.278
2010	1.585.873	2.504.700	2.230.722	1.385.108	468.730	8.175.133
2016	1.643.734	2.629.150	2.333.054	1.455.720	476.015	8.537.673
2019	1.628.706	2.599.903	2.533.858	1.418.207	476.143	8.336.817

Apéndice 2

Edificios altos, existentes y demolidos

El catálogo comprende tres listas.

La primera, 'Edificios altos', muestra los edificios altos más importantes de Manhattan desde los inicios del fenómeno (mediados del siglo xix) hasta la fase madura durante los años 1930.

El primer catálogo nace de una investigación dirigida, pero en ocasiones se encuentran errores (fechas, alturas, autores). En estos casos se ha hecho referencia, en cuanto a los *landmarks*, a los informes (en *Skyscraper*, *Open space*, *Historic districts*, *Avenue*) de la Landmarks Preservation Commission de New York City. Dichos informes no se han anotado en la bibliografía. Por otro lado, siempre inmersos en la controversia, se ha hecho referencia a una imponente mole de documentos (no todos anotados en la bibliografía) y a los volúmenes *The American Skyscrapers 1850-1940. A celebration of Height*, de Joseph J. Korom júnior, Branden Books, Boston, 2008; *Rise of the New York Skyscraper 1865-1913*, de S.B. Landau e C.W. Condit, Yale University Press, New Haven & London, 1996; y a la página web de *The Skyscraper Museum*, un pequeño museo en Battery Place, NYC.

La segunda lista la forman los 'Edificios existentes', construidos entre 1880 e inicios del siglo xx y la tercera, 'Edificios demolidos', comprende aquellos construidos entre 1874 y principios del siglo xx. Los emplazamientos y las fechas muestran la concentración inicial de los edificios altos en Downtown, más tarde su desplazamiento hacia Midtown y, en una fase posterior, hacia Uptown, así como la gran concentración en Broadway.

EDIFICIOS ALTOS

1855 Commercial Hotel

5 plantas
Autor desconocido

1857 Haughwout Building

5 plantas
Arquitecto: John P. Gaynor

1859 Cooper Union Building

5 plantas
Piedra utilizada: brownstone, una arenisca rojiza
Estructura de hierro laminado (*rolled-iron I-beams*), la primera construida en Estados Unidos
Arquitecto: Frederick A. Peterson

1859 Fifth Avenue Hotel

6 plantas
Demolido en 1908
Arquitectos: Griffith Thomas y William Washburn

1868 Grand Hotel

6 plantas y ático
Primer ascensor eléctrico para pasajeros
Arquitecto: Henry Engelbert

1870 Broadway Central Hotel

8 plantas y ático
En aquel momento, el hotel estadounidense más grande, con 3 ascensores y 630 habitaciones
Demolido en 1973
Arquitecto: Henry Engelbert

1870 Equitable Life Assurance Building

7 plantas y ático
Destruído por un incendio en 1912
Arquitectos: Arthur Gilman, Edward H. Kendall y George B. Post (estructuras)

1871 Gilsey House Hotel

5 plantas y 2 plantas de ático
Arquitecto: Stephen D. Hatch

1873 Domestic Sewing Machine Building

6 plantas, con cupulilla
Demolido en 1927
Arquitecto: Griffith Thomas

1873 Bennett Building

6 plantas, 10 tras la ampliación
Estructura de hierro fundido
Arquitecto: Arthur D. Gilman
Ampliado entre 1890-1894 por James M. Farnsworth

1873 Staats-Zeitung Building

5 plantas
Demolido en 1907 para ceder sitio al Municipal Building de 34 plantas, obra de William M. Kendall (de McKim, Mead & White), construido en 1914
Arquitecto: William Schickel (de Schickel & Ditmars)

1875 New York Tribune Building

9 plantas, 18 tras la ampliación (79 m) y torre con reloj como coronamiento
Demolido en 1966
Arquitecto: Richard Morris Hunt
Ampliado entre 1903 y 1905 por D'Oench & Yost y L. Thouyard

1875 Western Union Building Telegraph Building

10 plantas (70 m) y torre con reloj como coronamiento
Demolido en 1890
Arquitecto: George B. Post

1875 New York Evening Post Building

10 plantas (42,5 m)
Demolido
Arquitectos: Thomas Stent y Charles F. Mengelson

1875 New York Post Office and Courthouse

7 plantas

Con uno de los primeros ascensores hidráulicos
Demolido en 1939
Arquitecto: Alfred B. Mullett

1878 Park Avenue Hotel

7 plantas y ático
Demolido en 1926
Arquitecto: John Kellum

1880 Morse Building

14 plantas (55 m)
Ladrillo y decoración de terracota
Arquitectos: Silliman & Farnsworth

1882 Temple Court Building

9 plantas, 10 tras la ampliación
Ampliado en 1890
Arquitectos: Silliman & Farnsworth

1883 Metropolitan Opera House Building (The Old Met)

7 plantas y ático
Demolido en 1967
Arquitecto: Josiah Cleveland Cady

1886 Potter Building

11 plantas
Ladrillo y terracota
Arquitecto: Norris Garshom
Starkweather

1884 The Dakota

10 plantas y ático
Arquitecto: Henry J. Hardenbergh

1884 New York Produce Exchange

3 plantas, ático (18,2 m) y torre (68,2 m)
Demolido en 1957
Arquitecto: George B. Post

1884 Washington Building

11 plantas y ático (40,5 m)
Transformado en 1922
Arquitecto: Edward Hale Kendall

1887 Lincoln Building

(En Union Square)

9 plantas

Arquitecto: Robert H. Robertson

1889 Corbin Building

9 plantas

Vigas de hierro fundido, exterior de ladrillos y remates en terracota

Arquitecto: Francis H. Kimball

1889 Tower Building

11 plantas y ático (33 m)

La primera estructura de acero de NYC, según algunas fuentes Demolido en 1913

Arquitecto: Bradford Lee Gilbert

1889 New York Times Building

16 plantas

Fue la sede de *The New York Times* en Park Row hasta 1903, cuando el periódico se mudó a Longacre Square, actual Times Square
Arquitecto: George B. Post

1890 New York World Building

20 plantas (cubierta: 94,2 m; antena: 106,6 m)

Con espacio entre plantas más reducido que los edificios anteriores
Demolido en 1955 para ceder sitio a la rampa de acceso al Brooklyn Bridge
Arquitecto: George B. Post

1891 Madison Square Garden Tower

3 plantas y torre de 32 plantas

Demolido en 1926 (un año después de la clausura)

Arquitecto: Stanford White

1894 Cable Building

9 plantas

Edificio compacto con armazón de acero y fachada de terracota

Arquitecto: Stanford White

1894 Home Life Insurance Building

16 plantas (85 m)

Arquitecto: Napoleon Le Brun & Sons

1894 American Surety Building

21 plantas, 26 tras los cambios (103 m)

Arquitecto: Bruce Price

Transformado entre 1920 y 1922 por Herman Lee Meader

1894 Manhattan Life**Insurance Building**

18 plantas (106 m) y torre

Primer edificio que superó los 100 m (cota de cubierta)

Primer edificio que colocó los pisos altos en el mercado del alquiler

Primer edificio que utilizó cimentación de cajones de hormigón

Demolido en 1963

Arquitectos: Kimball & Thompson y Charles Soosmith (estructura)

1894 Postal Telegraph-Cable Building

13 plantas (58,8 m)

Arquitectos: Harding & Gooch

1896 New York Life Building

(Basado en proyecto original del edificio construido entre 1868 y 1870)

12 plantas y torre con reloj (74,3 m)

Arquitecto del edificio

originario: Stephen D. Hatch

Arquitectos: McKim, Mead & White

1896 American Tract Society Building

23 plantas (20 y 3 plantas de la torre esquinera)

Uno de los primeros con armazón de acero

Arquitecto: Robert H. Robertson

1897 Hotel Manhattan

16 plantas (76,2 m)

Uno de los más grandes y famosos hoteles en edificios altos de ese periodo

Demolido en 1961

Arquitecto: Henry J. Hardenbergh

1897 Commercial Cable Building

21 plantas (92,6 m)

Uno de los edificios más altos y de mayor valor de aquellos momentos
Demolido a los 60 años de la construcción

Arquitectos: Harding & Gooch

1897 Gillender Building

20 plantas (83 m)

Uno de los más famosos de aquella época

Demolido en 1910

Arquitectos: Berg & Clark

1897 Waldorf Astoria Hotel

Nació de la fusión de 2 hoteles (Waldorf, el primero, de 69 m de altura, del 1893)

16 plantas (82 m)

Demolido en 1929

Arquitecto: Henry J. Hardenbergh

1898 Empire Building

21 plantas (69,3 m)

Uno de los primeros que utilizó cimentación neumática de cajones
Arquitectos: Kimball & Thompson

