

Chicago Y New York: Planes and Paralelos 1889-1929

Carol Herselle Krinsky*

Originalmente publicado en *Art Institute of Chicago Museum Studies*, Vol. 10, The Art Institute of Chicago Centennial Lectures (1983), pp. 218-235

Los visitantes de la "Gran Manzana" saben que, en la arquitectura y la planificación urbana, Chicago fue, a menudo, la banana de la cúspide. Sin embargo, los observadores de la fuente de frutas se dieron cuenta de que la manzana parecía empujar al plátano, quizás movida por el gusano de la envidia. Estas, después de todo, eran las ciudades más grandes y con más energía de Estados Unidos durante el periodo más dinámico de la expansión urbana. Sus nuevos rascacielos y sus riberas, sacudieron el ritmo de otras ciudades de Estados Unidos e impresionaron a los observadores extranjeros con su actividad y sus innovaciones tecnológicas. Aunque Chicago y Nueva York a menudo fueron vistas como rivales, muchos aspectos de la planificación y de la construcción de las dos ciudades tienen logros comparables, incluso aun cuando los medios y los resultados específicos difirieron.

La disposición geográfica similar llevó a soluciones de planificación y construcción similares. Ambas estaban situadas en una gran masa de agua, ya sea un océano o un lago. Ambas se ubicaron en un río que conducía a zonas de influencia o que podría hacerlo si el río se expandía con la creación de un canal. Las dos, por lo tanto, se convirtieron en centros de intercambio, sobre todo después de la creación del canal de Erie, que las unía a través de Albany, Buffalo, y los Grandes Lagos. Los productos agrícolas y minerales enviados desde Chicago a Nueva York para el reenvío a lo largo de la costa o a Europa (o dentro de los Estados Unidos por ferrocarril) ayudó a hacer una fortuna a las dos ciudades.

Presentadas en una grilla con calles rectas cruzadas por calles rectas, cada ciudad tenía también algunas diagonales: Broadway en Nueva York, y Clark, Ridge, y Vincennes en Chicago - aunque las calles independientes de la grilla fueron excepciones. El plan de una grilla era muy adecuado para el desarrollador de bienes raíces y para el hombre de negocios, ambos fueron esenciales en el crecimiento de nuestras ciudades. El desarrollador de bienes raíces casi garantizaba una parcela rectilínea, fácil de vender y en la que era fácil construir casas rectilíneas de madera y ladrillos, mientras que los comerciantes aseguraron una expansión para establecer tiendas y mostrar mercancías. La grilla de Chicago es más interesante y está

concebida de una forma más inteligente que la de Nueva York ya que Chicago se presenta como una cadena de secciones que forman los barrios separados por las calles principales, como Halsted y Ashland, Cermak y Roosevelt. Con el tiempo, las rutas del transporte público se establecieron a lo largo de estas amplias calles. Manhattan ha espaciado menos las calles principales que cruzan la ciudad- 14th, 23th, 34th, 42th, por ejemplo.

Las principales zonas de negocios de cada ciudad- el Loop en Chicago y Wall Street en Nueva York- fueron determinadas por las necesidades de los asentamientos originales para el puerto y la defensa. Las instalaciones militares próximas a los establecimientos comerciales ayudaron a promover la temprana actividad comercial. La concentración en los centros fue confirmada posteriormente por la ubicación de las instalaciones de transporte masivo. La combinación entre ferrocarril, bienes raíces y los factores de zonificación finalmente llevaron a la creación de dos centros de negocios en Manhattan y este paralelismo no se puede llevar demasiado lejos.

Ninguna de estas ciudades ha hecho mucho para detener el crecimiento de las barriadas más pobres. Nueva York, al menos, comenzó a hacer cumplir las normas mínimas de seguridad de la vivienda, el aire, la luz, y la decencia en 1879, pero en ese año Chicago estaba preocupada con su reconstrucción después del incendio. Reconociendo la necesidad de espacio de recreación público, ambas ciudades se beneficiaron de las actividades del arquitecto y paisajista Frederick Law Olmsted. El Central Park de Nueva York se abrió en 1893. Chicago compró un espacio del parque en la costa norte, en 1864, y creó el Park District en 1869, un mecanismo administrativo facultado para crear un sistema de parques. Los parques de Chicago fueron planeados de forma inteligente, y se tomaron medidas para el acceso a ellos por ferrocarril. Aunque hubo superficie y el tránsito elevado en Central Park, no fue hasta los años en torno a la Primera Guerra Mundial que el servicio de subte llegó al lugar.

Ambas ciudades agotaron sus suministros locales de agua pura, principalmente debido a que, junto con sus vecinos, contaminaron las fuentes: el lago en Chicago y los ríos de Nueva York. Como resultado, los “padres de la ciudad” tuvieron que recurrir a medidas heroicas para asegurar el agua esencial para sus poblaciones. Chicago, a la vuelta del siglo XX, mediante la creación del Sanitary and Ship Canal, invirtiendo el flujo del río Chicago. Manhattan trajo el agua de las montañas al norte del estado en 1842 y posteriormente realizó la construcción de un túnel de agua adicional.

Originalmente, las costas en ambas ciudades no se utilizaron para la recreación pública sino para el intercambio y, más tarde, para las vías del ferrocarril. Sólo tardíamente, la ciudad

de Nueva York redactó propuestas integrales para proporcionar servicios públicos a lo largo de sus costas. El desarrollo de la tecnología de la construcción en el caso de Chicago, como las bases flotantes que John Wellborn Root utilizó para la construcción del Montauk Building a principios de 1880s, facilitó la construcción a lo largo de sus costas.

Otros desarrollos paralelos son evidentes en los logros en la construcción urbana. Nueva York, con otras ciudades del Este, en realidad educó y entrenó a muchos de los arquitectos que crearon los primeros grandes rascacielos de Chicago. El hierro enrollado como soporte estructural, el marco metálico, el hierro laminado y las estructuras de muro-cortina (courtain-wall) se desarrollaron en Nueva York. El ascensor con topes de seguridad y la creación de diseños con pisos agrupados para sugerir una extensión vertical, se originaron en el área de Nueva York. Por otra parte, ésta fue durante mucho tiempo el hogar de algunos de los edificios más altos del mundo: Singer (1907), Woolworth (1913), Empire State (1931), y el World Trade Center (1962). Sin embargo, fue a Chicago donde muchos arquitectos emigraron. Esta fue el hogar del primer edificio con estructura de acero; se hizo famoso por sus edificios que expresaban estéticamente una estructura subyacente. A finales del siglo XIX, Nueva York era famosa por sus edificios altos, pero Chicago lo era por sus *hermosos* edificios altos¹.

