

Conexiones y enlaces

270 Park Avenue por Gordon Bunshaft

Andrea Parga Vázquez

Recibido 2014.12.21 :: Aceptado 2015.01.08
DOI: 10.5821/palimpsesto.12.3766



Fig. 1 Park Avenue, 1914. Vista al norte desde 45th Street



Fig. 2 Grand Central Terminal y Park Avenue

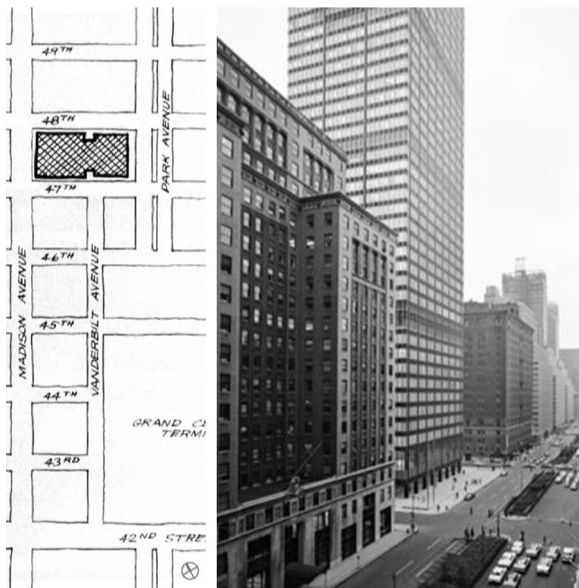


Fig. 3 Emplazamiento Fig. 4 Union Carbide Building



Fig. 5 Union Carbide Building y Grand Central Terminal

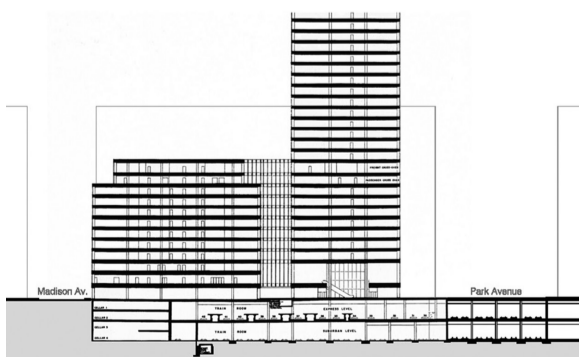


Fig. 6 Sección longitudinal

Desde el entorno próximo

“Una de las cosas más sorprendentes de la ciudad en la zona de la terminal, es que tendrá una serie de edificios sin ningún sótano real...”¹

El ámbito cercano a la Grand Central Terminal caracteriza la vida urbana de la metrópoli a través de las relaciones que se establecen entre los elementos que la componen. El 270 Park Avenue forma parte de este conjunto, es el solar del encargo que recibe Skidmore, Owings & Merrill (SOM) en 1955. Gordon Bunshaft, al frente de la oficina de New York de la firma norteamericana, dirige el proyecto. Sus numerosas intervenciones en Manhattan se mantienen entre las más notables de la ciudad. Pragmático en su enfoque de diseño, pionero en el uso de la tecnología, se situó como participante activo en la redefinición del edificio de oficinas americano. Sus trabajos han resultado contener consideraciones de conciencia cívica, una dimensión ciudadana que prolonga el espacio público al interior de los edificios, posible a retomar a día de hoy.

Park Avenue, la avenida que da frente al proyecto, deriva de la transformación gradual de Fourth Avenue. Por ella transcurrían las vías del ferrocarril de New York. Dado al creciente tráfico ferroviario, la avenida fue ampliada. Más tarde, por el peligro y las molestias de los trenes, se planteó el paso de las vías bajo el suelo; así, entre 1872 y 1874, las líneas del ferrocarril fueron soterradas y ajardinada el área ganada para la ciudad. A principios del siglo XX, con el impulso de la electrificación del ferrocarril (1903-1907) y la reconstrucción de Grand Central Terminal (1903-1913), Park Avenue se convirtió en una vía bordeada de selectos apartamentos.