1898 Washington Life Insurance Building

19 plantas (84,7 m)

Demolido en 1966

Arquitecto: Cyrus L.W. Eidlitz

1899 Antiguo New York Life Insurance Company Building
(Conocido como Clock Tower Building)

12 plantas y coronamiento con torreta con reloj

Edificado en dos fases, de 1868 a 1870 y de 1894 a 1899

Arquitectos: Stephen D. Hatch, McKim, Mead & White

1899 Bayard-Condict Building

13 plantas (49,3 m)

Estructura de acero y fachada de terracota

Arquitecto: Louis Sullivan (único edificio de L. Sullivan en NYC)

1899 Park Row Building

29 plantas, 3 de ellas coronadas con una cúpula (119 m)
Una de las primeras construcciones definidas como rascacielos
Fue el edificio comercial y de oficinas más alto del mundo hasta 1908, cuando lo superó la Singer Tower
Arquitectos: Robert H. Robertson y Nataniel Roberts (estructuras)

1899 St. Paul Building

26 plantas (96 m)
Uno de los más altos del momento
Demolido en 1958 para ceder sitio al Western Electric Building (completado en 1961, no aparece en este catálogo)
Arquitecto: George B. Post

1902 Broad Exchange Building

20 plantas (84 m)
Uno de los edificios de oficinas más eficientes (convertido en viviendas en 1997) con un valor inmobiliario muy elevado
Arquitectos: Clinton & Russell

**1902 Flatiron Building
Fuller Building**

21 plantas (86,9 m)
Uno de los iconos urbanos más importantes
Edificado con armazón de acero sobre planta triangular
Arquitectos: Daniel H. Burnham & Co. y Frederick P. Dinkelberg

1904 New York Times Building

(Conocido como One Times Square; The Zipper; 1475 Broadway; New York Times Building; New York Times Tower; Times Tower)
25 plantas (111 m) y torre
Arquitecto: Cyrus L.W. Eidlitz

1904 Whitehall Building

(17 Battery Park)
20 plantas (79 m)
Arquitecto: Henry J. Hardenbergh

**1905 Trinity and United
States Realty Building**

21 plantas (85,6 m)
Operación inmobiliaria de la Trinity Church; edificio constituido por dos secciones separadas por un espacio central (Cambios de 1907)
Arquitecto: Francis H. Kimball

1907 Seligman Building

(Conocido como 1 William Street; banco comercial italiano)
11 plantas (47,8 m)
Arquitectos: Francis H. Kimball y Julian C. Levi

1907 West Street Building

(Conocido como 90 West Street)
23 plantas (98,7 m)
Tras el 9 de setiembre de 2005, fue reformado debido a los daños sufridos durante el atentado por su cercanía con el World Trade Center
Arquitecto: Cass Gilbert
Ingenieros: Gunvald Aus y Burt Harrison (estructura)
Arquitecto de la restauración: H. Thomas O'Hara

1908 City Investing

Company Building
(Conocido como Benenson Building; 165 Broadway)
33 plantas (148,2 m) y torre
El amplio basamento comprende 26 plantas, los planos presentan una forma simétrica en F por su cercanía con el Gilsey Building
Fue una de las inversiones inmobiliarias más costosa de la época (10 millones de dólares) y uno de los edificios con mayor superficie de oficinas, contando con 21 ascensores
Demolido en 1968
Arquitecto: Francis H. Kimball

1908 Hudson Terminal Building

22 plantas (83,8 m)
Ingente inversión inmobiliaria, constituido por dos rascacielos,

incluido en la zona del WTC
Demolido en 1967
Arquitectos: Clinton & Russell

1908 Singer Tower

47 plantas (186 m), con torre afilada y coronamiento reconocible por la cubierta
El primero en superar el umbral de los 600 pies (182 m)
Armazón de acero
Demolido en 1968
Arquitecto: Ernest Flagg

**1909 Metropolitan Life Tower
Met Life Insurance Building**

50 plantas (213 m) con una torre con reloj y una cupulita dorada en lo alto
Reconocible e icónico, visible además por las vistas sobre Madison Square Park
Arquitecto: Napoleon LeBrun & Sons

1909 Liberty Tower

(Conocido como Sinclair Oil Building)
32 plantas (117,3 m)
Planos de reducidas dimensiones
Arquitecto: Henry I. Cobb

1910 Whitehall Building Annex

31 plantas (129 m)
Arquitecto: Clinton & Russell

**1911 Germania Life
Insurance Building**

20 plantas (85,6 m)
Arquitectos: D'Oench & Yost

**1912 Bankers Trust
Company Building**

32 plantas (164 m)
Compacto, icónico y reconocible por la cubierta piramidal, según el modelo del Mausoleo de Halicarnaso
Entre 1931 y 1933 se proyectó un anexo diseñado por Shreve, Lamb & Harmon, arquitectos del Empire State Building
Arquitectos: Trowbridge & Livingstone

1913 Woolworth Building

57 plantas (241 m)
Un edificio icónico de los más altos, estéticamente destacado y reconocible, su forma anticipa el *setback* de 1916
Arquitecto: Cass Gilbert
Ingeniero: Gunvald Aus (estructura)

1914 Municipal Building

(Conocido como David N. Dinkins Municipal Building; Manhattan Municipal Building)
40 plantas (176 m)
Obra extremadamente costosa (12 millones de dólares)
reconocible, icónico y visible además por el coronamiento central de gran altura
Arquitectos: William M. Kendall, McKim, Mead & White

1914 Adams Express Building

32 plantas (135 m)
Alto y compacto, morfológicamente similar al Equitable Building
Modificado en 1985
Arquitecto: Francis H. Kimball

1915 Equitable Building

40 plantas (164 m)
Representa el culmen de un fenómeno (tras la edificación en 1916 se aprobó una norma de la primera *Zoning Resolution* que imponía una forma cónica)
Arquitecto: Ernest R. Graham

1918 Bush Terminal Building

30 plantas (131,6 m)
Sutil y morfológicamente adaptado a las normas del *setback*
Arquitectos: Helmle & Corbett

1921 Cunard Building

(Conocido como Standard & Poors Building)
23 plantas (254,7 m)
Hall monumental
Arquitectos: Benjamin W. Morris y Carrère & Hastings

1921 Crown Building

(Conocido como Heckscher Building)
26 plantas (126,7 m)
Arquitectos: Whitney Warren & Charles D. Wetmore

1922 Stock Exchange Annex

22 plantas
Contiguo a la Stock Exchange (Bolsa) de G. B. Post (1903)
Arquitectos: Trowbridge & Livingstone

1924 American Radiator Building

(Actual Bryant Park Hotel; teatro en el sótano)
23 plantas (103 m)
Ladrillo negro, decoración en oro, ornamentación y esculturas
Arquitectos: Raymond M. Hood, John M. Howells y Jacques André Fouilhoux

1926 Paramount Building

33 plantas (139 m) coronado con una torre con reloj
Arquitectos: Rapp & Rapp

1927 Aeolian Building

(Actual Elizabeth Arden Building)
11 plantas y coronado con una torreta
Arquitectos: Whitney Warren & Charles D. Wetmore

1927 New York Telephone Company Building

(Conocido como Verizon Building; Barclay-Vesey Building)
32 plantas (152 m) con torre
Importante superficie útil para oficinas (0,36 ha), *hall* grandioso con mármoles policromos cercano al WTC
Arquitectos: Ralph T. Walker (de McKenzie, Voorhees & Gmelin)

1927 Savoy-Plaza Hotel

33 plantas (128 m)
En el flanco sudeste de Central Park

Demolido en 1965

Arquitectos: McKim, Mead & White

1927 Sherry-Netherland Hotel

40 plantas (170,6 m)
En la esquina del flanco sudeste de Central Park
Hall monumental con frescos, recientemente restaurado, decorado en el interior con paneles de piedra calcárea provenientes de la mansión de los Vanderbilt (en la Quinta Avenida), demolida poco antes de la construcción del hotel
Arquitectos: Buchman & Kahn y Schultze & Weaver

1927 Fred F. French Building

38 plantas
Visible, monumental y afilado, con torreta decorada con un bajorrelieve policromo
Arquitectos: H. Douglas Ives y Sloan & Robertson

1928 Standard Oil Building

(Conocido como 26 Broadway)
31 plantas (159 m)
Puerta sur de Broadway
Arquitectos: Carrère & Hastings y Shreve & Blake

1928 Equitable Trust Building

(Conocido como 15 Broad Street)
42 plantas (168 m)
Junto al número 23 de Wall Street (House of Morgan)
Arquitectos: Trowbridge & Livingston

1928 Panhellenic Tower

(Conocida como Beekman Tower)
26 plantas (87,4 m)
Originariamente un club para mujeres apasionadas por la antigua Grecia
Arquitecto: John M. Howells