Por supuesto que no todos los arquitectos de la época estaban especializados en el diseño de rascacielos. Muchos preferían proyectos de edificios públicos -incluso algunos edificios altos de oficinas-al estilo del "American Renaissance". Los edificios de este estilo exhibieron planes con ejes claros, inspirados por prototipos romanos, así como proporciones y adornos relacionados con lo romano, el renacimiento italiano y los prototipos franceses contemporáneos. Las paredes eran a menudo de piedra caliza, tradicionalmente un material prestigioso². Algunos de los jefes de diseño de estos edificios, incluyendo a McKim, Mead & White, Carrere y Hastings, Cass Gilbert, y Richard Morris Hunt se basaron en Nueva York. Edificios tales como la Biblioteca Pública de Nueva York (Carrere y Hastings, 1898-1911), la Custom House (Cass Gilbert, 1901-7) y el Museo de Brooklyn (McKim, Mead & White, 1897-1924) ejemplifican el estilo. Pero Chicago patrocinó la Exposición Universal de 1893, que dio prestigio generalizado a este estilo de diseño. En la feria, muchos de los edificios eran combinados para hacer una mágica "Ciudad Blanca", brillando majestuosamente de día y noche intensamente (gracias a la primera utilización integral de iluminación nocturna). Por otra parte, Daniel Burnham, que diseñó la feria, también diseñó varios de los edificios monumentales de la Nueva York de la época, entre ellos el Flatiron (1902) y el Wanamaker (1903).

Por supuesto que la "Ciudad Blanca" no era una ciudad real y no duró mucho tiempo. Sin embargo, inspiró a una buena parte de la construcción civil, siendo ella misma la culminación de la actividad de la enérgica construcción que estaba teniendo lugar entre 1880s y la publicación del Plan de Chicago en 1909. En esos años, fue creada gran parte de la infraestructura urbana de ambas ciudades, especialmente aquella relacionada con el agua y el transporte. Por otro lado, se hicieron importantes avances en la ingeniería civil. Chicago construyó el Ship and Sanitary Canal (1890-1900), respondiendo así a los problemas de transporte, control de inundaciones, la contaminación del agua, disposición sanitaria y el suministro de agua dulce a la vez. Casi al mismo tiempo, Nueva York construyó su segundo túnel de agua (1885-1891, 1910). Chicago vinculó tres líneas elevadas para formar el bucle en el año 1897, y los ferrocarriles elevados de Nueva York continuaron proporcionando un amplio servicio. Hacia 1900, los planificadores estaban trabajando en el primer metro, que se abrió en 1904. Chicago consolidó su posición como uno de los centros ferroviarios del país. Entre 1902 y 1910 en Nueva York, la Pennsylvania Railroad excavó un túnel para llevar los nuevos trenes electrificados desde el continente en Nueva Jersey a la isla de Manhattan. Al mismo tiempo, los ferrocarriles Central de Nueva York, el New Haven y el Hartford se combinaron para construir Park Avenue como la conocemos ahora: el techo del túnel fue apoyado ingeniosamente sobre las vías del ferrocarril. Chicago construyó más puentes para aliviar los problemas de tráfico creados por inadecuados puentes sobre el río Chicago y Nueva York añadió dieciocho puentes de diferentes tamaños sobre sus cursos de agua entre 1888 y 1909.

En el campo de la administración pública, Chicago y Nueva York siguieron cursos comparables, pero no idénticos. En 1898 se unieron los cinco distritos de Nueva York. Anteriormente, Brooklyn había sido una ciudad separada, la cuarta más grande de la nación. Al año siguiente, Chicago anexionó algunos de sus suburbios.

Nueva York guió a Chicago en la regulación de inquilinatos. Aunque la diferencia era que los límites de la ciudad de Manhattan no eran infinitamente ampliables. Mientras que los fabricantes de Nueva York tendían a agruparse, en Chicago se expandieron a lo largo del río Chicago y fuera de los focos auxiliares, como los corrales. Los trabajadores de Nueva York se amontonaron cerca de la zona industrial en viviendas de varias plantas que fueron reguladas y se hicieron tolerables ya en 1879. En 1901 la ley de conventillos fue revisada con el propósito de proporcionar un tamaño menor del edificio, más luz y aire, mejor plomería y medidas de seguridad contra incendios³. Al requerir que los edificios de apartamentos fueran construcciones a prueba de fuego a partir de una altura específica, Chicago superó a Nueva

York. Tal regulación tuvo el efecto de limitar el número de edificios construidos más allá del nivel en el que se requería la construcción a prueba de fuego. Los edificios más bajos crearon menos congestión, a menos que estuvieran abarrotados por la acción de propietarios inescrupulosos que amontonaban a familias pobres, familiares y pensionistas⁴.

Con la creación de la Comisión Especial de Parques en 1899, destinada a gestionar parques recreativos, piscinas, rutas verdes y otras instalaciones, Chicago se convirtió en el líder en la planificación y coordinación de parques. Los paralelismos entre las dos ciudades también pueden verse en la coordinación de los distritos industriales y comerciales. En 1890 Irving Bush, un empresario, comenzó la construcción de la Terminal Bush District, una propiedad de doscientos acres en la ribera de Brooklyn. Era un complejo de loft y almacenes, depósitos ferroviarios, carga de agua y muelles. Al mismo tiempo, Chicago creó el Distrito Central de Fabricación para la coordinación de las manufacturas, almacenamiento y envío de los productos de esa ciudad.