El complejo de la estación Grand Central Terminal, que interrumpe la avenida entre 42nd Street y 46th Street, forma parte de una visionaria operación que fue concebida por el ingeniero y jefe de la Central Ferroviaria de New York, William J. Wilgus. La actuación dio mayor cabida al tráfico ferroviario en la zona del Midtown, que aprovechó la tecnología de la electrificación para proponer un nuevo esquema con el doble apilado de las pistas en el subsuelo de la ciudad. El proyecto reconoció la ventaja adicional de poder vender los ‘derechos de aire’ de la zona sobre las vías, de negociar una propiedad ‘irreal’ para el despliegue de edificación; convirtiéndose en precursor al explotar una oportunidad sin precedentes.

Park Avenue resultó un extenso puente, la avenida salva el paso de los vehículos en la cota cero entre los edificios, cuyos cimientos han de ir a buscar el suelo firme entre las vías de los trenes (Fig.1). En 1929, los propietarios de Park Avenue, lograron que entre la 50th Street y 59th Street se permitiera el uso comercial. Así, la Grand Central Terminal estaría rodeada y conectada, con accesos al renovado sistema de transporte; a oficinas, hoteles, tiendas y restaurantes (Fig.2). La carrera de los rascacielos se desarrolló a la par de notables obras de ingeniería, menos conocidas pero igual de significativas. Hoy Grand Central Terminal es la estación de trenes más grande en el mundo en número de andenes, con 44. Está ocupada a diario por 370.000 personas, cuenta con 67 vías, 41 en el nivel superior y 26 en el nivel inferior; sin embargo, no tiene habitantes ni ningún tren visible. Resultó pionera en el enfoque de organización del espacio, apostó por nuevas tecnologías, sacó partido a lo subterráneo; con la construcción de una eficiente red de movilidad enterrada a gran profundidad del suelo en el concurrido centro de la ciudad con más tráfico de la nación. La terminal es un triunfo de la ingeniería, que materializa la búsqueda de un planteamiento diferente, de conjunto, que cuenta desde su origen con enlaces a los futuros edificios del lugar.

En agosto de 1957 el artículo de la revista *Architectural Forum* titulado “Gigante sobre las vías” anuncia la aparición de uno de los rascacielos más altos en el panorama de cambio de Park Avenue, presenta al Union Carbide Building como un edificio sin sótano, sin planta baja, emplazado sin molestar a las pistas de los trenes. Destaca por ser una edificación orientada a buscar una adecuada relación con el tejido en el que se inserta, cuidando el encuentro con la infraestructura existente. El lugar donde se funda, lleva al edificio a entrelazarse a la red de movilidad (Fig.3). La intervención es a la vez un proyecto de espacio público, que propicia la existencia de las relaciones y que fomenta los vínculos visuales que amplían el ámbito perceptivo del usuario.

Paralela a Madison Avenue, entre la 42nd Street y la 47th Street, está Vanderbilt Avenue. Es el itinerario que recibe el Union Carbide Building en su alzado lateral sur. Tras un par de planteamientos previos, la solución para el 270 Park Avenue, propone dos volúmenes, una torre y un cuerpo bajo. El edificio, situado entre 47th Street y 48th Street, se ordena a mitad de la manzana, en la línea que divide los 60'00x120'00 metros del solar en dos áreas cuadradas de igual tamaño.

El intersticio entre ambos cuerpos, que signa el punto medio de la manzana, abre paso en la cota cero. Este pasaje peatonal mantiene el acceso que brindó hacia su patio interior, el antiguo hotel Marguery, sólo que ahora la apertura permite trenzar ambas calles, la 47th Street y la 48th Street. Planteada como galería comercial, aumenta la fachada en planta baja y acompaña al vacío que organiza el espacio. La transparencia

de los cerramientos que rodean el núcleo de circulación de la torre, multiplican las posibilidades de miradas cruzadas hacia Park Avenue, un sistema abierto que promovió la tendencia que gestaba la avenida. El Union Carbide Building amplió el espacio libre, de suelo y de cielo, con recursos que dan cuenta del valor de las conexiones tanto con la ciudad como con la arquitectura que la aborda, que hacen al edificio parte del sistema urbano, lo ligan estrechamente a su lugar (Fig.4).

