

11 | Una visión tridimensional emergiendo de la ciudad. A three-dimensional vision emerging from the city _M^a Pilar Pinchart Saavedra

Las primeras décadas del siglo XX están marcadas por el ascensor y la electrificación de las ciudades que crecen en altura. Los medios técnicos como la radio y el cine —la televisión, en pruebas, surgiría durante la Segunda Guerra Mundial— comienzan a mostrarnos la postal que detonaría el gran paradigma metropolitano del siglo: Nueva York y la altura de sus edificaciones, una ruptura total con el concepto de ciudad conocido por los europeos, la aspiración a la altura es un hecho.

La distopía, que nace como crítica literaria a la revolución rusa, derivará en imágenes de ciencia ficción producidas por el rascacielos que dará origen al súper héroe —un ser absolutamente metropolitano— y llevarán al urbanismo a nuevos niveles de planificación, una visión tridimensional de la ciudad más allá del plano; al tiempo que el cine comienza a convertir al rascacielos en un personaje central de la narración visual. Progresivamente, las visiones de una sociedad futurista, mecanizada y alienante solo son posibles en una ciudad densamente verticalizada.

1920 es una década activa para el rascacielos que, a partir de 1900, cuando las imágenes de la Bahía del Puerto de Nueva York comienzan a cruzar hacia Europa, denotan profundas reflexiones en lo relativo a la ciudad, produciendo visiones sobre la ciudad del futuro como no se veía quizás desde el Renacimiento, durante el cual la visión de la ciudad se desarrolla en planta. Los puntos con edificación en altura son hitos cargados de simbolismo, pero lo que predomina en la comprensión de la planificación es la “forma de la ciudad”, que pasaría a la historia como “Ciudad Ideal”.

El rascacielos produce un “nuevo renacimiento” en cuanto a la comprensión formal de la ciudad, recupera ideas planteadas por Da Vinci respecto a la separación de niveles funcionales de suelo y comprende la altura como una condición que se convierte en una infraestructura para que esto suceda. La planta ya no es suficiente para sintetizar la ciudad, a la vez que la conjunción del automóvil con el rascacielos condicionan la imagen de dinamismo al que aspirarán las ciudades. El rascacielos se convierte con el nacimiento del siglo simultáneamente en “sueño y frustración”¹, utopía y pesadilla.

En 1913 el rascacielos cambia su escala. Cass Gilbert descubre con el *Woolworth Building* el poder de la altura y decide arriesgar dictaminando que no existen límites técnicos para la altura alcanzando los 57 pisos —durante un breve tiempo el edificio habitable más alto del mundo—, su inauguración fue un espectáculo eléctrico y político —participando hasta el presidente de Estados Unidos— que marcará el inicio de la carrera por la altura. Ese año, Gropius publica en Alemania fotografías de los “Elevadores de Grano de los silos de Buffalo”², suerte de síntesis de los potenciales perfiles urbanos sugeridos por la agrupación de rascacielos, produciendo en los arquitectos nuevas visiones perspectivas y la conformación de verdaderas geografías producto del potencial en la búsqueda de la altura.

King's Views of New York

En 1911-1912 se publica *King's Views of New York*³, que ilustra su portada con *La cosmópolis del futuro* [1] realizada por Moses King, que refleja que más que la exploración de los potenciales estilísticos del rascacielos como edificio, la discusión se centra en el cambio de escala y de velocidad introducido por el rascacielos en la ciudad, que se densifica.

La imagen propuesta por King sintetiza todos los problemas de la urbe contemporánea especialmente el cambio de escala, el cual claramente no es posible de reflejar mediante el dibujo de la planta.

El suelo [2]

La nueva metrópolis mostrada por King, convierte al ciudadano en un habitante de interiores. El suelo refleja congestión, las calles adquieren un ancho considerable, aunque no prevé la masificación del automóvil. Las aceras adquieren una dimensión vertical donde el peatón queda contenido por un segundo nivel de circulaciones destinado a un sistema de metro aéreo, que

Resumen pág 54 | Bibliografía pág 60

M^a Pilar Pinchart Saavedra. Académico UTEM, Chile. Doctor Arquitecto ETSA, Madrid 2013, y MBA por la misma facultad. Arquitecto PUC, Chile 1997. *Compatibiliza su práctica profesional con docencia e investigación en Proyectos Arquitectónicos. Su obra construida y teórica se encuentra ampliamente difundida. Actualmente es profesora de Proyectos de la UTEM. Ha enseñado en el Instituto Europeo de Design y en la Universidad Pontificia de Salamanca, Madrid, y participado en Compostela's Summer School, trienal de Diseño Aalto, Architectural Association, Archroulette del GSD de Harvard y Biennale di Architettura di Venezia, entre otros. Residió en Madrid, entre 2001 y 2013, dirigiendo tres estudios de arquitectura. Inicia su propia oficina en 2007, en 2014 se traslada a Chile. Ha sido responsable del Pabellón de Chile de la XII Biennale de Architettura di Venezia 2012 (concurso público, primer premio) y construido diversas viviendas unifamiliares y otros proyectos en Chile. Paralelamente ha organizado seminarios internacionales en Madrid, Venecia, y Santiago de Chile. Pilar.pinchart@utem.cl*