Aunque ambas ciudades tenían una única zona de negocios, los edificios fueron erigidos con poco sentido de la acción común. Una zona empresarial unificada se logró en Nueva York, cuando los ferrocarriles Central New York, el New York, New Haven, y Hartford crearon los edificios de oficinas y hoteles, apartamentos y clubes, oficina de correos y tiendas alrededor de la Grand Central Terminal y la creación de Park Avenue que conduce al norte de la misma. Los edificios descansan sobre cimientos instalados entre las vías, amortiguados contra las vibraciones de los trenes. El plan fue un logro de William Wilgus, un ingeniero brillante. En la Avenida Vanderbilt, que fue cortada en la grilla de la ciudad para proporcionar acceso a los trenes a un lado de la terminal, hay hoteles, el Club de la Universidad de Yale y oficinas. Justo al oeste en Madison Avenue está la zona comercial de los ricos hombres de negocios que llegaban desde los suburbios por tren a los nuevos edificios de oficinas. Los edificios cerca de Grand Central Terminal eran casi todos cuadrados, con piedra caliza en los pisos inferiores y ladrillo arriba. Aburridos como eran, aparte de excepciones como el Waldorf-Astoria, la uniformidad general de su diseño creó la unidad visual del proyecto. Debajo de la tierra, una red de túneles permitió que muchos trabajadores de oficina y los huéspedes del hotel descendiera desde sus edificios hacia la terminal, que también era una estación de subterráneo con tres líneas (tal vez algunas de las ideas para su coordinación se inspiraron en los túneles ferroviarios que unen algunos de los edificios de Chicago.) El brillante diseño del propio edificio de la terminal llevó a los pasajeros a los trenes, metro, tiendas, oficinas, hoteles y a la calle en todas las direcciones más eficientemente que sus grandiosos rivales, como la



estación de Pennsylvania en Nueva York o Unión Station en Washington, DC. La zona de Grand Central Terminal era el modelo, al parecer, para cada desarrollo empresarial coordinado más adelante en el país y tal vez en el mundo¹.

La construcción en la zona comenzó en 1902, pero no fue terminada sino hasta 1909, cuando el Plan de Chicago fue publicado. Sin embargo, tuvo un impacto en Chicago, ya que los planes de la Grand Central, así como los planes para la zona de la estación de Pennsylvania, fueron conocidos en ese momento. Tal vez el interés evidenciado por el Plan de Chicago en la construcción de derechos aéreos de ferrocarril y la de estructuras multicapa tenía que ver con los proyectos por ese entonces crecientes - la construcción de túneles subterráneos - en Nueva York.

Nueva York fue testigo de la mayor actividad en la planificación de enclaves urbanos. El City Hall Park ya tenía una oficina de correos, un palacio de justicia además del propio ayuntamiento. Entre 1899 y 1911, los arquitectos John R. Thomas y Horgan y Slattery añadieron a un lado del parque el edificio de la Corte de Subrogación. Los ciudadanos estaban representados en este centro de otra manera: al otro lado del parque estaba la " hilera de las noticias", donde se alojaban las oficinas de varias revistas importantes a la vista del alcalde. El Plan de Chicago proponía un espectacular centro cívico en la intersección de las calles Halsted y Congreso.

Nueva York también desarrolló un enclave cultural, en el momento en que el Plan de Chicago fue presentado. En 1908, la construcción comenzó en la Calle 155 y Broadway: se trataba de un complejo de museos y sociedades conocidas como Audubon Terrace. Se incluyó la Sociedad Numismática Americana, la Sociedad Geográfica Americana, la Hispanic Society of America, el Museo del Indio Americano, y la Academia Americana de Artes y Letras. El sobrio estilo de estos palacios de piedra caliza, de no muy imaginativas formas clasicistas, basado en los antecedentes franceses del siglo XVIII fue fuertemente inspirado por la arquitectura de la Exposición Universal de Chicago. Son el tipo de edificios que se ven en Washington D.C. o en Chicago (por ejemplo, el Ayuntamiento, de Holabird y Roche, 1907-11). En términos generales, sin embargo, los líderes cívicos de Nueva York no agruparon sus instalaciones culturales como lo hicieron en Audubon Terrace o, más recientemente, en el Lincoln Center. Tampoco Chicago, a pesar de que la mayoría de las principales instituciones culturales de la ciudad están en las cercanías del Parque Grant.

En ambas ciudades, las clases ricas establecieron grandes instituciones culturales más o menos al mismo tiempo. En Chicago, el auditorio se abrió en 1889, la biblioteca pública en

1897, y el Instituto de Arte se trasladó a su actual lugar, un legado de la Exposición Universal de Chicago, en 1897. En Nueva York, el Metropolitan Opera House abrió en 1883; el Museo Americano de Historia Natural se amplió entre 1892 y 1899; el Museo Metropolitano de Arte se expandió y recibió su actual fachada de la Quinta Avenida entre 1895 y 1906; mientras que la Biblioteca Pública fue construida entre 1898 y 1911. Fuera de Manhattan, el Jardín Botánico del Bronx abrió en 1895 y el zoológico en 1899. El Museo de Brooklyn fue diseñado en 1897, y el edificio de la actual Academia de Música se completó en 1908.

Ambas ciudades tuvieron importantes enclaves educativos alrededor de 1909. El campus de la Universidad de Chicago fue establecido en un cuadrángulo de edificios realizados por Henry Ives Cobb y otros en una primera gran ola de construcción a partir de 1891 a 1910. Durante el mismo período, en Nueva York, McKim, Mead & White diseñaron el nuevo campus de la Universidad de Columbia (1892), así como los principales edificios del campus del Bronx de la Universidad de Nueva York (1894- 1901). Cerca de diez cuerdas al norte de Columbia, los edificios góticos del City College fueron dispuestos bajo el diseño de George B. Post (1903-1907).

Ambas habían planeado cuidadosamente sus espacios residenciales, algunos diseñados para la clase media y algunos para la clase obrera. El suburbio de Riverside en Chicago (iniciado en 1879) es anterior y tan bueno como el de Nueva York, mientras que el Pullman (iniciado en 1880) era mucho más amplio que los proyectos de Nueva York destinados a los trabajadores de las fábricas. El barrio de Steinway en Queens, de aproximadamente 1880, era un área de modestas casas de ladrillo para los empleados de la compañía de pianos. En Brooklyn, los edificios Tower and Home de 1879 eran bloques de viviendas modelo, erigidos por un importante filántropo, Alfred Treadway White. Por 1911, se anunciaron planes para Forest Hills Gardens en Queens que, como el Riverside, fueron diseñados con calles curvas y un estudiado paisajismo. Construidas para la clase media, las casas aún son requeridas. Son de hormigón, lo que demuestra que los neoyorquinos, así como los habitantes de Chicago, estaban interesados en la moderna tecnología de construcción. Construidas en la sección de Flatbush, Brooklyn, desde aproximadamente 1885 a 1905, Prospect Park Sur sigue siendo un hermoso desarrollo de casas bien cuidadas. El diseño y el paisajismo fueron supervisados cuidadosamente por su desarrollador, Dean Alvord, que aprendió algunas de las lecciones de Riverside.