El proceder de Gordon Bunshaft llevó al límite la expresión acuñada por William J. Wilbus “Generando riqueza del aire”, proyectando en altura, sobre el vacío y entre pasarelas, uno de los rascacielos que renovaron la serie de casas de apartamentos, que conformaban el perfil de Park Avenue hasta que se produjo el cambio de zonificación. El arquitecto fue capaz de hacer verosímil un modelo de eficiencia técnica y espacial cuidadosamente acoplado a la importante infraestructura subterránea de su base. Cumplió la tarea de afrontar la complejidad de articular en una sola intervención múltiples escalas, con la virtud del reconocer desde el estimable carácter territorial de la ciudad hasta el valor del esmerado diseño de lo privado.

Desde la propia arquitectura

El Union Carbide Building (1955-1960) es la sede de la Union Carbide Corporation, la segunda empresa química más grande de América. El edificio de 217 metros, se estimó para su momento, el más alto en Park Avenue y el décimo en el mundo. Se eleva en la manzana anteriormente ocupada por el hotel Marguery, entre Park Avenue y Madison Avenue. El frente a Park Avenue, recibe el volumen en altura de las cincuenta y tres plantas, retrasadas respecto a la avenida, de manera que favorece el ensanche de la acera; mientras que Madison Avenue acoge el volumen posterior de trece plantas cuyo contorno dibuja el perímetro preceptivo de la parcela. Este edificio demuestra el esfuerzo por hacer visibles formas geométricas puras, a diferencia de los primeros rascacielos de la ciudad con ocupación de calle a calle, con numerosos retranqueos como zigurats.

La explanada en planta baja, pensada como una superficie de pavimento de acabado continuo para toda la manzana, revela aspectos significativos del proyecto. La línea que redibuja el perímetro a pocos metros del límite del solar pauta el ancho de la acera, desvela el plano que cubre el hueco sobre las vías del tren y deja leer a Park Avenue como calle-puente que se extiende hasta Grand Central Terminal. Los 15 metros libres al frente de la torre del Union Carbide Building, advierten la decisión de su posición retrasada respecto a la alineación del vial (Fig.5). La prolongación del plano de base de la planta baja, prácticamente libre hasta la mitad de la manzana, muestra la voluntad mediadora entre la avenida y Vanderbilt Avenue. Es la plataforma que aloja los pozos de los ascensores por no haber espacio para ellos en el sótano, la torre está cimentada entre el doble nivel de las pistas del ferrocarril. En cada uno de los recintos acristalados, al norte y al sur del núcleo de circulación, hay un par de escaleras mecánicas que unen la plaza de la planta baja y el vestíbulo del nivel superior.

La sección longitudinal nos muestra como el componer la propuesta en dos volúmenes, aunado a la renuncia de la ocupación total de la parcela, amplía las relaciones con lo público y multiplica las posibilidades del perímetro acristalado, abriendo más frentes de los de una manzana convencional (Fig.6). El vacío que permite el paso vertebrado la transición entre lo público y lo privado, posibilita el cruce, reconoce los diferentes flujos que se entrelazan, regula la movilidad horizontal y da inicio a la vertical; propiciando un lugar en el que es mayor la ocasión de encuentro entre los ciudadanos.

La intervención da cuenta de las tres dimensiones del conjunto urbano, de la diversificación de la sección vertical, de su altura, de su profundidad. Del acoplamiento a los servicios y transportes del subsuelo que alimentan la actividad urbana. Hace efectiva la superposición y la articulación entre la infraestructura soterrada, las condiciones de la parcela y el diseño de la edificación.