Palabras clave

Rascacielos, verticalismo, cosmópolis del mañana, Nueva York.

Keywords

Skyscrapers, verticalism, cosmopolis of tomorrow, New York.

¹ QUINTANA DE UÑA, Javier. *Sueño y Frustración, El rascacielos en Europa, 1900-1939*. Madrid: Alianza Editorial, 2006.

² GROPIUS, Walter. *Die Entwicklung moderner Industriebaukunst, Die Kunst in Industrie und Handel, Jahrbuch des Deutschen Werkbundes* 1913, Jena 1913.

Walter Gropius, uno de los fundadores de la escuela de la Bauhaus, recopila fotografías de ascensores norteamericanos, entre ellos los de las fábricas Buffalo Washburn-Crosby y Dakota, y los publica en el anuario de la Werkbund de 1913.

Las fotos causaron sensación. Erich Mendelsohn, que ejercía como arquitecto en Berlín, fue despedido a causa de estas imágenes que lo llevaron a proyectar edificios con formas similares a las de los elevadores de grano en 1914. Algo que también hizo el futurista italiano Antonio Sant'Elia. Luego de la Primera Guerra Mundial, Le Corbusier publicó algunas de las fotografías en una serie de artículos de revistas y en 1923 publica *Vers une Architecture (Hacia una arquitectura)*, probablemente el libro más influyente en el desarrollo de la arquitectura moderna, en el cual se incluyen nuevamente fotografías del Dakota y Washburn-Crosby. Finalmente en 1924 Mendelsohn peregrinó a Buffalo, también descubre Nueva York, y publicará *Amerika*, un libro que cambiará las visiones urbanas de los arquitectos de toda una época.



[1]



[2]

³ KING, Moses, *King's Views of New York*. 1911-1912, ilustración de portada. Dibujante Richard Rummell; Publicado por Moses King, 1911. Nueva York.

⁴ Sobre Grand central véase, PINCHART SAAVEDRA, María Pilar, "Rascacielos, de Tokio a Babilonia la arquitectura como propaganda", Tesis Doctoral, Director Federico Soriano Palacios. Universidad Politécnica de Madrid, Escuela Técnica Superior de Arquitectura, Departamento de Proyectos Arquitectónicos, 2013. pp. 160-161. Disponible para descarga en http://oa.upm.es/20893/2/MARIA_PILAR_PINCHART_SAAVEDRA.pdf

⁵ Género cinematográfico desarrollado en Estados Unidos entre la década de 1930 y 1950, especialmente el que se sostiene sobre detectives.

⁶ El *Plan Voisin* buscaba comprimir una aglomeración de extrusiones verticales en un emplazamiento limitado, eso era lo que, según Le Corbusier, se había hecho en la Isla de Manhattan a principios del siglo XX. El Plan era una propuesta de racionalización producto de una investigación financiada por los fabricantes de automóviles *Voisin*, luego de ser rechazado por Peugeot y Citroen, que revisa la propuesta para una ciudad contemporánea para tres millones de personas. Para la ciudad de tres millones de personas y el *Plan Voisin*, véase LE CORBUSIER. *Precisiones, Respeto a un estado actual de la arquitectura y el urbanismo*. Barcelona: Ediciones Apostrofe S.L., 1999.

⁷ LE CORBUSIER. "La grandeza reside en el Espíritu", *Cuando las Catedrales eran Blancas, Viaje al país de los tímidos*. Capitule III, p. 45. Barcelona: Ediciones Apóstrofe S.L., 1999. El subtítulo "viaje al país de los tímidos" en alusión a su viaje a Nueva York, manifiesta que todo el texto es alusivo a las posibilidades que, respecto a la escala del rascacielos, ofrece la ciudad para Le Corbusier, que considera su desarrollo –espontáneo– conservador.

⁸ KOOLHAAS, REM. *Bigness, or the problem of large*. Incluido en KOOLHAAS, REM; MAU, BRUCE, *SMLXL, OMA. Nueva York: The Monacelli Press*, 1995.