1928 New York Life Insurance Building

44 plantas (187,4 m)

Superficie ocupada en parcela: 1 ha
Coronado con una pirámide dorada
(restauración de 1995)
Arquitecto: Cass Gilbert

1929 New York Central Building
(Conocido como Helmsley Building)
35 plantas (172,2 m)
Coste de 8 millones de dólares
Junto con el MetLife interrumpe
Park Avenue; catalizador visual
y terminal óptico del eje de Park
Avenue, visible de noche por su
iluminación espectacular
Arquitectos: Warren & Wetmore
y Julian C. Levi

1929 Chanin Building
56 plantas (207 m)
Contrafuertes de coronamiento
en la parte más alta; contaba con
un mirador posteriormente cerrado
Arquitectos: Sloan & Robertson
Decorador de interiores: Jacques
Delamarre (*hall*)

1930 Daily News Building
(Conocido como The News Building)
36 plantas (145 m)
Compacto y geométrico
Arquitectos: Raymond M. Hood,
John M. Howells y J. André Fouilhoux

**1930 Bank of Manhattan
Trust Building**
(Conocido como 40 Wall Street;
Trump Tower)
72 plantas (283 m)
Coronamiento con torre afilada
de cobre; durante un breve
periodo, el edificio más alto
del mundo
Arquitectos: Harold Craig
Severance, Yasuo Matsui con la
colaboración de Shreve & Lamb
Arquitecto del *hall*: Der Scutt

1930 Chrysler Building
77 plantas (319 m)
Arquitecto: William Van Alen
1930 Lincoln Building

(Conocido como One Grand
Central Place)
53 plantas (205 m)
Frente a la Grand Central Terminal
Arquitectos: James Edwin Ruthven
Carpenter junior & Associates

1931 Waldorf Astoria Hotel
47 plantas (191 m)
En aquella época, el hotel más
grande del mundo, imponente
y compacto, con un coste de 40
millones de dólares; famoso por
The Grand Ballroom (espacio
para eventos, aforo hasta 6.000
personas)
Arquitectos: Schultze & Weaver

1931 Empire State Building
102 plantas (443 m)
El edificio más alto del mundo
hasta 1973 (WTC, Twin Towers)
Arquitectos: Shreve, Lamb & Harmon
Ingeniero: Homer G. Balcom
(estructura)

**1931 City Bank-Farmers
Trust Building**
(Conocido como 20 Exchange Place)
57 plantas (226 m)
Esquinero, de gran altura por la
torre, sobre una base mucho más
amplia que la torre y rodeado por
calles en tres de los lados
Arquitectos: Cross & Cross

1931 Irving Trust Company Building
(Conocido como One Wall Street;
Bank of New York Building;
BNY Mellon Building)
50 plantas (199 m)
Arquitectos: Voorhees, Gmelin &
Walker, Ralph T. Walker (primer
núcleo del edificio)

1931 RCA Victor Building
(Conocido como General Electric
Building; 570 Lexington Avenue)
50 plantas (200 m)
Arquitecto: John W. Cross
(de Cross & Cross)

1931 500 Fifth Avenue Building
60 plantas (213 m)
Cercano a Bryant Park
Arquitectos: Shreve, Lamb & Harmon

1932 Cities Service Building
(Conocido como 70 Pine Street;
American International Building)
66 plantas (290 m)
Arquitectos: Clinton & Russell
y Holton & George

1933 GE Building
(El edificio forma parte del
Rockefeller Center; primero
llamado RCA Building, conocido
como 30 Rockefeller Plaza;
30 Rock; Comcast Building)
70 plantas (266 m)
Arquitecto: Raymond Hood

1936 United States Courthouse
(Conocido como Thurgood Marshall
United States Courthouse)
37 plantas (180 m)
Alberga unos juzgados con una
columnata de seis plantas de altura
Arquitecto: Cass Gilbert

1939 Rockefeller Center
19 edificios
Superficie total del solar: 8,8 ha
Arquitecto: Raymond Hood

EDIFICIOS EXISTENTES, CONSTRUIDOS ENTRE 1880 Y COMIENZOS DEL SIGLO XX

Morse Building
Nassau Street esquina Beekman Street

Schepp Building
Duane Street

Temple Court
Beekman Street

Hubert Home Club
Madison Avenue

The Gramercy Building
Gramercy Park East

The Dakota apartment Building
West 72nd Street

Chelsea Hotel
West 23rd Street

The Osborne Building
57th Street esquina
con la Seventh Avenue

Potter Building
Esquina Beekman Street

New York Times Building II
Park Row

Gerlach Hotel
Radio Wave Building
West 27th Street

Rouss Building
Broadway esquina Mercer Street

American Express Building
Austin, Nichols & Co. Building
Hudson Street

MacIntyre Building
Broadway esquina 18th Street

Holland House
Fifth Avenue esquina 30th Street

Bennett Building
Nassau Street esquina Fulton Street

Hotel Sevilla
Central Park Mews
West 58th Street

Postal Telegraph
Cable Company Building
Broadway

Home Life Insurance Building
Broadway

Decker Building
Union Square West

The Gerard Building
Langwell Hotel — Hotel 123
West 44th Street

Fulton Building
Nassau Street
esquina Fulton Street

Vanderbilt Building II
Beekman Street

Mutual Reserve Fund Life
Association Building
Broadway esquina Duane Street

Diamond Exchange Building
Hays Building
Maiden Lane

Carnegie Hall II
West 56th Street

NYU (New York University)
Main Building
Washington Square East

Richter Building
Broadway

Sachs Brothers Building
West 23rd Street

Metropolitan Life annex
24th Street

Boskowitz Building
Broadway

The Ardea Building I
West 12th Street

American Surety Building
Broadway esquina Pine Street

New York Life Building I
Elm Street

American Tract Society Building
Nassau Street

Presbyterian Building
Fifth Avenue esquina 20th Street

Arnold Constable Building
Fifth Avenue esquina 18th Street

710 Broadway
Broadway

Wilks Building II
Prescott Building
Nassau Street

Downing Building
Fulton Street

733-735 Broadway
Broadway

Bowling Green Office
Broadway esquina
Greenwich Street

Lord's Court
William Street

Gerken Building
West Broadway

Hotel Imperial II
Broadway

Everard Storage Warehouse
Building
West 10th Street

Silk Exchange Building
Broadway

American Thread Building
Wool Exchange Building
West Broadway

707-709 Broadway
Broadway

Baudouine Building
Broadway

Hartford Building
Union Square West
esquina con Broadway

Revillon Building
West 28th Street

532-534 Broadway
Broadway

714 Broadway
Broadway

Beard Building
Foundation Building
Liberty Street esquina Cedar Street

78 Fifth Avenue
Fifth Avenue

Haggin Building
Broadway esquina White Street

708 Broadway
Broadway

Carnegie Hall III
West 57th Street

Havemeyer Building II
Broadway

Weld Building
Sprague Building
Broadway esquina 12th Street

Coe Estate Building
Broadway esquina Crosby Street

Mills House I
Bleecker Street

Gill Building
New York Realty Company
Maiden Lane

Townsend Building
Broadway

American Lithograph Building
Gramercy Court
Fourth Avenue esquina 19th Street

Astor Building
Broadway esquina Mercer Street

Hotel Royalton
West 44th Street

491-493 Broadway
Broadway

Globe Storage Warehouse
East 61th Street

La Rochelle Building
Columbus Avenue
esquina 75th Street

830 Broadway
Broadway

832-834 Broadway
Broadway

The Ludwig Baumann Building
West 36th Street

37-41 East 18th Street
18th Street

625 Broadway
Broadway

Korn Building
Broadway

141-143 Fifth Avenue
Fifth Avenue

589 Broadway
Broadway

Dun Building
Broadway

Federal Archives Building
Appraiser's Warehouse
Greenwich Street

Empire Building
Broadway

St. James Building
Broadway esquina 26th Street

Morton Building
Nassau Street

Cushman Building
William Barthman Building
Broadway esquina Maiden Lane

Hudson Building
Broadway

Franklin Building
Murray Street

McCready Building
Sohmer Building
Fifth Avenue esquina 22nd Street

Anderson Building
John Street

Western Electric Building I
Section A-D
West Street

Lyons Building
Broadway esquina Crosby Street

598 Broadway
Broadway esquina Crosby Street

530 Broadway
Broadway esquina Spring Street

580 Broadway
Broadway

New York Life Building
Broadway esquina Leonard Street

135 Fifth Avenue
Fifth Avenue esquina 20th Street

The Warwick Arms Building
West 80th Street esquina
con Columbus Avenue

142 Fifth Avenue
Fifth Avenue

Hotel Martinique I
West 33rd Street

Hotel Pierrepont
Strand Building
Stanford Building
West 32nd Street

Park Row Building
Park Row

Bayard-Condict Building
Bleecker Street

Jones Building
Elm Street

145-147 Fifth Avenue
Fifth Avenue esquina 21st Street

Commercial Building
Broadway esquina Walker Street

413 Washington Street

Laight Street

The Connick Building

Fifth Avenue

Savoy Trust Company Building

Broadway

Rouss Building II

Broadway

The Ormonde Building

Broadway esquina 70th Street

Broadway Chambers Building

Broadway esquina

Chambers Street

395-399 Broadway

Broadway esquina Walker Street

729-731 Broadway

Broadway esquina Waverly Place

The Swannanoa Building

East 15th Street

632-634 Broadway

Broadway esquina Crosby Street

The Orleans Building

West 80th

The Lorraine Building

Fifth Avenue, East 45th Street

Hamilton Building

125th Street

Annin Building**Houghton Mifflin Building**

Fifth Avenue esquina 16th Street

Importers Building

Church Street

esquina Leonard Street

**Texile Workers Union
of America Building**

University Place

esquina East 12th Street

Hotel Iroquois

West 44th Street

Corn Exchange Building

Fifth Avenue esquina 19th Street

Asch Building

Greene Street

esquina Washington Place

34 East 10th Street

10th Street

122-124 Fifth Avenue

Fifth Avenue; West 17th;