Los empresarios de Nueva York generalmente prefirieron construir sus proyectos por separado, a veces incluso en la rivalidad, al igual que construyeron sus instituciones culturales

en lugares muy diferentes. Pero los hombres de negocios más ilustrados de Chicago acordaron trabajar juntos por el bien común en la planificación. El plan de desarrollo urbano más importante de la primera década del siglo XX fue el logro de Chicago, no de Nueva York.

El Plan de urbanismo de Chicago, en 1909, miró hacia el futuro en muchos sentidos a pesar de que tenía poco que decir sobre la vivienda de los más pobres. Muchos de sus elementos merecen especial atención. El inteligente apéndice del Plan, por ejemplo, examinó la base jurídica para la creación de un plan de este tipo, lo que refleja la seria intención de su patrocinador, el Club del Comercio, y su diseñador, Daniel Burnham. Allí consideraron las implicaciones regionales de las propuestas de la ciudad. En la contratación de Burnham, el Club de Comercio eligió al hombre adecuado para el trabajo: tenía una alta calificación, pero además tenía una relación amistosa con el alcalde. Una gran suma de dinero se gastó en la publicación de un hermoso volumen, que podría impresionar a ciertos sectores de la población, mientras que el Manual de Wacker, una forma simplificada del plan, fue utilizado para explicarlo a todo el público.

Debido a que el Plan de Chicago había sido realizado por el Club del Comercio, que no estaba contaminado con el socialismo o la utopía, era prescriptivo, aunque no particularmente restrictivo. Por otra parte, podría ser considerado práctico porque tenía una base en ideas ya existentes. En 1909, Nueva York tenía un subte, tenía las propuestas de la terminal Grand Central y de la estación de Pennsylvania para edificios con derechos de aire; un tráfico que había sido segregado en caminos peatonales, vías de transporte y carreteras de alta velocidad, algunos de estos emprendimientos diseñados por Olmsted para Central Park.

Los neoyorquinos familiarizados con el Plan de Chicago ciertamente simpatizaban con la idea de construir más instalaciones culturales, parques y un centro cívico formalmente planificado que constara de edificios con diseños armoniosos. Ellos fundaron el Hunter College en 1913. Emile Perrot diseñó un campus universitario de estilo gótico para la Universidad de Fordham, que fue construido a partir de 1911. El edificio municipal (de McKim, Mead & White), en una esquina del Parque del Ayuntamiento, se terminó en 1914. Nueva York instituyó una competencia por el edificio de la Corte Municipal en 1912, en la que Guy Lowell fue el ganador. Este edificio, adyacente al edificio municipal, se convirtió en la piedra angular del centro federal y judicial de Nueva York en Foley Square, una cuadra al norte del grupo de edificios del City Hall Park. Foley Square fue desarrollado a partir de 1912 hasta la depresión, en los años sesentas se retomó su diseño, es la respuesta más cercana de Nueva York a un proyecto de centro cívico como el presentado en el Plan de Chicago. Los edificios alrededor de

la plaza Foley fueron diseñados en estilo clásico. Un plan para enderezar la plaza propuso una importante intersección de la calle. Al igual que en los proyectos de Chicago, se incluyó un espacio abierto. Por desgracia, sólo unos pocos edificios en el diseño original se completaron, y la calle y los planes para el espacio abierto nunca se concretaron.

Sin embargo, la apelación al Plan de Chicago puede haber sido algo individual de los neoyorquinos, ya que no hubo un grupo económico dispuesto a patrocinar algo similar. Nueva York no contaba con los servicios de Daniel Burnham. Quizá en ese entonces no parecía necesario un plan tan amplio en una ciudad que ya tenía su centro cívico, sus parques, plazas, Coney Island; sus universidades y museos; sus subterráneos, trolebuses, transbordadores, y ferrocarriles elevados; su túnel de agua; y sus leyes para las casas de inquilinatos. De igual importancia, Nueva York no había experimentado ni el incendio de la ciudad ni la Exposición Universal de Chicago, ambas requirieron un enorme esfuerzo compartido para los propósitos cívicos comúnmente percibidos. Así que Nueva York continuó haciendo las cosas de una forma poco sistemática.

Los pensadores progresistas en el gobierno y en la vida cívica no abandonaron totalmente las sugerencias de Chicago. En 1910, Nueva York estableció una Comisión sobre el hacinamiento de población. La misma centraba su interés en las calles y carreteras, y recomendó restricciones en la altura de los edificios para reducir algo de la congestión. Esto tenía el potencial de hacer frente a varios problemas en toda la ciudad, como el control de la explotación de la tierra y las instalaciones de tránsito en relación con el desarrollo de diversos barrios y zonas.

Otro problema que la planificación ayudaría a resolver en Nueva York era que los desarrolladores de edificios se estaban destruyendo unos a los otros. Un constructor que erigía un edificio de doce pisos en un bloque creaba gran valor para su estructura debido a su visibilidad y por el hecho de que los ocupantes de los ocho pisos superiores disfrutaban de abundante luz, circulación de aire y buenas condiciones de trabajo. Pero el valor de su edificio se reducía dramáticamente al momento en que alguien construía uno de doce pisos o de veinte al lado. El recién llegado reduciría un poco la brisa, la luz, las vistas y el prestigio tanto como atraería a algunos inquilinos. La perspectiva de las siguientes construcciones fue causando rápidos y drásticos cambios en los valores de la propiedad mientras incrementaban la congestión urbana. Finalmente, no estaban lidiando con estructuras de doce o veinte pisos sino con edificios colosales, los más altos del mundo. La peor ofensa fue el Equitable Building, diseñado por Ernest R. Graham de Chicago. Erigido entre 1913 y 1915, este enorme edificio

tenía más espacio de oficinas que cualquier otro, a pesar de que no era el más alto rascacielos de Nueva York. Comprendía 111.484 m² y se elevó por encima de la acera cerca de 164 metros. Cortó el aire y la luz de sus vecinos, contribuyendo así a la atroz contaminación en la estrecha calle Thames, a través de Broadway. La ciudad no tenía todavía una manera de detener la construcción de edificios similares.