"Más allá de cierta escala, la arquitectura adquiere ciertas propiedades de *Bigness* –traducido como grandeza– (...) El tamaño de un edificio puede formular un programa ideológico".

[1] KING MOSES, *King's view s of New York, 1911-1912*, Portada. Dibujante Richard Rummell; Editor Moses King, 1911. © 1940, expirado, autor fallecido antes de la publicación, en 1909.

[2] KING MOSES, *King's view s of New York, 1911-1912*, Portada. Dibujante Richard Rummell; Editor Moses King, 1911. Detalle cuarto inferior.

[3] KING MOSES, *King's view s of New York, 1911-1912*, Portada. Dibujante Richard Rummell; Editor Moses King, 1911. Detalle cuarto central inferior.

ya se veía en el conocido como *Loop* en Chicago, un sistema de tren metropolitano en altura que opera desde fines del siglo XIX y se traducirá en su equivalente neoyorkino el *High Line Railroad* de Nueva York que operaría a partir de la década de 1930 y que corría en un espacio intermedio entre la calle, el tranvía y la acera, recientemente reconvertido en parque.

El suelo se convierte en una multiplicidad de sistemas con distintas velocidades imposible de resolver en un único nivel, un problema abordado en la concepción de la Estación Gran Central, que se reemplaza por última vez en 1913 por el edificio aún existente, concebido como un sistema completamente subterráneo por el visionario ingeniero William J. Wilgus. Wilgus afirmaba que en algún momento el edificio sería nuevamente reemplazado y no debía concebirse como una estructura permanente, sino que debía ser al menos ampliable y prever que la altura de edificación hacia el norte alcanzaría las 60 plantas, desarrollando una separación de niveles subterráneos según la velocidad del medio, así como un plan de electrificación que soportara en su concepción como estructura e infraestructura la capacidad de absorber el crecimiento vertical y densidad de la ciudad, así como su futura demanda energética ⁴.

El cuerpo del edificio

El segundo cuarto inferior, justo bajo el centro de la imagen [3], presenta uno de los temas que proponen al rascacielos como un modelo distópico y factor determinante en su escenificación cinematográfica: el Sol presentado desde sus dos puntos conflictivos: la dificultad del asoleamiento en fachada que prevé interiores oscuros (que vemos claramente en el cine negro ⁵, especialmente en las compactas oficinas de los detectives) y la sombra arrojada al suelo con la consecuente oscuridad de las calles y los espacios públicos o peatonales.

Condición que una década después Le Corbusier evidencia en sus proyectos para una ciudad contemporánea de tres millones de habitantes de 1922 y el *Plan Voisin* ⁶, que sintetizan el paradigma moderno de planificación urbana reforzado con su apreciación sobre el tema del tamaño ⁷, que puede considerarse seminal en relación al concepto que medio siglo después Rem Koolhaas propondrá como *Bigness* ⁸ y que se concretará en forma de unidades de habitación y jardines compartidos, que acabará siendo conocido como "la pesadilla del Movimiento Moderno".

La pesadilla del Movimiento Moderno deriva en parte del imaginario que el rascacielos produce en las dos primeras décadas del siglo XX, actuando como contra respuesta a la verticalización densamente congestionada. La afirmación de Le Corbusier respecto de que los rascacielos



[3]

eran demasiado pequeños⁹ expresa la condición de altura que producto de las posibilidades en la evolución vertical que Nueva York (cuyo trazado urbano condiciona una gran densidad) inspira, tal como visionan la ciencia ficción y el cine a lo largo del siglo. El modelo expresado en la imagen se repite en películas como *Blade Runner*,¹⁰ donde la densificación en altura se preveía acompañada de una revolución bio-digital (la informática comenzaba a ser una realidad) y tecnológica que tomaría realmente muy poco tiempo. *Blade Runner* es una visión social y urbana prevista a menos de 30 años.

(Interior)

Otra lectura importante de la imagen elaborada por King así como de casi todas las visiones de futuro producidas en este período es la ausencia de interior. El interior del rascacielos rara vez es dibujado, pareciera no importar, ni ser un problema. Ocupa un lugar secundario, dando a entender que los hábitos domésticos de las personas no varían tan rápidamente. La verdadera reflexión que produce el rascacielos es sobre la ciudad y sus condiciones espaciales, e incluso formales, que unidas al automóvil se traducen principalmente en cambios de velocidad.