West 18th Street

Spinning Wheel Building

West 22nd Street

840 Broadway

Broadway

Yale Club**Penn Club**

West 44th Street

EDIFICIOS DEMOLIDOS, CONSTRUIDOS ENTRE 1874 Y COMIENZOS DEL SIGLO XX

Tribune Building
Printing House Square

**Western Union
Telegraph Building**
Broadway esquina Dey Street

Evening Post Building
Broadway

Washington Building
Broadway esquina
Battery Place

Hawthorne Building
West 59th Street

Central Park Apartments
West 59th Street

Mills Building
Wall y Broad Street
Exchange Place

Welles Building
Broadway y Beaver Street

The Sonoma Building
Broadway esquina 55th Street

Berkshire Apartments
Madison Avenue esquina
con la 52nd Street

Produce Exchange Building
Broadway

Knickerbocker Apartments
Fifth Avenue
esquina 28th Street

Hoffman Arms Building
Madison Avenue
esquina 59th Street

Standard Oil Building
Broadway

Aldrich Court
Broadway

Tower Building
Broadway

Western Electric Building
Greenwich Street
esquina Thames Street

Wilks Building
Wall Street esquina
Broad Street

**Central Railroad
of New Jersey Building**
Liberty Street

Pulitzer Building
Park Row

London and Lancashire Building
Pine Street

Union Trust Company Building
Broadway esquina New Street

Theodore Cohnfeld Building
Bleecker Street esquina
Mercer Street

**Farmers' Loan and Trust Co.
of New York Building**
William Street esquina
Beaver Street

United Edison Building
Broad Street esquina New Street

Columbia Building
Broadway esquina Morris Street

Healy Building
Hide and Leather Bank
Gold Street esquina Ferry Street

Stokes Building
Cedar Street

Jackson Building
Union Square

Hotel Savoy I
Fifth Avenue esquina 59th Street

Mail and Express Building
Broadway esquina Fulton Street

Delaware Building
Lackwanna & Western RR Building

Exchange Place esquina
William Street

**Metropolitan Life
Insurance Building**
Madison Avenue

Havemeyer Building I
Church Street

**Manhattan Life
Insurance Building**
Broadway

Hotel Netherland
Fifth Avenue esquina
59th Street

Waldorf Hotel
Fifth Avenue

Mutual Life Building
Nassau Street esquina
Liberty Street

Scott & Browne Building
Pearl Street esquina
Rose Street

J. Monroe Taylor Building
Cortland Street

Kuhn Building; Loeb Bank I
Pine Street

**Continental Fire
Insurance Building**
Cedar Street

Morris Building
Broad Street esquina
Beaver Street

Manice Building
Pine Street esquina
William Street

Beresford Hotel II
Central Park West
esquina 82nd Street

Rhineland Building
Duane Street esquina Rose Street

Metropolitan Realty Building

William Street en frente
de Brooklyn Bridge

Hanover Fire

Insurance Building
Pine Street

Corn Exchange Bank Building

William Street
esquina Beaver Street

Lawyers' Title Insurance

Company Building
Maiden Lane

Hotel Majestic

Central Park West
esquina 71st Street

Sheldon Building

Nassau Street

Buckingham Hotel II

Fifth Avenue

Fahys Building

Maiden Lane

New York Commercial Building

Broadway entre Washington
Place y Waverly Place

John Wolfe Building

Maiden Lane esquina
William Street

**National Shoes and
Leather Bank**

Broadway esquina
Chambers Street

Fidelity and Casualty

Company Building
Cedar Street (97-99)

Rhineland Building II

William Street
esquina Duane Street

German American Building

Nassau Street
esquina sw Liberty Street

Hotel Manhattan I

Madison Avenue
esquina 42nd Street

Hoffman House II

Broadway esquina 25th Street

San Remo Hotel annex

Central Park West
esquina 74th Street

Lorsch Building

Maiden Lane

Kennelly Building

Pine Street

Bancroft Building

West 29th Street

James Pyle &

Son Building I - II - III
Washington Street
esquina Charlton Street

St. Paul Building

Broadway esquina Ann Street

Central National Bank

Broadway esquina Pearl Street

National Bank of Commerce

Nassau Street esquina
Cedar Street

Commercial Cable

Company Building
Broad Street

Queen Insurance

Company Building
William Street esquina
Cedar Street

Astoria Hotel

Fifth Avenue (342-350)

Johnston Building

Broad Street, Exchange Place

Gillender Building

Manhattan Trust Company
Nassau Street esquina
Wall Street

Woodbridge Building

William Street entre
John Street y Platt Street

Metropolitan Telephone Building

Dey Street

Graham Building

Church Street esquina
Duane Street

39-41 West Third Street

West 3rd Street, West 4th Street,
East Side de Wooster Street

Decourcy Building

West Broadway

Ashton Hotel

Madison Avenue,
East 93rd Street

Exchange Court

Broadway, New Street
y Exchange Place

Washington Life Building

Broadway esquina Liberty Street

Singer Building I

Broadway esquina
NW Liberty Street

Sherry's Hotel

Fifth Avenue esquina 44th Street

Sampson Building

Wall Street

New York Life Insurance

Company annex

Transportation Board

Elm Street, Lafayette Street
esquina Leonard Street

William Matheson Building

John Street

Mills House II

Rivington Street esquina Christie

White Building

Liberty Street

Chesebrough Building

State Street
esquina Pearl Street

Chanler Building

Broadway

Bourne Building

Singer Building II
Liberty Street

Herald Square Hotel

West 34th Street

Vincent Building

Broadway esquina

Duane Street

84 Broadway

Broadway, Wall Street y New Street

Standard Oil Building II

Broadway

(cambio y reconstrucción)

296 Broadway

Broadway

North American Trust**Company Building****Title Insurance Company****International**