El Equitable Building violó tan claramente el trato equitativo en los negocios y las relaciones de ciudadanía que hizo que cada vez más neoyorquinos pensaran en la importancia de una planificación integral. En 1913, el Consejo de Estimación y Distribución, que tenía poderes legislativo y ejecutivo, creó una Comisión para el Plan de la ciudad, que tuvo poco efecto debido a que otro comité, establecido para estudiar las alturas de los edificios, tenía mucho más efecto. El Comité de Altura de los Edificios recomendó que toda la ciudad se dividiera en zonas. Se nombró una comisión para hacer este trabajo, y para 1916 la ciudad de Nueva York tuvo la primera resolución de zonificación integral de la nación. Si el Plan de Chicago fue el gran plan modelo en nuestro país durante al menos dos décadas, a continuación, la resolución de zonificación de Nueva York fue la gran solución parcial para males urbanos. Fue adoptada con variaciones locales en cientos de comunidades de los Estados Unidos.

Las normas de zonificación de Nueva York fueron de dos tipos. Una regulaba la altura de los edificios, tal como la Comisión lo había previsto. En amplias calles en una zona comercial densa, un edificio podría elevarse a una altura de dos y media veces el ancho de la calle, pero no más. (En las calles estrechas, el uso permisible podría ser sólo uno o uno y medio el ancho de la calle). Si era mayor que esas medidas, el edificio debía ser apartado de la línea de edificación frontal según el siguiente procedimiento: Una línea sería trazada desde la mitad de la calle hacia la cornisa marcando la altura recta permitida hacia arriba, entonces se proyecta hacia atrás en el terreno de construcción. Todos los pisos adicionales tendrían que caber debajo de esa línea, conocida como *sky-exposure plane*. Esta regla de zonificación es responsable de la característica forma de torta nupcial de los rascacielos de Nueva York diseñados entre 1916 y 1961. Sólo cuando el edificio hubiera sido colocado sobre las tres cuartas partes del terreno, la cuarta parte restante podía ser cubierta con una torre ascendente tan alta como el arquitecto y su cliente desearan; esto explica las torres de los edificios Chrysler y Empire State.

Otro tipo de regla de zonificación concernía a los edificios que se permitiría en algunos barrios de trabajadores. Los dueños de las tiendas estuvieron particularmente interesados en



esta regla, porque ellos no querían estar rodeados de las fábricas que producían lo que ellos comercializaban. Estas estaban moviéndose hacia el norte siguiendo a los comercios, pero los dueños de las tiendas no querían a los edificios de las fábricas ni a los trabajadores inmigrantes, ni furgonetas de reparto o carretillas empujadas a mano cerca de ellos. Uniéndose a otros hombres de negocios que tenían problemas análogos, promovieron la segregación de la ciudad en diferentes tipos de zonas: residenciales, comerciales, de fabricación y zonas de libre disposición para las fábricas sucias, curtiembres, mataderos, etc.⁶

Mientras que la resolución de zonificación fue una herramienta poderosa, no fue constructiva o correctiva, como el Plan de Chicago ya que sólo podría prevenir futuros abusos mientras los edificios altos y las fábricas existentes debían quedarse donde estaban. Sin embargo, la zonificación ha sido el principal, aunque limitado, mecanismo de la mayoría de las comunidades estadounidenses, muchas de las cuales carecían de una visión más amplia como fue evidente para Chicago con la planificación de 1909.

Chicago, por su parte, nombró una Comisión de Planificación Urbana en respuesta al plan. Esta se enfocó en grandes proyectos, como promover el centro cívico, una obra gloriosa pero costosa al punto que era impracticable. Se propuso un boulevard principal de este-oeste que conectaba al centro cívico al lago; planeaba calles de varios niveles, incluyendo Wacker Drive y una terminal de ferrocarril. El diseño de los parques frente al lago, que con el tiempo se construyeron, y un bosque para preservar un espacio verde estaban en su jurisdicción. Los comisionados tenían una idea más completa de lo que debía ser una ciudad que lo que propusieron la zonificación de Nueva York.

Antes de la zonificación, se podía imitar castillos góticos y palacios renacentistas, añadiendo esas fachadas a edificios preexistentes como bancos o edificios de apartamentos. O bien, si ya tenían un castillo o palacio disponible para la conversión, solo debían añadir una docena de pisos de manera adicional, un procedimiento que la mayoría de los arquitectos no juzgaban extraño. Las normas de zonificación de Nueva York servían para el diseño de un nuevo tipo de edificios más emocionantes para muchos arquitectos. Estos no podían diseñarse como fachadas aplicadas a cajas: ¿Quién había oído hablar del retiro de un palacio renacentista italiano? En lugar de ello, tuvieron que ser diseñados como formas tridimensionales de una nueva manera⁷. Si bien es cierto que el diseño ganador del premio de 1922, para la torre del Chicago Tribune, es gótico, está retirado cerca de la cima, como si sus diseñadores neoyorquinos, John Mead Howells y Raymond Hood, estuvieran convencidos de que los campanarios góticos habían anticipado en cien años las reglas de zonificación de Nueva

York. Aún más notable es el diseño más famoso, el ganador del segundo premio, de Eliel Saarinen, un edificio que seguía las reglas de retiro de Nueva York. Saarinen quedó impresionado por las reglas, o esperaba que Chicago las adoptara. Tal vez no distinguió claramente entre las normas de Chicago y las de Nueva York, pensando en este rascacielos retirado como clásicamente estadounidense, un edificio de estilo moderno. En cualquier caso, ambos diseños para la construcción más importante de Chicago de esta época cumplen con los requisitos de zonificación de Nueva York. Un poco más tarde, las nuevas formas de rascacielos de Nueva York y los estilos modernos llamaron la atención de los arquitectos de Chicago. La fuente de inspiración para el negro y el oro del edificio Chicago Carbide y Carbon de 1929, de los hermanos Burnham, fue el negro y el oro del Edificio American Radiator de Raymond Hood, en Nueva York. Por otro lado, John Mead Howells exportó a Nueva York un diseño que fue el cruce entre los dos diseños ganadores del Tribune que utilizó para su torre panhelénica de 1928.

No sólo los arquitectos sino los “padres” de la ciudad de Chicago deben haberse impresionado por la utilidad de zonificación, que se instituyó en 1923. De hecho, trataron de hacerlo antes, en 1916, inmediatamente después que la regulación de Nueva York se puso en marcha. En las medidas que entraron en vigor en abril de 1923, el gobierno de Chicago estableció áreas donde se permitieron edificios de gran altura, aunque podían llegar hasta un máximo de 80 metros, una asignación más alta que los edificios en Nueva York⁸. Las normas de zonificación de Chicago designaban tantas calles residenciales y comerciales que muchos sostuvieron que esa fue la razón por la que el comercio de Chicago nunca creció lo suficiente como para satisfacer la actividad permitida. Los funcionarios de Chicago pueden no haber sentido la necesidad de ser tan estrictos como los de Nueva York porque Chicago tenía su Comisión de Planificación que cuidaba de otros problemas de construcción urbana.