Un atisbo de interioridad aparece en Le Corbusier una década más tarde, como espacio para la contemplación de la ciudad en su *Plan Voisin* [4], y en 1928 el rascacielos es transparentado por el dibujo fundacional del *Rascacielos de Vidrio* propuesto por Mies van der Rohe, con quien la familia —tal y como evidencia Iñaki Ábalos— desaparece como programa, identificando el programa doméstico, incluso en sus casas, por la aparición en planta de la cama,¹¹ lo que producirá la imagen definitiva del rascacielos como aspiración con su revolucionaria concepción de la fachada, que en palabras también de Ábalos, “sintetiza en su modelo de rascacielos todos los conceptos relacionados a la concepción del trabajo propios del siglo XX”¹².

Entonces, ¿es la ciudad de rascacielos una ciudad para la domesticidad?

Esta contradicción es la que parece ilustrar Le Corbusier en su famosa imagen elaborada para el *Plan Voisin* que sin referirse específicamente al interior de una vivienda define el concepto de “vista de la ciudad” como una necesidad y, por lo tanto, como parte del programa de lo que sea que albergue un edificio como uso interponiendo un filtro paisajístico entre el interior y la ciudad rascacielos.

Décadas después de la concepción de la imagen estudiada, dos obras maestras de Hitchcock: *La Soga*¹³ y *La ventana indiscreta*¹⁴ explican desde el interior la relación del habitante con la nueva metrópolis vertical, por un lado, y el origen posible de la concepción de la circulación en múltiples niveles reflejada en la imagen estudiada de Moses King, por otro. El interior como espacio no varía, lo que cambia es la psicología del hombre a partir de su relación visual con la ciudad, convirtiéndose el propio interior en una especie de *Bartelby*¹⁵, es decir, la reflexión y la visión desidealizada sobre la verticalización de la ciudad es advertida a través de la ventana y se mantiene relativamente estática.

En *La Soga* [5] Hitchcock combate los ambientes claustrofóbicos de las escenas tradicionales de interior neoyorquino cerrando el balcón y ampliando el salón. En este caso hace que el interior “salga” hacia la ciudad, exagerando el mensaje y el encierro propio de la película: todo ocurre con las ventanas abiertas, a vista de toda la ciudad pero invisible a la ciudad. A diferencia de *Bartelby*, que solo observa un único muro blanco que lo llama a la inacción, la apertura total hacia el *skyline* instiga a los protagonistas a la acción radical, en ambos casos en un único interior fijo. La altura del salón se sitúa aproximadamente un piso sobre la edificación generando una distancia respecto de los grandes colosos que comienzan a predominar en el perfil de la ciudad, tal como hiciera Le Corbusier.

[4]



⁹ LE CORBUSIER, *Cuando las Catedrales eran Blancas, Viaje al país de los tímidos*; “Los rascacielos de Nueva York son demasiado pequeños”, p. 80. (Parte 6. del capítulo II “I am an American”), Barcelona: Ediciones Apóstrofe S.L., 1999.

¹⁰ *Blade Runner* película de ciencia ficción estadounidense dirigida por Ridley Scott, estrenada en 1982 y basada parcialmente en la novela de Philip K. Dick *¿Sueñan los androides con ovejas eléctricas?* escrita en 1968, cuya acción tendría lugar en 1992, la versión cinematográfica, realizada en 1982, situaba la historia en 2019, nuevas versiones de la novela la sitúan en 2021, es decir, dentro de 5 años. Sobreentendiendo que todas las condiciones para que esta revolución tecnológica y su consecuente revolución urbana existen desde hace al menos 60 años.

¹¹ ÁBALOS IÑAKI, *Ensayos sobre Termodinámica, Arquitectura y Belleza*, p. 27 (“La casa de Zaratustra”). Nueva York: Actar Publishers, 2015.

¹² ÁBALOS IÑAKI, parte de una conversación filmada e inédita con M. PILAR PINCHART, 2011.

¹³ HITCHCOCK, ALFRED, *Rope (La soga)*, Película, Warner Bros., 1948

¹⁴ HITCHCOCK, ALFRED, *Rear Window (La ventana indiscreta)* Película, Paramount Pictures, 1954.

¹⁵ MELVILLE, HERMAN, *Bartelby o el escribiente, Una historia de Wall Street*. Publicado por primera vez en 1853. *Bartelby, El escribiente*. Madrid: Espasa Libros S.L.U., 2012. Bartelby es un abogado que al incorporarse a un bufete es asignado a un escritorio junto a una ventana, en *Wall Street*, (literalmente Calle del muro), que comienza a tener edificación en altura (por entonces, alrededor de cinco plantas). La ventana, sin embargo, no tiene más vistas que el muro blanco del edificio colindante, produciendo en Bartelby una sensación de tranquilidad, negándose a abandonar la oficina y dejando al mismo tiempo de trabajar. Es despedido, pero se niega a abandonar su escritorio, donde se ha mudado a vivir. Ante la imposibilidad de desalojarlo, la oficina se traslada, Bartelby pasa todas sus horas junto a la ventana, que arroja una hermosa luz. Los nuevos inquilinos se quejan porque Bartelby no abandona el lugar, finalmente es detenido y encerrado, dejando de comer y muriendo de hambre.