Broadway esquina Cedar Street

American Exchange**National Bank Building**

Broadway

The Barnard Building

Central Park West esquina

71th Street

Hotel Navarre

Seventh Avenue esquina

38th Street

Hotel Manhattan II

Madison Avenue esquina

43rd Street

Parker Building

Fourth Avenue esquina

19th Street

Ardsley Hall

Central Park West esquina

92nd Street

Battery Park Building

State Street, Pearl Street

y Bridge Street

Hotel Essex

Madison Avenue esquina

56th Street

Atlantic Building

Wall Street esquina William Street

Bibliografía

- ALBRECHT, Donald; DOLKART, Andrew S. *Saving Place. 50 Years of New York City Landmarks*. Nueva York: The Monacelli Press, 2015.
- ANGOTTI, Thomas; MORSE, Sylvia (ed.). *Zoned Out! Race, displacement and city planning in New York City*. Nueva York: Terreform, 2016.
- ANGOTTI, Tom. *New York for Sale: Community Planning Confronts Global Real Estate*. Cambridge, Mass.: MIT Press, 2008.
- BALLON, Hilary (ed.). *The greatest grid. The master plan of Manhattan 1811-2011*. Nueva York: Columbia University Press, 2012.
- BANKSTON, Carl Leon; HIDALGO, Danielle Antoinette (ed.). *Immigration in U.S. History*. Pasadena, Calif.: Salem Press, 2006.
- BARR, Jason M. *Building the Skyline: the birth and growth of Manhattan's Skyscrapers*. Nueva York: Oxford University Press, 2016.
- BERMAN, Marshall. *All that is solid melts into air: the experience of modernity*. Nueva York: Simon and Schuster, 1982.
- BLACK, Mary. *Old New York in Early Photographs, 1853-1901: 196 Prints from the Collection of the New York Historical Society*. Nueva York: Dover, 1973.
- BLAISDELL, Bob (ed.). *Essays on immigration*. Mineola, Nueva York: Dover Publications, 2013.
- BRANDES GRATZ, Roberta. *The battle for Gotham: New York in the shadow of Robert Moses and Jane Jacobs*. Filadelfia: Nation Books, 2010.
- BRIGGS, John W. *An Italian Passage: immigrants to three American cities, 1890-1930*. New Haven: Yale University Press, 1978.
- BUCCI, Federico. *Magic City: percorsi nell'architettura americana*. Roma: Mancosu, 2005.
- BURNHAM, Daniel Hudson. *Plan of Chicago prepared under the Direction of the Commercial Club*. Nueva York: Da Capo Press, 1973 (reimpreso); primera ed. Chicago, 1909.
- CASTELLS, Manuel; MOLLENKOPF, John H. *Dual city: Restructuring New York (City in the Twenty-First Century)*. Nueva York: Russell Sage Foundation, 1991.
- CIUCCI, Giorgio; DAL CO, Francesco; MANIERI-ELIA, Mario; TAFURI, Manfredo. *La città americana dalla guerra civile al New Deal*. Roma: Laterza, 1973.
- COLUMBIA UNIVERSITY LIBRARIES (Digital Collection). 'Real estate record and builders' guide (1868)'. En: *The Real estate Records*. 25 de junio de 1904.
- COOPER, John Milton. *Pivotal decades: The United States, 1900-1920*. Nueva York: W.W. Norton & Company, 1990.
- CORBIN, John. 'The Twentieth Century City'. En: *Scribner's Magazine*. Marzo de 1903. Vol. XXXIII. Texto disponible en: <http://www.unz.org/Pub/Scribners-1903mar-00259?View=PDF>.
- CROFFUT, William Augustus. *The Vanderbilts and the story of their fortune*. Chicago: Clarke & Company Publishers, 1887.
- DEFOREST, Robert W.; VEILLER, Lawrence (ed.). *State Tenement House Commission. The Tenement House problem, including the Report of New York*. Two volumes. Londres: The Macmillan Company, 1903.
- DENTI, Giovanni. *Morfologia e qualità della metropoli. Il caso di Chicago 1784-1910*. Milán: FrancoAngeli/DIAP, 2005.

D'ERAMO, Marco. *Il maiale e il grattacielo. Chicago: una storia del nostro futuro*. Milán: Feltrinelli, 1995.

DEWEY, John. 'Emerson. The Philosopher of Democracy'. En: *International Journal of Ethics*. Julio de 1903. Vol. 13, n. 4.

DICKENS, Charles. *American Notes for General Circulation*. Londres, 1842. Texto disponible en: <https://www.gutenberg.org/files/675/675-h/675-h.htm>.

DOLKART, Andrew S. (ed.). *The Architecture and Development of New York City, the Birth of the Skyscraper*. Columbia University. Texto disponible en: https://www.academia.edu/32209505/The_Architecture_and_Development_of_New_York_City_THE_BIRTH_OF_THE_SKYSCRAPER

DOS PASSOS, John. *Manhattan Transfer*. Milán: Baldini & Castoldi, 2002.

DOUGLAS, George H. *Skyscrapers: A Social History Of The Very Tall Building In America*. Londres: McFarland, 2004.

DREIER, Peter. 'The Radical Images of Lewis Hine'. En: *Documentary Photographer*. 27 de noviembre de 2014. http://www.huffingtonpost.com/peter-dreier/the-radical-images-of-lew_b_5893064.html.

DYE, Nancy Schrom. 'Feminism or Unionism? The New York Women's Trade Union League and the Labor Movement'. En: *Feminist Studies*. Inc. Otoño 1975. Vol. 3, n. ½.

FENSKE, Gail. *The skyscraper and the city: the Woolworth Building and the making of modern New York*. Chicago: University of Chicago Press, 2008.

FERREE, Barr. *Primitive Architecture*. Nueva York, 1890.

FERREE, Barr. *Year book of the art societies of New York, 1898-1899*. Nueva York: L. Scott Publication, 1899.

FERRISS, Hugh. *Metropolis of Tomorrow*. Nueva York: Ives Washburn, 1922.

FITCH, James Marston; WAITE, Diana S. *Grand Central Terminal and Rockefeller Center. A historic-critical estimate of their significance*. Albania: The Division, 1974.

FREEMAN, Joshua B. *Working Class New York: Life and Labor Since World War II*. Nueva York: The New Press, 2000.

FULLER, Henry Blake. *The Cliff-Dwellers: A Novel*. Nueva York: Harper & Brothers Publishers, 1893.

GARDNER, Lloyd C.; LAFEVER, Walter; MCGORMICK, Thomas J. *Creation of The American Empire: Volume 1: U.S. Diplomatic History to 1901*. Chicago: Rand McNally & Co., 1973.

GEDDES, Patrick. *Cities in evolution: An introduction to the town planning movement and to the study of civics*. Londres: Williams, 1915.

GOTTMANN, Jean. 'Why the Skyscraper?'. En: *Geographical Review*. Abril de 1966. Vol. 56, n. 2.

GRAY, Christopher. 'A Guide to Researching the History of a New York City Building'. En: *The New York Times*. 2 de julio de 1995.

HUXLEY, Aldous. *The Doors of Perception*. Londres: Chatto & Windus, 1954.

HEGEMANN, Werner; PEETS, Elbert. *The American Vitruvius: an architect's handbook of civic art*. Nueva York: The Architectural Book Publishing Company, 1922.

- HURD, Richard Melancthon. 'Principles of City Land Values'. En: *The Real Estate Record and Builders Guide*. Nueva York, 1908.
- IRWIN, Will. 'The melting pot of the rich'. En: *New York Herald Tribune*. 27 de marzo de 1927.
- JACOBS, Jane. *The death and life of Great American Cities*. Nueva York: Vintage Books, 1961.
- JAMES, Henry. *American scene*. Nueva York: Penguin Books, 1994.
- JAMES, Henry; JAMES, William. *The Letters of William James*. Nueva York: Kraus Reprint, 2008.
- JONES, Maldwyn Allen. *Storia degli Stati Uniti d'America*. Milán: Bompiani, 2015. Ed. original: *The limits of liberty. American history 1607-1992*. Oxford: Oxford University Press, 1995.
- KNACK, Ruth; MECK, Stuart; STOLLMAN, Israel; AICP. 'The real story behind the Standard Planning and Zoning Acts of 1920s'. En: *Land Use Law & Zoning Digest*. Febrero de 1996. Vol. 48, n. 2.
- KNICKERBOCKER, Diedrich; IRVING, Washington. *A history of New York, from the Beginning of the World to the End of the Dutch Dynasty*. Filadelfia: M. Thomas, 1819.
- KOOLHAS, Rem. *Delirious New York*. Milán: Electa, 2001.
- KOROM Joseph J. *The American Skyscrapers 1850-1940. A Celebration of Height*. Boston: Branden Books, 2008.
- KOTKIN, Joel. *The City: A global history*. Nueva York: Modern Library, 2005.
- KOUWENHOVEN, John Atlee. *The Columbia Historical Portrait of New York: An Essay in Graphic History*. Nueva York: Icon Editions/Harper & Row, 1972.
- KRUEGER, Anne O. 'Why crony Capitalism is bad for economic growth'. En: *Hoover Press: Haber*. 1 de enero de 2002.
- LANDAU, Sarah Bradford; CONDIT, Carl W. *Rise of the New York Skyscraper 1865-1913*. New Haven; Londres: Yale University Press, 1996.
- LE CORBUSIER. *Quand les Cathédrales étaient blanches: Voyage au pays des timides*. París: Plon, 1937.
- LETHEM, Jonathan. *Chronic City*. Milán: Il Saggiatore, 2010.
- LÉVI-STRAUSS, Claude. 'New York post- e prefigurativa'. En: *Lo sguardo da lontano*. Milán: Il Saggiatore, 2010. Ed. original: *Le regard éloigné*. París: Plon, 1983.
- LINDNER, Christoph. *Imagining New York City: literature, urbanism, and the visual arts, 1890-1940*. Nueva York: Oxford University Press, 2015.
- LOCKWOOD, Charles. *Manhattan moves uptown: an illustrated history*. Nueva York: Houghton Mifflin, 1976.
- LYNCH, Kevin. *L'immagine della città*. Padua: Marsilio, 1964.
- MAFFI, Mario. *New York, l'isola delle colline: I luoghi, la vita e le storie di una metropoli sconosciuta*. Milán: Feltrinelli Traveller, 2003.
- MAHIN, Dean B. *The Blessed Place of Freedom: Europeans in Civil War America*. Washington, D.C.: Potomac Books, 2003.
- MITCHELL, Joseph. *Il segreto di Joe Gould*. Milán: Adelphi, 1994.