En 1923, los neoyorquinos finalmente publicaron algunos planes que eran más amplios que la mera zonificación. Volviendo al tema de la congestión del tráfico, un comité de arquitectos y otros profesionales expuso algunos planes para la construcción de carreteras en niveles superpuestos que fueron propuestas en Nueva York cada pocos años. Esto también habían aparecido en el Plan de Chicago, así como en el trabajo de los planificadores franceses. Las representaciones artísticas que acompañan a las propuestas escritas indican depresiones y carreteras elevadas, así como el sótano, a nivel de calle, y elevadas entradas de los edificios. Los peatones estaban destinados a caminar a nivel elevado, donde las tiendas y otros puntos de interés eran ubicadas. Estos planes nunca se realizaron. Para nombrar sólo una razón obvia,

habrían significado el traslado a un nivel elevado de todas las instalaciones - restaurantes, tiendas, etc.- de lo que estaba a nivel del suelo de los edificios existentes. En Chicago, el multinivel Wacker Drive podía ser construido porque no había edificios importantes directamente adyacentes.

Si bien los esfuerzos de la planificación de rutas de Nueva York estaban en marcha, los ciudadanos neoyorquinos se reunieron para hacer lo que los de Chicago habían hecho antes: producir un plan verdaderamente integral. En Nueva York, fue el trabajo hecho por la Asociación del Plan Regional⁹, compuesto por autoridades de transporte, recreación, y otros asuntos importantes. Edward Bennett, que había participado en el Plan de Chicago, fue uno de los expertos. Su trabajo, financiado por la Fundación Russell Sage, fue recibido favorablemente por los empresarios ilustrados. Los estudios fueron publicados como libro –unos bien ilustrados volúmenes aparecidos entre 1927 y 1931-. Ellos fueron tan influyentes en la planificación de puentes, avenidas, túneles, carreteras, parques, y en la formulación de ideas sobre el embellecimiento cívico como fue el plan de Chicago. Ambos estaban más preocupados con la rentabilidad de la construcción (camino, por ejemplo), que en vivienda para los pobres.

El hecho de no planificar para una vivienda adecuada ha tenido consecuencias terribles para los pobres urbanos hasta la actualidad. Un remedio de muy pequeña escala adoptado en ambas ciudades fue la continuación de una idea del siglo XIX, el de ganancia limitada: residencias apoyadas filantrópicamente. Los patrocinadores en Chicago incluyen Marshall Field, que construyó edificios de apartamentos de baja altura para los inquilinos blancos de la calle Sedgwick. Los patrocinadores en Nueva York incluyeron a John D. Rockefeller, Jr., quien construyó Paul Laurence Dunbar cooperativa para los inquilinos negros en Harlem. Ambos proyectos se terminaron en 1928 y se construyeron bajo el diseño de Andrew J. Thomas, un arquitecto de Nueva York. Los inquilinos eran de clase obrera, "pobres mercedores", un término que se utilizó generalmente para referirse a familias de buena reputación moral, encabezados por hombres empleados. Puesto que tales personas cuidaban sus viviendas, los costes de mantenimiento eran bajos. El diseño simple, repetitivo pero reflexivo mantenía bajos los costos de la edificación. En teoría, los patrocinadores podrían obtener un beneficio modesto, al hacer el bien a la gente buena. No muchos proyectos filantrópicos de vivienda (o sindical o financiado de forma cooperativa) fueron creados, particularmente con las ganancias anticipadas por las inversiones durante la década de 1920. Estas recompensas eran mucho mayores que el 3 al 7% de retorno de la inversión que la vivienda podría producir si todo iba

bien. La vivienda pública estaba aún a una década de distancia y los barrios pobres continuaron floreciendo en ambas ciudades.

El desarrollo de las propiedades del ferrocarril prometió mayor retorno. A lo largo de los años veinte, la zona de Grand Central tomó forma. Los hoteles y la oficina de correos fueron construidos alrededor de la estación Pennsylvania. Union Station de Chicago se terminó de construir en un sitio asignado para una estación de ferrocarril en el Plan de Chicago. El edificio del Daily News de 1929 (Holabird y Root) y el centro comercial “Merchandise Mart” de 1936 (Graham, Anderson, Probst y White) se construyeron sobre los derechos de aire del ferrocarril. Un gigantesco complejo de edificios de oficinas sobre las vías del Ferrocarril Central de Illinois, donde el encuentro del lago y el río se proyectó entre 1928 y 1930. Las líneas suburbanas que utilizaban el patio de ferrocarril habían sido recientemente electrificadas (1926). Una línea ferroviaria electrificada elimina el vapor y el humo. Cuando éstos se han ido, los trenes electrificados se pueden poner en túneles. Esto es exactamente lo que sucedió, por primera vez en Nueva York en Park Avenue y luego en Chicago. El Illinois Central y el Michigan Central patrocinaron estudios realizados por diversos estudios de arquitectura para su proyecto, el Terminal Park. Hicieron una convocatoria a la firma de arquitectos de Chicago, Holabird y Root, así como a dos arquitectos de Nueva York, Ralph T. Walker y Raymond Hood, los que eran famosos por sus rascacielos. Todas las empresas planificaron para un paquete denso de edificios en altura; algunos incluyeron un centro comercial abierto. Era una extensión de la idea de Grand Central Terminal /Park Avenue, la gente entraba a los edificios desde el centro comercial o de los pasillos subterráneos en el nivel de los trenes suburbanos. El proyecto de Chicago tuvo un atributo que a la zona de Grand Central le faltaba: un embarcadero y un espacio público abierto sobre la línea de la costa -característica obviamente difícil de lograr en el centro de Manhattan-. Pero las estructuras habrían sido más voluminosas, probablemente añadiendo un nuevo edificio en Chicago que una economía en auge podía sostener. En cualquier caso, el proyecto no se concretó en 1930 ya sea porque su éxito financiero era incierto o porque la depresión detuvo el avance de cualquier planificación privada a gran escala¹⁰ (La Illinois Center es comparable a la del Terminal Park en su concepto, a pesar de que fue concebida de forma independiente.)