Esta relación del individuo con un dinamismo absoluto de la ciudad que cambia totalmente de forma en relación con la estructura horizontal, refleja parte de las cuestiones centrales que plantea la progresiva verticalización de la urbe.

¹⁶ Algo posiblemente arraigado en el origen del director británico, que nos remite a la condición “interior” del jardín, concebido como un espacio cerrado. En inglés uno se encuentra “inside the garden” es decir “dentro del jardín”, versus el concepto latino de “salir al jardín”, que origina una estructura de su diseño y su concepción como paisaje exterior, y que es un tema de estudio en sí, que en este caso explicaría también el concepto del Central Park, un “jardín” de escala monumental rodeado por rascacielos que lo convierten en un interior, versus la estructura de jardines propuestas por Le Corbusier en el *Plan Voisin*, que responden al concepto de exterior latino.

¹⁷ MC LUCHAN, MARSHALL, *Comprender los medios de comunicación*, Barcelona: Paidós Ibérica S.A., 1964, edición de 1996, p.143.

¹⁸ *Ibid.*, pag. 146.

¹⁹ PINCHART SAAVEDRA, María Pilar, “Rascacielos, de Tokio a Babilonia la arquitectura como propaganda”, Tesis Doctoral, Director Federico Soriano Palacios, Universidad Politécnica de Madrid, Escuela Técnica Superior de Arquitectura, Departamento de Proyectos Arquitectónicos, 2013. Pág.53

²⁰ *Ibid.* pag. 46.



[5]



[6]

Pero sin duda la más determinante para el caso que estudiamos es *La Ventana Indiscreta* [6], donde Hitchcock nuevamente establece un filtro entre el interior de la vivienda y los rascacielos que permanecen en el fondo del plano.

La agrupación y la densidad producen estas espaldas de ciudad reconvertidas en patios, tratados y comprendidos como interiores¹⁶ que nos dibuja y nos permite entender desde lo doméstico el origen de la imagen de 1911 de King: la acción se centra en los tres primeros pisos de una manzana edificada mayormente en altura, pero que aún conserva algunas edificaciones previamente existentes, como la que ocupa el centro del plano. Sin embargo, la escena es tridimensional, todos los planos de suelo están activados e interconectados y, a través de balcones, escaleras y ventanas se produce un traspaso continuo entre interior y exterior. El sistema de circulaciones verticales, característico de los edificios en altura del Nueva York de comienzos de siglo (y hasta pasado 1960), y producido por las escaleras de evacuación, permite imaginar como perfectamente viable un sistema de interconexión separado del suelo, directamente asequible desde este, interconectando todos los edificios. La ciudad se ha convertido en suma de múltiples estratos.

Skyline

En 1885 Nueva York se encuentra electrificada, y cuenta con una red telefónica que, sumada a la altura en 1913, se traduce en una aceleración absoluta, cambia el sentido del tiempo convirtiendo a la ciudad de Nueva York en una fuerza, un escenario completamente artificial “un espacio sin muros y un día sin noche”¹⁷ una ciudad “desarrollada principalmente gracias al ascensor”¹⁸.

El ascensor lleva medio siglo en uso. Hasta la aparición del Woolworth, la altura de los rascacielos se mantenía rondando las 40 plantas. “La construcción de rascacielos comienza en esta época a convertirse en la construcción heroica de la nueva América, un fenómeno que ocurre más allá de cualquier planificación y excede toda visión previa sobre la ciudad, que comienza a identificarse con su *skyline*, que sería definitivamente completado con el WTC, en 1972”¹⁹ —60 años después de la visión de King y la construcción del Woolworth. Por entonces la verticalización de la ciudad es un hecho, no sin detractores que comienzan a preguntarse los efectos de estas construcciones masivas. Su perfil ya es vertical y los remates de los rascacielos reemplazan a

[4] Ilustración sobre imagen del *Plan Voisin* de Le Corbusier de 1922-1925, que muestra las vistas de la ciudad de rascacielos desde un cierto interior. Autor: M. Pilar Pinchart.

[5] Collage sobre la base de fotograma de la película *Rope* (*La Soga*), de Alfred Hitchcock, fotografía a cargo de Joseph Valentine y William V. Skall. Warner Bros. USA. 1948. Mostrando la ciudad de rascacielos como personaje protagónico y testigo de la escena. Autor: M. Pilar Pinchart.