MITCHELL, Joseph. 'Streets Life: Becoming part of the city'. En: *The New Yorker*. 11 y 18 de febrero de 2013.

MITCHELL, Joseph. 'The Mohawks in High Steel'. En: *The New Yorker*. 17 de septiembre de 1949.

MUMFORD, Lewis; MARCHIGIANI, Elena; DI BIAGI, Paola; LAZZARO, Bianca. *Passeggiando per New York. Scritti sull'architettura della città*. Roma: Donzelli, 2000.

MUMFORD, Lewis. 'The Disappearance of Pennsylvania Station'. En: *The New Yorker*. 7 de junio de 1958.

MUMFORD, Lewis. 'The Skyway's the limit'. En: *The New Yorker*. 14 de noviembre de 1959.

MYERSON, Ralph Waldo (ed.). *The selected letters of Ralph Waldo Emerson*. Nueva York: Columbia University Press, 1997.

PAGE, Max. *The creative destruction of Manhattan, 1900-1940*. Chicago; Londres: University of Chicago Press, 1999.

PAINTER, Nell Irvin. *Standing at Armageddon: the United States, 1877-1919*. Nueva York: W.W. Norton & Company, 2008.

PARK, Robert Ezra; BURGESS, Ernest Watson; MCKENZIE, Roderick Duncan. *The City*. Chicago: University of Chicago Press, 1925.

PENNOYER, Peter; WALKER, Anne. *New York transformed: the architecture of Cross & Cross*. Nueva York: The Monacelli Press, 2014.

PETERSON, Jon A. *The Birth of City Planning in the United States, 1840-1917*. Baltimore; Londres: Johns Hopkins University Press, 2003.

PETERSON, Jon A. 'The Birth of Organized City Planning in the United

States, 1909-1910'. En: *Journal of the American Planning Association*. Primavera 2009. Vol. 75, n. 2.

PIZZA, Antonio. *Chicago. La città dei grattacieli (1871-1922)*. Milán: Unicopli Edizioni, 2013.

PRED, Allan R. *Sviluppo industriale e sviluppo urbano negli Stati Uniti*. Milán: Franco Angeli, 1966.

'Real estate race war is started in Harlem'. (s. a.) En: *The New York Times*. 17 de diciembre de 1905.

REPS, John W. *The Making of Urban America: A History of City Planning in the United States*. Princeton, Nueva Jersey: Princeton University Press, 1965.

RIIS, Jacob A. *How the other half lives: studies among the tenements of New York*. Rochester, Nueva York: Small World Books, 2010.

ROSOLI, Gianfausto (ed.). *Un secolo di emigrazione italiana: 1876-1976*. Roma: Centro studi emigrazione, 1978.

SANDBURG, Carl; SPENCER, James. *Prayers of Steel*. Partitura musical. San Luis, MO: Shattinger, 1937. Texto disponible en: <https://www.poets.org/poetsorg/poem/prayers-steel>.

SCHIAVO, Flavia. *Parigi, Barcellona, Firenze: forma e racconto*. Palermo: Sellerio, 2004.

SCHIAVO, Flavia. *Tutti i Nomi di Barcellona. Il linguaggio urbanistico: parole, immagini, dal Plan Cerdà all'Area metropolitana*. Milán: Franco Angeli, 2005.

SCHIAVO, Flavia. *Piccoli Giardini. Percorsi civici a New York City*. Roma: Castelvecchi, 2017.

SCHIAVO, Flavia. 'Storie di corpi in fiamme: 'We Mourn Our Loss''. En: *Dialoghi Mediterranei*. 2018, n. 30.

- SCHIAVO, Flavia. 'Due Città. Dalla forma urbis ottocentesca alla metropoli contemporanea: la retorica dello spazio'. En: *Dialoghi Mediterranei*. 2018, n. 31.
- SCHIAVO, Flavia. 'Blood of my Blood. Frammenti della vita dei 'nostri' Antenati, a New York'. En: *Dialoghi Mediterranei*. 2018, n. 32.
- SCHIAVO, Flavia. 'The Red Velvet Swing: Murder at Stanny's Garden'. En: *Dialoghi Mediterranei*. 2018, n. 33.
- SCHIAVO, Flavia. 'Goodbye my dreams, goodbye my land'. En: *Dialoghi Mediterranei*. 2018, n. 34.
- SCHIAVO, Flavia. 'Occhi sulla città. Lo skyline e la forma urbis di New York, tra Le Corbusier e Lewis Mumford'. En: *Dialoghi Mediterranei*. 2019, n. 35.
- SCHIAVO, Flavia. 'Dance! Il corpo e l'anima. Conflittualità urbane a New York nel XIX secolo'. En: *Dialoghi Mediterranei*. 2019, n. 36.
- SCHIAVO, Flavia. 'We have a shared dream. Il giardino botanico in America, fra trasmissioni e radicamenti'. En: *Dialoghi Mediterranei*. 2019, n. 40.
- SCHIAVO, Flavia. 'L'Agorà delle piante. 'Best practices' per una Rivoluzione verde: dagli Orti botanici alla Città'. En: *Dialoghi Mediterranei*. 2020, n. 41.
- SCOBIEY, David M. *Empire city: the making and meaning of the New York City landscape*. Filadelfia: Temple University Press, 2002.
- SHACHTMAN, Tom. *Skyscraper dream: the great real estate dynasties of New York*. Boston: Little, Brown & Company, 1991.
- SCHUYLER, Montgomery. 'The Skyline of New York, 1881-1897'. En: *Harper's Weekly*. 20 de marzo de 1897.
- SINCLAIR, Upton. *La Metropoli: romanzo*. Milán: Bietti, 1934.
- SINCLAIR, Upton. *Little Steel*. Londres: Laurie, 1938.
- SMITH, Betty. *A Tree Grows in Brooklyn*. Nueva York: Harper Perennial, 2005.
- SOJA, Edward W. *Dopo la metropoli: Per una critica della geografia urbana e regionale*. Bologna: Pàtron, 2007.
- STERN, Robert A. M.; MELLINS, Thomas; FISHMAN, David. *New York 1880: architecture and urbanism in the Gilded Age*. Nueva York: The Monacelli Press, Inc., 1999.
- STERN, Robert A. M.; MELLINS, Thomas; FISHMAN, David. *New York 1930: architecture and urbanism between the two world wars*. Nueva York: The Monacelli Press, Inc., 1987.
- STERN, Robert A. M.; MELLINS, Thomas; FISHMAN, David. *New York 1960: architecture and urbanism between the second world war and the bicentennial*. Nueva York: The Monacelli Press, Inc., 1997.
- STERN, Robert A. M.; MELLINS, Thomas; FISHMAN, David. *New York 2000: architecture and urbanism between the Bicentennial and the Millennium*. Nueva York: The Monacelli Press, Inc., 2006.
- STEVENS, Sara. *Developing expertise: Architecture and Real Estate in Metropolitan America*. New Haven; Londres: Yale University Press, 2016.
- STRAND, Paul; SHEELER, Charles. *Manhatta*. Documental, b/n, 10 min. 1921.
- TAYLOR, Alan. *American Colonies: The settling of North America*. Vol. 1. Nueva York: Penguin Books, 2002.
- TAYLOR, William R. *New York and the Origin of the Skyline: The Visual City as Text, in Pursuit of Gotham*. Nueva York: Oxford University Press, 1992.

TAYLOR, William R. *New York: Le origini di un mito*. Venecia: Marsilio, 1998.

THE SKYSCRAPER MUSEUM.
Ten & Taller, 1874-1900. Nueva York.
9 y 10 de marzo de 2017.

TOCQUEVILLE, Alexis de. *De la démocratie en Amérique, (1835; 1840)*. Texto disponible en: https://www.ecole-alsacienne.org/CDI/pdf/1400-0107/14096_TOCQ1.pdf.

TURNER, Frederick Jackson.
The Significance of the Frontier in American History. 1893. Texto disponible en: <http://nationalhumanitiescenter.org/pds/gilded/empire/text1/turner.pdf>.

TWAIN, Mark; WARNER, Charles Dudley.
The Gilded Age: a Tale of Today. Nueva York: New American Library, 1980.

WARD, David; ZUNZ, Olivier.
The landscape of modernity: New York City, 1900-1940. Baltimore Md., Londres: The Johns Hopkins University Press, 1997.

WILCOX, D.F. 'La città americana: un problema per la democrazia'. En MARTINOTTI, Guido (ed.). *Città e analisi sociologica. I classici della sociologia urbana*. Padua: Marsilio, 1968.

WEIL, François. 'Early Nineteenth-Century New Yorkers and the Invention of New York City'. En: 'Instants de ville / City Instants'. *E-rea, Revue électronique d'études sur le monde Anglophone*. 2 de febrero de 2010.