Al mismo tiempo, Holabird y Root, Ralph T. Walker, y Raymond Hood estaban trabajando en los diseños para la exposición “El Siglo del Progreso” de 1933 a 1934, que fue un éxito financiero. Las condiciones de los negocios asociados con las ferias eran diferentes de las relacionadas con los edificios de oficinas permanentes. La feria y Terminal Park no tenían

muchos elementos en común. Accesible por ferrocarril, eran enormes desarrollos que requerían la coordinación de la financiación, planificación, construcción, relaciones públicas, el arte y la actividad de masas a gran escala. Planeado para una variedad de usos que tenían que atraer al público. Los espacios abiertos tenían que ser incorporados a los grandes edificios; el tránsito de peatones tuvo que ser administrado con habilidad para aumentar el contacto de los visitantes con las tiendas y otros locales comerciales además de eliminar la congestión para disuadir a la gente a quedarse, rentar y volver. Las fuentes para ambos: el Terminal Park y la feria de 1933-1934 estaban en la Exposición Universal de Chicago y en la estación Grand Central de Nueva York.

Proyectos paralelos fueron creados en Nueva York en este período, el más importante fue el Rockefeller Center¹¹. Este fue planeado al mismo tiempo que la Terminal Park y la exposición El siglo del Progreso, y sus dos principales arquitectos, Raymond Hood y Harvey Wiley Corbett, también trabajaban en la feria, mientras que Hood, como hemos visto, presentaba propuestas para la Terminal Park. El Rockefeller Center es una versión más pequeña de la Terminal Park y mucho menos congestionada. Ambos proyectos comparten el concepto de edificios altos alrededor de un espacio central abierto; los edificios se distribuyeron con el balance general, pero sin una simetría especular. Equipado con entradas subterráneas, y entradas a las instalaciones del ferrocarril en Chicago, y a las líneas de metro en Nueva York, fueron concebidos para usos mixtos, tales como oficinas, recreación y residencia en la Terminal Park, y oficinas, producción teatral, y compras en Nueva York.

Se pueden hacer comparaciones entre el Rockefeller Center y la exposición “El Siglo del Progreso”. Ambos tenían una publicidad bien dirigida además de departamentos de relaciones públicas. La gestión del tráfico de peatones era vital para el éxito de la feria y fundamental en el Rockefeller Center, donde alrededor de un cuarto de millón de personas entraban en un sitio de tres cuadras cada día. Un dispositivo particularmente brillante para dirigir el tráfico fue la creación de la pendiente artificial que va desde la Quinta Avenida hacia la pista de patinaje, que impulsa a las personas hacia los edificios y tiendas en la avenida. Además, las esculturas, murales, fuentes, árboles y detalles de colores que atrajeron a la gente a la feria se utilizaron para crear la alegría y el prestigio de los grandes edificios del Rockefeller Center. Otro proyecto más pequeño, aunque menor, fue London Terrace (Farrar y Watmough, 1930), un enorme bloque de edificios de apartamentos de gran altura simétricas separadas por un centro comercial cubierto de pasto. El proyecto contiene, 670 apartamentos, así como tiendas e instalaciones deportivas.

En este punto, se llega a un nuevo período en el desarrollo urbano de ambas ciudades. Aparte del Siglo de Progreso y Rockefeller Center, había poco nuevo a gran escala entre los edificios privados en la ciudad o, para el caso, cualquier otro lugar durante la Depresión. En los años posteriores a la guerra, la mayoría del desarrollo inmobiliario se llevó a cabo con fines relacionados con la guerra. Por otra parte, la mayoría de los proyectos y planes a escala urbana fueron bien aceptados o influenciados por la construcción de carreteras, trabajos en proyectos de socorro, vivienda de interés social, bases militares, plantas de guerra, como parte de las acciones del gobierno federal. La iniciativa privada que había promovido el Plan de Chicago, el Plan Regional, las normas de zonificación y los vastos proyectos de construcción de 1928-29-comenzó a ser rivalizada por las distintas ramas del gobierno que se ocupan de la planificación y la construcción.

Este es un buen lugar para concluir este resumen de paralelos en el crecimiento de Nueva York y Chicago. Ha habido muchos movimientos paralelos en ambas ciudades desde 1929, por supuesto. Sin embargo, un visitante de Nueva York, que viene a Chicago para comparar la construcción en ambas ciudades tiene que darse cuenta de que la "Segunda Ciudad" ha ocupado a veces el primer lugar y no sólo en la edad del Plan de Chicago. Chicago, después de todo, era en 1990, cuando este artículo se escribió, la ciudad con el edificio más alto del mundo¹².

Nota:

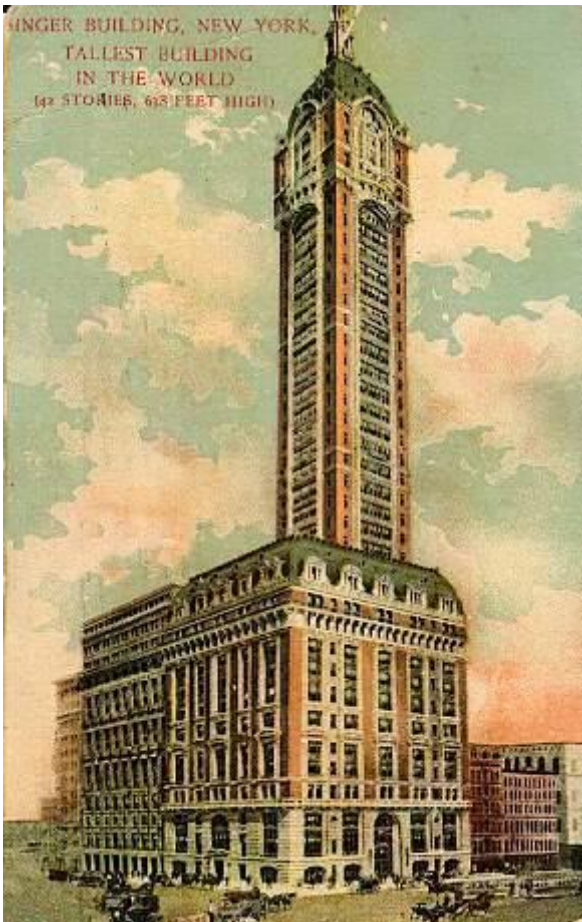
La autora quiere agradecer a Sarah Bradford Landau, John Zukowsky y Guy Sterner por su ayuda con las referencias de proyectos y literatura. También agradecer a William Holabird y los miembros del staff del estudio Haines, Lundberg y Waehler por la información e imágenes de l proyecto de la Terminal Park.