[6] Collage a partir de fotograma de la película *Rear Window* (*La Ventana Indiscreta*). Fotografía a cargo de Joseph Valentine y William V. Skall. Paramount Pictures. USA. 1954. Un sistema tridimensional de circulaciones convierte a la ciudad de rascacielos en un interior continuo. Autor: M. Pilar Pinchart.



[7]

la silueta plana donde destacaba la torre de la iglesia. Los debates sobre la ciudad comienzan a criticar la ausencia de una “cualidad pintoresca” que señale el espíritu de la ciudad y su individualidad, mediante la suma de entidades individualizables. Por entonces, la mayoría de los edificios de altura se asemejaban unos con otros.

1900 señala para Nueva York un momento de explosión constructiva, marcada por la conquista de la altura, que construye una cruda silueta que comienza a generar una nueva forma de identificación del habitante con la morfología de su ciudad, hasta transformarse en el símbolo del carácter Americano. A pesar de su contradicción estilística (sus fachadas son de corte historicista-europeo), el rascacielos se define como una identidad arquitectónica “Americana” ²⁰.

La “Cosmópolis” de King no tiene traducción en planta, se muestra a través de vistas fugadas, aéreas, porque aparte del tema de los remates pintorescos, va más allá de la extrusión del solar, comprendiendo el edificio como parte de un complejo sistema de infraestructuras que permite explorar los potenciales urbanísticos de la verticalidad. Tal y como vemos en la imagen [7], el rascacielos es concebido como una súper estructura, algo que veremos aparecer de forma explícita en el Proyecto para la Bahía de Tokio de 1960 elaborado por el japonés Kenzo Tange ²¹. En King el remate se destina a la velocidad, la ciudad es un único rascacielos.

Si observamos el suelo del primer cuarto en la figura 2, vemos peatones, tranvías de superficie y algunos automóviles. Sobre los remates autopistas, trenes de pasajeros que, por su diseño, parecen interurbanos y también metro [8]. Pero no solo los remates sino también los edificios son modificables, dejan de ser estructuras clásicas para aceptar perforaciones, crecimiento, o ser simples soportes.

El trazado en altura se libera de la estricta estructura de manzanas de Manhattan, utiliza los vacíos entre los edificios y la sensación de lleno es total, la “cultura de la congestión” ²² es una cuestión formal.

Aviones

La visión de 1911 comprende los límites de la planificación formal (planta extruida) a diferencia de la concepción del plan mostrado por Le Corbusier donde los edificios tenían todos la misma altura y forma. Es comprensible ya que París —donde se sitúa el *Plan Voisin*— se reestructuró de forma radical con el *Plan Haussmann* ²³ durante el Segundo Imperio, y en cierta forma responde al mis-

[8]



²¹ Para Tokio Bay Project, véase PINCHART SAAVEDRA, María Pilar, “Rascacielos, de Tokio a Babilonia la arquitectura como propaganda”, Capítulo 4, sección 3 “Estados Unidos A través de Asia: Identidad Nacionalista, Tokio Bay Project, 1969. Kenzo Tange”. Tesis Doctoral, Director Federico Soriano Palacios. Universidad Politécnica de Madrid, Escuela Técnica Superior de Arquitectura, Departamento de Proyectos Arquitectónicos, 2013. p.53.

²² KOOLHAAS REM, *Delirio de Nueva York*, Editorial Gustavo Gili S.A. 1978, 1a Edición en español, segunda tirada, 2005.

²³ El Plan Haussmann corresponde a una reforma estructural, higienista y de modernización llevado a cabo por Napoleón III y el Barón Haussmann, durante La Segunda República, entre 1852-1870, en barrios periféricos: calles y bulevares, restauración de fachadas, remodelación de los espacios verdes, mobiliario urbano, creación de una red de alcantarillado y trabajos de conservación en monumentos públicos; así como en el centro de la ciudad, cambiando radicalmente la escala y trazado de la capital francesa. El Plan Haussmann, es referido por Le Corbusier en relación a la intervención del Barón Haussmann en Buenos Aires, y como introducción a la Ciudad de Tres millones de habitantes, a lo largo de LE CORBUSIER, *Precisiones, Respecto a un estado actual de la arquitectura y el urbanismo*. Barcelona: Ediciones Apóstrofe S.L., 1999.