WEISMAN, Winston R. 'New York and the Problem of the First Skyscraper'. En: *Journal of the Society of Architectural Historians*. Marzo de 1953. Vol. 12, n. 1.

WHARTON, Edith. *The Age of Innocence*. Nueva York: New York Grosset & Dunlap, 1920.

WHITMAN, Walt. '20. Our Real Culmination' (Notes Left Over).

Prose Works. Filadelfia: David McKay, 1892. Texto disponible en: <http://www.bartleby.com/229/3020.html>.

WILLIAMS, Raymond. *The Country and the City*. Londres: Vintage, 2016.

WINTZ, Cary D.; FINKELMAN, Paul.
Encyclopedia of the Harlem Renaissance. Nueva York: Routledge, 2012.

ZINN, Howard. *Storia del popolo americano dal 1942 a oggi*. Milán: Il Saggiatore, 2005.

Créditos de imágenes

Fig. apertura Cap. 1. Da: New York, south from Metropolitan Tower. New York, 1912, Irving Underhill. Photograph. Retrieved from the Library of Congress. www.loc.gov/item/2017659534

Fig. 1. Lionel Pincus and Princess Firyal Map Division. Asher & Adams' map of the bays, harbors and rivers around New York. The New York Public Library Digital Collections. 1874. <https://digitalcollections.nypl.org/items/95702600-757e-0131-3d89-58d385a7bbd0/book?parent=d9434440-7551-0131-08d2-58d385a7b928#page/1/mode/2up>

Fig. 2. The Miriam and Ira D. Wallach Division of Art, Prints and Photographs: Picture Collection, New York Skyline. The New York Public Library Digital Collections. 1911. <https://digitalcollections.nypl.org/items/510d47e1-2881-a3d9-e040-e00a18064a99>

Fig. 3. Da: H. Ballou (ed.). *The greatest Grid. The Master Plan of Manhattan 1811-2011*. Columbia University Press, New York, 2012.

Fig. 4. Foto di J. A. Riis. Da: M. Reiss, E. Joseph. *New York then and now*. Thunder Bay Press, San Diego, 2013.

Fig. 5. Five Points, dall'angolo di Worth e Little Water Street. Digital Collections Library of Congress. <https://www.loc.gov/resource/cph.3a50785>

Fig. 6. Lionel Pincus and Princess Firyal Map. The New York Public Library Digital Collections. 1922. <https://digitalcollections.nypl.org/items/5fd4ec98-a874-f139-e040-e00a18060b1f>

Fig. 7. Lionel Pincus and Princess Firyal Map Division. The New York Public Library Digital Collections. 1916.

<https://digitalcollections.nypl.org/items/9892e4c3-3916-2169-e040-e00a18064122>

Fig. 8. Da: M. Reiss, E. Joseph. *New York then and now*. Thunder Bay Press, San Diego, 2013.

Fig. 9. Burr, David H, S. Stiles & Co, and J.H. Colton & Co. City of New-York. 1834. Digital Collections Library of Congress. <https://www.loc.gov/resource/g3804n.ct006576>

Fig. 10. J.H. Colton & Co, and S. Stiles & Co. Topographical map of the city and county of New-York. 1836. Digital Collections Library of Congress. <https://www.loc.gov/resource/g3804n.wd000155/?r=0.197,-0.274,0.772,1.036,0>

Fig. 11. J. H. Colton & Co., Cartographer, Publisher, James Lyne, and Millard Fillmore. City & county map of New-York. Digital Collections Library of Congress. <https://www.loc.gov/resource/g3804n.fi000110/?r=0.201,-0.257,0.643,0.864,0>

Fig. 12. Matthews-Northrup Company, and Trow City Directory Company. Map of New-York City. Digital Collections Library of Congress. <https://www.loc.gov/resource/g3804n.ct006580/?r=0.033,-0.247,0.926,1.244,0>

Fig. 13. Jacques Cortelyou, General Governor of New Amsterdam at that time. New York Public Library Digital Collections. https://en.wikipedia.org/wiki/New_Amsterdam#/media/File:CastelloPlanOriginal.jpg

Fig. 14. The Miriam and Ira D. Wallach Division of Art, Prints and Photographs. The New York Public Library Digital Collections. 1811. <https://digitalcollections.nypl.org/items/510d47d9-7a92-a3d9-e040-e00a18064a99>

Fig. 15. The Miriam and Ira D. Wallach Division of Art, Prints and Photographs. Interior of the Asch building after the Triangle fire. 1911. The New York Public Library Digital Collections. 1911. <https://digitalcollections.nypl.org/items/510d47e0-ce2f-a3d9-e040-e00a18064a99>

Figs. 16-19. Da: J. A. Riis. *How the other half lives: studies among the tenements of New York*. Dover Publications, Inc., New York, 1971.

Fig. 20. Lionel Pincus and Princess Firyal Map Division. The New York Public Library Digital Collections. 1829. <https://digitalcollections.nypl.org/items/b64ce0c0-d27c-0133-83e3-00505686a51c>

Fig. 21. The Miriam and Ira D. Wallach Division of Art. The New York Public Library Digital Collections. 1893. <https://digitalcollections.nypl.org/items/510d47e0-5f32-a3d9-e040-e00a18064a99>

Fig. 22. Lionel Pincus and Princess Firyal Map Division. The New York Public Library Digital Collections. 1793. <https://digitalcollections.nypl.org/items/510d47da-efad-a3d9-e040-e00a18064a99>

Fig. 23. Parsons & Atwater, and Currier & Ives. New York, Currier & Ives, 1892. Digital Collections Library of Congress. <https://www.loc.gov/resource/g3804n.p006070/?r=-0.059,-0.4,1.111,1.492,0>

Fig. 24. American Railroads: Their Growth and Development. The Association of American Railroads, January, 1951. http://cpr.org/Museum/RR_Development.html

Fig. 25. Pierce, F. E. The Tenement-House Committee maps. Digital Collection Library of Congress. <https://www.loc.gov/resource/g3804n.ct001463r/?r=-0.045,-0.387,1.111,1.492,0>

Fig. apertura Cap. 2. Da: The Miriam and Ira D. Wallach Division of Art, Prints and Photographs: Photography Collection, The New York Public Library. 'Brooklyn Bridge, Water and Dock Streets, looking southwest, Brooklyn.' The New York Public Library Digital Collections. 1936. <https://digitalcollections.nypl.org/items/510d47d9-4f8a-a3d9-e040-e00a18064a99>

Fig. 26. Plan of Savannah and its fortifications in 1782. Digital Collections Library of Congress. <https://www.loc.gov/resource/g3924s.ar158600/?r=-0.086,-0.427,1.111,1.492,0>

Fig. 27. Montrésor, John. 1760. Digital Collections Library of Congress. <https://www.loc.gov/resource/g3804n.ar108400/?r=-0.065,-0.418,1.111,1.492,0>

Fig. 28. Da: H. Ballon (ed.). *The greatest Grid. The Master Plan of Manhattan 1811-2011*. Columbia University Press, New York, 2012.

Fig. 29. Da: Seymour B., Durst Old York Library Collection, Digital Collections Columbia University Libraries. <https://dlc.library.columbia.edu/catalog/cul:cfxpnvx0mz>

Fig. 30. Da: H. Ballon (ed.), *The greatest Grid. The Master Plan of Manhattan 1811-2011*. Columbia University Press, New York, 2012.

Fig. 31. Da: H. Ballon (ed.). *The greatest Grid. The Master Plan of Manhattan 1811-2011*. Columbia University Press, New York, 2012.

Fig. 32. Da: W. Hegemann, E. Peets, *The American Vitruvius; an architect's handbook of civic art*, New York, The Architectural Book Publishing Co., New York, 1922.

Fig. 33. Lionel Pincus and Princess Firyal Map Division. The New York Public Library Digital Collections 1873.

<https://digitalcollections.nypl.org/items/4e6a6080-3569-0134-549e-00505686a51c#/?uuid=4ec67870-3569-0134-65b1-00505686a51c>

Fig. 34. Disegno di F. Schiavo. Da: R. M. Hurd. 'Principles of City Land Values'. In: *The Real Estate Record and Builders Guide*. New York, 1908.