Sobre la autora:

Carol Herselle Krinsky: Es profesora del Historia del Arte y de Historia de la Arquitectura Norteamericana en New York University donde se doctoró. Su principal área de interés es la arquitectura y la planificación del siglo XX además de la pintura en el siglo XV. Ha sido presidente de la Society of Architectural Historians, del College Art Association; Int'l Center of Medieval Art; Cooperative Preservation of Architectural Records 1975-80); Miembro

del Consejo del World Monuments Fund-Jewish Heritage Council 1995-99; Urban History Association; International Survey of Jewish Monuments (Vice-President, 1985-95) Ha recibido numerosas becas y reconocimientos entre ellos, las más recientes: Senior Fulbright Scholar; (2005-10), Distinguished Teaching of Art History Award/College Art Association, 2004. Entre sus libros publicados figuran: Contemporary Native American Architecture: Cultural Regeneration and Creativity (1996). Gordon Bunshaft of Skidmore (1988). Synagogues of Europe: Architecture, History, Meaning (1985/1996), Rockefeller Center (1978) entre otros.

Ilustraciones



Edificio Singer, ubicado en Broadway 149, demolido en 1967.



Equitable Building, 1913-1915.



Vestíbulo de la Gran Terminal Central. 1950



Empire State y Chrysler Building, ejemplos de las reglas de zonificación.



Postal del complejo de la nueva terminal de Chicago.



Merchandise Mart, Chicago, 1936

* Agradecemos a la autora la autorización para la publicación de este artículo.

Citas:

¹ Ver "The Chicago School Issue" en *Prairie School Review* IX, 1-2 (1972) para los trabajos de W. Weisman, C. Condit, H.R. Hitchcock y otros sobre las contribuciones de los arquitectos de New York, la costa Este y Chicago al desarrollo de los rascacielos.

² Para una introducción de este tema ver R. G. Wilson et al, *American Renaissance*, 1979, exh. Cat. New York, Brooklyn Museum

³ J. Ford: *Slums and Housing with Special Reference to New York City*, 2 vols., Cambridge, Ma. 1936 es la fuente de información para casas de vecindad, regulación de la vivienda y la vivienda para los pobres.

⁴ Ver E.M. Bassett, *Citizen's Zone Plan Conference*. Chicago. December 16 and 17, 1979. Report of Proceedings: 54. Cabe señalar que las barriadas más pobres de Chicago eran a menudo de madera edificios, uno a tres pisos de altura, más cerca de los barrios pobres de Brooklyn que hacen a la estructura de mampostería más alta de Manhattan.

¹ Para más sobre Grand Central Terminal y vecindad, ver. D. Steck Waite and J. Marston Fitch, *Grand Central Terminal and Rockefeller Center*, Albany, 1974, con la bibliografía; y *Grand Central Terminal, City within a City*, ed. Por D. Nevins, New York, 1982.

⁶ Una conveniente fuente para el fondo de la resolución de la zonificación puede verse en F. Mujica, *The History of the Skyscraper*, New York, 19301, I: 37-40. Para el tema de zonificación y su lugar en la planificación de la ciudad, ver M. Scott, *American City Planning Since 1890*, Berkeley, 1969, esp. Pp. 152-58 (para New York City).

⁷ La zonificación también regula las partes traseras de los edificios mediante el control del tamaño de los fondos y patios. Artículos sobre las consecuencias arquitectónicas de la zonificación incluyen *Architectural Record XLVIII (sept. 1920):193-217*.

⁸ C. Bostrom, "History of Zoning of Chicago", en *Citizens' Zone Plan Conference...* (note4). Handbook for Architects and Builders. Published under the Auspices of the Illinois Society of Architects, esp. vol. XXVI (1923): 297-323



⁹ El comité sobre el Plan Regional de Nueva York y su ambiente;; Regional Survey of New York and Its Environs, 8vols., New York, 1927-29; Regional Plan of New York and Its Environs, 2 vols., New York, 1929-31 1.

¹⁰ Haines, Lundberg y firme sucesor Wæhler a Ralph Walker entonces conocido como Voorhees, G Melin, y Walker no tiene información documental sobre este proyecto, aunque su existencia se observó brevemente en la publicación de la firma. Ralph. Walker, Arquitecto de Nueva York, 1957. La firma tiene material fotográfico, sin embargo, lo que demuestra que Walker planeó edificios altos alrededor de un espacio central abierto. Holabird y Root también retienen material escrito en sus propuestas, pero William Holabird amablemente envió a la autora los restantes planes y fotografías, todas menos una de los cuales se encuentran ahora en la Biblioteca Burnham del Instituto de Arte de Chicago. Sus propuestas para el pleno desarrollo del sitio no incorporan ningún espacio abierto, sino que incluyen algunos edificios bajos entre los altos. El Sr. Holabird, quien no diseñó este proyecto, expresó su alivio de que nunca fue construido. Los papeles de Raymond Hood han sido destruidos casi en su totalidad, en parte por accidente. Las fotografías de su modelo para el proyecto están en el New York Historical Society. Su modelo muestra el puerto deportivo. Durante 1920, Eliel Saarín consideró este sitio en sus propuestas generales para desarrollos frente al lago.

¹¹ Waite and Fitch (note 5); and C. H. Krinsky, *Rockefeller Center*, New York, 1978.

¹² The Sears Tower (Skidmore, Owings and Merrill;1 974). Sobre la arquitectura de la ciudad de Nueva York en general, ver *Real Estate Record and Building Guide, A History of Real Estate and Building in New York*, New York, 1914; Mujica (note 6); *New York City Guide* (Federal Writers Project. American Guide Series), ed. by L. Gody, New York, 1939; *King's Views of New York, 1896-1915 and Brooklyn, 1905*, comp. by M. King, new intro. by A. Santaniello, New York, 1974; Condit, *The Port of New York*, Chicago, 1980. Sobre la arquitectura de Chicago, ver Condit, *The Chicago School of Architecture. A History of Commercial and Public Building in the Chicago Area 1875-1925*, Chicago, 1964; H. M. Mayer and R. C. Wade, *Chicago, Growth of a Metropolis*, Chicago, 1969; and Condit, *Chicago, 1910-1929*, Chicago, 1973

Imágenes: Library of Congress, Gobierno de los Estados Unidos. <http://www.loc.gov/>
Museum of the City of New York, <http://collections.mcny.org/>