²⁴ PINCHART SAAVEDRA, María Pilar, “Rascacielos, de Tokio a Babilonia la arquitectura como propaganda”, Tesis Doctoral, Director Federico Soriano Palacios. Universidad Politécnica de Madrid, Escuela Técnica Superior de Arquitectura, Departamento de Proyectos Arquitectónicos, 2013. p.177.

mo criterio de planificación absoluta en planta, actualizándolo a la nueva realidad tipológica: el rascacielos y sus capacidades de densificación, comprendiendo principalmente la ciudad como dormitorio y el potencial del rascacielos como vivienda. Algo en cierta forma opuesto al paradigma que el rascacielos representa: su uso como oficinas, y especialmente como edificio corporativo.

King en cambio mira Nueva York, y su desarrollo en estratos que se convierten en marcadores de historia, y comprende que los edificios necesitan una identidad independiente lo que en el caso del rascacielos neoyorquino, más que la forma total del edificio o su planta, se daba en el diseño de sus remates, que señalan su destino y uso. Esta diversidad de alturas e identidades formarían parte de una de las principales cualidades del tipo, y condición comercial del rascacielos que acabaría haciendo que cada uno de ellos fuera conocido por su nombre (generalmente el nombre de la empresa que lo levanta), pero lo más importante de este tramo de la imagen es la aparición del avión.

La época estará marcada por representaciones de la altura que alcanza un extremo que se entrelaza con las alturas de vuelo. El dirigible en la esquina superior derecha [7], que muestra la ilustración de King, se haría una realidad urbana manifiesta para la década de 1930, y el que fuera el rascacielos más alto del mundo durante cuarenta años, el Empire State, acabado en 1931, aumentaría su récord de altura de los 380 m, de sus 102 plantas, a 440 m con su característica aguja, concebida como mástil de amarre y recarga de combustible para dirigibles como parte fundamental del diseño de su programa. Esta cuestión resultó peligrosa especialmente tras el accidente del *Hindenburg* en mayo de 1937 durante su aterrizaje en Nueva Jersey, proveniente de Hamburgo [9].

El avión es en esta etapa parte del mensaje de optimismo tecnológico que representa el rascacielos, elevando la ciudad a niveles de modernidad nunca antes vistos. La profusión de aviones dibujada, lo presentan como un medio de transporte masivo, casi como transporte público y claramente como un estrato de velocidad de circulaciones urbanas tratado en la imagen con una estructura muy similar a la retícula de manzanas. Si bien esta ocupación del cielo de la ciudad por el avión era real para la década de 1940, su densidad nunca ha llegado a ser la de la imagen. Otro accidente protagonizado por un bombardero alemán en 1945, que producto de la niebla se estrellaría contra una de las fachadas del Empire State entre los pisos 79 y 80 sin mayores consecuencias, contribuiría a restringir el uso del espacio aéreo de la metrópolis que de otro modo nos acercaría a las visiones de la ciencia ficción, y advertía sobre los riesgos del tipo de ciudad que la imagen proponía 35 años antes.

El helicóptero se fabrica industrialmente por primera vez en la década de 1940 y en la década de 1970 será paradigmático el helipuerto del edificio Pan Am de Walter Gropius, donde un helicóptero de pasajeros de la línea doméstica que conectaba el edificio de la famosa aerolínea con el aeropuerto protagonizaría un accidente fatal en mayo de 1977²⁴. Este medio de transporte que acercará al sueño aéreo de la metrópolis de rascacielos, produce un cambio en la tipología al incorporar el helipuerto a su remate impidiendo los acabados en punta y las antenas.

El sueño aéreo producirá sin saberlo la mayor pesadilla y la mayor gloria de la tipología casi 90 años después de la visión de King cuando el 11 de septiembre de 2001 se cierra un ciclo en la historia del rascacielos y se abre otro marcado por la expansión del tipo y la ruptura definitiva de los límites de altura. Ese día, dos aviones comerciales se estrellaban intencionadamente contra cada una de las dos torres que durante un año fueron las más altas del mundo, y durante casi treinta las más altas de Nueva York, siendo la imagen pintoresca tan buscada a lo largo del siglo, y completando el *Skyline* en sus vistas desde la bahía.

Hasta septiembre de 2001 solo existían seis "súper rascacielos", esto es, rascacielos superiores a los 381 m de altura definidos por el Empire State, todos ellos en Estados Unidos. A partir de ese momento y hasta 2012 se construirían más de 1.200 "súper rascacielos" en todo el planeta, y nacería una nueva definición el "rascacielos jumbo" que no solo es alto, sino también de gran superficie en planta, la definición más cercana es "gigante", coincidiendo con un proceso urbanizador que para el año 2005 —un siglo después de la imagen de King— ocupa el 50% de la superficie del planeta.