Fig. 35. Lionel Pincus and Princess Firyal Map Division, Rand, McNally & Co.'s new handy map of New York City. The New York Public Library Digital Collections. 1908. <https://digitalcollections.nypl.org/items/87762790-f78e-0130-ccd5-58d385a7b928>

Fig. 36. Foto di Irving Underhill. Equitable Fire, tra B'way e Cedar St. 1912. Digital Collections Library of Congress. <https://www.loc.gov/resource/cph.3b45159>

Fig. 37. Rendering di Richard Morris Hunt. Digital Collections Library of Congress. <https://www.loc.gov/resource/ppmsca.50141>

Fig. 38. Digital Collections Library of Congress. <https://www.loc.gov/resource/cph.3b22711>

Fig. 39. Historic American Buildings Survey, Digital Collections Library of Congress. <https://www.loc.gov/resource/hhh.ny2025.photos/?sp=2>

Fig. 40. New Municipal Building tra il 1900 e il 1915. Digital Collections Library of Congress. <https://www.loc.gov/resource/det.4a25613>

Fig. 41. Foto di Irving Underhill. Digital Collections Library of Congress. <https://www.loc.gov/resource/ppmsca.54243>

Fig. 42. Foto di Cervin Robinson. Digital Collections Library of Congress. <https://www.loc.gov/resource/hhh.ny0350.photos/?sp=1>

Fig. 43. Foto di Irving Underhill. Digital Collections Library of Congress. <http://loc.gov/pictures/resource/cph.3b09709>

Fig. 44. Foto di Irving Underhill. Digital Collections Library of Congress. <https://www.loc.gov/resource/cph.3c23581>

Fig. 45. Concorso per il Chicago Tribune, Il posto, Digital Collections Library of Congress. <https://www.loc.gov/resource/cph.3b09145/>

Fig. 46. Detroit Publishing Co. Digital Collections Library of Congress. <https://www.loc.gov/resource/det.4a25709>

Fig. 47. Foto di Angelo Rizzuto. Digital Collections Library of Congress. <https://www.loc.gov/resource/ppmsca.70130>

Fig. 48. Digital Collections Library of Congress. <https://www.loc.gov/resource/cph.3b30586>

Fig. 49. Foto di Irving Underhill. Digital Collections Library of Congress. <https://www.loc.gov/resource/cph.3c25877>

Fig. 50. Detroit Publishing Co. Digital Collections Library of Congress. <https://www.loc.gov/resource/det.4a19436>

Fig. 51. Foto di Berenice Abbott, The Miriam and Ira D. Wallach Division of Art, Prints and Photographs. Photography Digital Collection, The New York Public Library <https://digitalcollections.nypl.org/items/510d47d9-4ef7-a3d9-e040-e00a18064a99>

Fig. 52. Detroit Publishing Co. Digital Collections Library of Congress. <https://www.loc.gov/item/2016812413>

Fig. 53. Foto di Angelo Rizzuto. Digital Collections Library of Congress.
<https://www.loc.gov/resource/ppmsca.70443>

Fig. 54. Foto di Angelo Rizzuto. 42nd St. Grand Central Terminal, Chrysler, Pershing Square Building, Bowery Banks Savings Building e Chanin Building. Digital Collections Library of Congress.
<https://www.loc.gov/resource/ppmsca.70577>

Fig. 55. William & Beaver Sts., New York. Digital Collections Library of Congress.
<https://www.loc.gov/resource/ppmsca.50132>

Fig. 56. Foto di Walter Albertin. Digital Collections Library of Congress.
<https://www.loc.gov/resource/ppmsca.38402>

Fig. 57. Foto di Angelo Rizzuto. Digital Collections Library of Congress.
<https://www.loc.gov/resource/ppmsca.69859>

Fig. 58. Foto di Angelo Rizzuto. Digital Collections Library of Congress
<https://www.loc.gov/resource/ppmsca.70152>

Fig. 59. Foto di Irving Underhill. Digital Collections Library of Congress.
<https://www.loc.gov/resource/cph.3g06871>

Fig. 60. Digital collection Library of Congress. 1908.
<https://www.loc.gov/resource/cph.3b30428>

Fig. 61. Foto di Irving Underhill. Digital Collections Library of Congress.
<https://www.loc.gov/resource/pan.6a36601>

Fig. 62 (a, b). Foto di Irving Underhill. Digital Collections Library of Congress.
<https://www.loc.gov/resource/ppmsca.54247>

<https://www.loc.gov/resource/ppmsca.54253>

Fig. 63. World Digital Library.
<https://www.wdl.org/en/item/11376/#q=Woolworth+gilbert&qla=en>

Fig. 64. Digital Collections Library of Congress.
<https://www.loc.gov/resource/cph.3b11747>

Fig. 65. Underwood & Underwood. Digital Collections Library of Congress.
<https://www.loc.gov/resource/ppmsca.38408>

Fig. 66. Digital Collections Library of Congress.
<https://www.loc.gov/resource/ppmsca.50164>

Fig. 67. World Digital Library.
<https://www.wdl.org/en/item/4316/#q=metropolis+lang+&qla=en>

Fig. 68. Da: Digital Collections Library of Congress.
<https://www.loc.gov/resource/cph.3b38671>

Fig. 69. Da: M. Reiss, E. Joseph, New York then and now, Thunder Bay Press, San Diego, 2013.

Fig. 70. Da R. Burns, J. Sanders, L. Ades, New York. An illustrated History, The Companion to the PBS Series, Alfred A. Knopf. New York, 2003.

Fig. 71. Da: J.M. Barr, Building the skyline: the birth and growth of Manhattan's skyscrapers. Oxford University Press. New York, 2016.

Fig. 72. William Frange. Digital Collections Library of Congress.
<https://www.loc.gov/resource/pan.6a11912>

EQUIPO EDITORIAL

Dirección

Estanislau Roca (Catedrático emérito - UPC)

Juan García Millán (Director de Ediciones Asimétricas)

Coordinación

Antonio Pizza (Teoría e Historia de la Arquitectura y Técnicas de Comunicación - UPC)

Consejo editorial

María Fernández Hernández (Responsable de Diseño y Producción de Ediciones Asimétricas)

Dídac Martínez (Director del Servei de Biblioteques, Publicacions i Arxius - UPC)

Jordi Prats (Responsable de Iniciativa Digital Politècnica - UPC)

Consejo académico

Pere Fuertes (Director de la ETSAV - UPC)

Inma Rodríguez (Directora de la EPSEB - UPC)

Félix Solaguren-Beascoa (Director de la ETSAB - UPC)

COMITÉ CIENTÍFICO

Luisa Bravo (City Space Architecture - Bologna)

Juan Calatrava (Universidad de Granada)

Alessandra Capuano (Università La Sapienza - Roma)

Alberto G. Cassani (Accademia di Belle Arti di Venezia)

Mario Cerasoli (Università di Roma Tre - Roma)

Julio Gaeta (Director de Fábrica de Ciudad - México)

Carlos García Vázquez (Universidad de Sevilla)

Blanca Lleó (Universidad Politécnica de Madrid)

Fabio Mangone (Università degli Studi di Napoli Federico II)

Mariela Marchisio (Universidad Nacional de Córdoba - Argentina)

Mónica Ponce de León (Princeton University School of Architecture - New Jersey)

Carlos Quintáns (Universidade da Coruña)

Benedetta Tagliabue (Visiting professor en Harvard University - Boston)

Ana Tostões (Instituto Superior Técnico, Universidade de Lisboa)

© del texto
Flavia Schiavo

© de las imágenes
sus autores

© de la traducción
Carmen Alcalde Aramburu

© de la edición
© Ediciones Asimétricas, 2021
www.edicionesasimetricas.com
© Iniciativa Digital Politècnica. Oficina de Publicacions
Acadèmiques Digitals de la UPC, 2021
www.upc.edu/idp

Diseño gráfico de la colección
gráfica futura

Maquetación
Mónica Verdejo Ruiz
Emilio Ramírez Torrescusa

Impresión
Estilo Estugraf Impresores

ISBN
Ediciones Asimétricas
Papel: 978-84-19050-04-5
Digital: 978-84-19050-05-2
Iniciativa Digital Politècnica
Papel: 978-84-9880-981-7
Digital: 978-84-9880-982-4

Depósito Legal
M-34741-2021

Impreso en España / Printed in Spain

Queda prohibida la reproducción
total o parcial de cualquier parte
de este libro, incluida la cubierta,
por cualquier medio, aun citando
la procedencia, sin la autorización
expresa y por escrito del editor.



Este libro se publica dentro de
la Colección Polièdrica a través
de la convocatoria pública de
Call for Books abierta entre el
1 de diciembre de 2019 y el
31 de mayo de 2020.

El proceso de selección se rea-
liza a través de una evaluación
con sistema de pares ciegos,
llevado a cabo por el Comité
Científico, de carácter interna-
cional e independiente, de la
colección.

Todos los procedimientos,
plazos y requerimientos para la
selección pueden consultarse
en: [https://www.upc.edu/idp/ca/
llobres/poliedrica/call-for-books](https://www.upc.edu/idp/ca/llobres/poliedrica/call-for-books)



UNIVERSITAT POLITÈCNICA
DE CATALUNYA
BARCELONATECH



iniciativa
digital politècnica
Publicacions Acadèmiques de la UPC

ediciones  asimétricas