Cien años después, cada continente posee al menos una gran metrópolis con sus correspondientes rascacielos, "súper rascacielos" o "jumbo", la "verticalización" es un proceso en ciernes que se propone como la única solución viable en procesos urbanizadores como el asiático. El mestizaje no es solo un producto de la cultura, es la cultura, representado en la arquitectura del rascacielos que desvanece los absolutos de la historia y se convierte en el absoluto de la historia, se expande colonizador, representando la ilimitada capacidad humana y desafiando cualquier pesadilla.

[9]



[7] KING MOSES, *King's view s of New York, 1911-1912*. Portada. Dibujante Richard Rummell; Editor Moses King, 1911. Detalle cuarto central superior.

[8] KING MOSES, *King's view s of New York, 1911-1912*. Portada. Dibujante Richard Rummell; Editor Moses King, 1911. Detalle cuarto superior.

[9] El Hindenburg sobrevolando Nueva York, junto al Empire State, de camino a Lakehurst el 8 de Agosto de 1936. Imagen de internet, libre de derechos. (más de 70 años de realización)

Resumen 11

Las primeras décadas del siglo XX comienzan a mostrarnos la postal que detona el gran paradigma metropolitano del siglo: Nueva York y la altura de sus edificaciones, una ruptura total con el concepto de ciudad conocido por los europeos, al tiempo que la distopía nace como crítica literaria a la revolución rusa y derivará en imágenes de ciencia ficción producidas por el rascacielos que llevarán al urbanismo a nuevos niveles de planificación. Una visión tridimensional de la ciudad más allá del plano, al tiempo que el cine comienza a convertir el rascacielos en un personaje central de la narración visual. Progresivamente, las visiones de una sociedad futurista, mecanizada y alienante solo son posibles en una ciudad densamente verticalizada. Una imagen precisa, diseñada por Moses King, una ficción visual de 1911 que visionaba cómo sería la metrópolis de Nueva York en un futuro próximo, permite hacer una revisión sobre el paradigma de ciudad de rascacielos, y la evolución real de la metrópolis producto del fenómeno de verticalización producido por el rascacielos y la conquista de la altura.

Abstract 11

The first decades of the twentieth century started to showcase the postcard rendered by the greatest metropolitan paradigm of the xx century: New York and its skyscrapers. A complete break from the concept of the city known to Europeans. While dystopia has born as criticism in literature form towards the Russian revolution, resulting in sci-fi skyscrapers images that take urbanism planning to new levels. A three-dimensional view of the city that goes beyond the plane emerges, at the same time as when cinema makes the skyscraper a central character of its visual narrative. Progressively, visions of a futuristic, mechanized and alienating society are only possible in a densely verticalized urban area. An accurate image, a visual fiction from 1911 that envisioned how the metropolis of New York would be in the near future. Designed by Moses King and drawn by Richard Rummell, allowing to review the paradigm of city of skyscrapers, and the actual development of the metropolitan phenomenon of verticalization produced by the skyscrapers and the conquest of height.

Bibliografía_ Bibliography

- ÁBALOS IÑAKI, *Ensayos sobre Termodinámica, Arquitectura y Belleza*. (La casa de Zaratustra), Nueva York: Actar Publishers, 2015
- KOOLHAAS, REM. *Bigness, or the problem of large*. Incluido en KOOLHAAS, REM; MAU, BRUCE, *SMLXL, OMA*, Nueva York: The Monacelli Press, 1995.
- LE CORBUSIER, *Cuando las Catedrales eran Blancas, Viaje al país de los tímidos*. Barcelona: Ediciones Apostrofe S.L., 1999.
- LE CORBUSIER, *Precisiones, Respecto a un estado actual de la arquitectura y el urbanismo*. Barcelona: Ediciones Apostrofe S.L., 1999.
- MC LUCHAN, MARSHALL, *Comprender los medios de comunicación*, Barcelona: Paidós Ibérica S.A., 1964, edición de 1996.
- MELVILLE, HERMAN, *Bartelby o el escribiente, Una historia de Wall Street*. Publicado por primera vez en 1853. *Bartelby, El escribiente*. Madrid: Espasa Libros S.L.U., 2012.
- PINCHART SAAVEDRA, María Pilar, "Rascacielos, de Tokio a Babilonia la arquitectura como propaganda", Tesis Doctoral, Director Federico Soriano Palacios. Universidad Politécnica de Madrid, Escuela Técnica Superior de Arquitectura, Departamento de Proyectos Arquitectónicos, 2013. Disponible para descarga en http://oa.upm.es/20893/2/MARIA_PILAR_PINCHART_SAAVEDRA.pdf
- QUINTANA DE UÑA, Javier; *Sueño y Frustración, El rascacielos en Europa, 1900-1939*. Madrid: Alianza Editorial, 2006.