La disposición de los pilares como preciso ejercicio de partida, garantiza el éxito de la incorporación de los dos volúmenes en la singularidad de su contexto. En la labor de situarlos, se encuentra la fina cualidad de acentuar intenciones en la arquitectura de la que forman parte (Fig.7). Los pilares que configuran el perímetro de la torre, eluden la esquina, dan paso al giro libre del cristal de la envolvente, acentuando la voluntad de elevar el volumen, de representarlo lo más ligero posible y de enfatizar el perfil de la geometría de los planos horizontales que lo componen. Resulta lo esperado, una estructura formal clara, comprensible y en correspondencia mutua con el entorno que la acoge.

La primera planta se convierte en la antesala real, en el recibidor principal desde donde se toman los ascensores y al que se llega mediante las escaleras mecánicas. Cuenta con una altura libre de 7'50 metros. La sala de exposiciones proyectada para presentar las innovaciones de la corporación, prolonga el hall, multiplica el espacio colectivo y favorece la extensión de lo público al estar conectada directamente a la planta baja. Es una gran sala de dos pisos de altura, dividida en dos secciones por el núcleo de la torre. La sección al este, a lo largo de Park

Avenue, es el área de exhibición de la corporación, donde se presentan los productos y procesos en desarrollo por la empresa. La sección occidental, incluyendo el área del centro, está bajo un techo de sólo una altura, forma el vestíbulo principal del edificio. Iniciar el recorrido vertical de la torre en un plano superior, amplía el dominio visual sobre su contexto próximo, deja ver la ciudad desde la cristalera-balcón del vestíbulo; alcanzando Park Avenue, las calles laterales y el trazado de Vanderbilt Avenue.

El Union Carbide Building es parte de un todo articulado por la conjunción de relaciones y equilibrio entre los elementos que intervienen en la solución; más que sólo por conformarse con la avenencia literal a la particularidad su contexto. La aproximación al proyecto permite identificar el despliegue de numerosos recursos operativos aplicados para incorporar el edificio moderno de cuidados sistemas que han pasado a ser estándares. Gordon Bunshaft procede con el ejercicio habitual que entiende el conjunto y el detalle de manera inextricable (Fig.8).

La capacidad de seguir con la mirada las relaciones entre el espacio interior y el espacio habitable más allá del cerramiento, teniendo en cuenta que se estructura más de lo que se cubre y más de lo que se cierra, permitirá entender una práctica que ordena gran parte del ámbito sensible del usuario. La intención de considerar hasta donde se alcanza con la visión, queda explicada por el profesor Henry Russell Hitchcock en el prólogo a la obra de la firma entre los años 1950-1962. Así se refirió al trabajo que venía desarrollando el equipo de New York en sus numerosas intervenciones en la ciudad, una labor que contó "... con el inusual éxito de persuadir a sus clientes de las responsabilidades más allá de los lindes de las estructuras que se ocupan y utilizan." ²

Desde el entorno de trabajo

La imagen del interior de una oficina del Union Carbide Building, da cuenta de las vistas que nos proporciona sobre Park Avenue, desde donde es posible avistar la Lever House, el Seagram Building y el First National City Bank, emplazados a cuatro manzanas al norte de la intervención, en la misma avenida (Fig.9).

Las premisas para la definición de la torre, fueron explicadas por una colaboradora directa, la arquitecto Natalie de Blois³: la adecuada profundidad para las oficinas, atendiendo al notable tamaño del núcleo de circulación; y el acoplar el edificio al lugar, bajo la condición del paso de las vías del ferrocarril. Esta peculiaridad de la parcela se suma al resto de aspectos a considerar por el proyecto, como una condición más del programa, que al abordarla dará identidad a la obra. La búsqueda de espacios de trabajo eficientes, se inicia al asumir la circunstancia concreta de ocupación de lo subterráneo en tres cuartas partes del solar (Fig.10).

Generar oficinas sin ser interrumpidas por pilares, obliga a pensar desde el comienzo en el orden estructural; disposición que se deriva de la superposición a las vías. Los nuevos pilares se sitúan entre las columnas que separan los pasos de los trenes: al localizarlos es importante primar la correcta dimensión de los espacios de trabajo y aprovechar al máximo el área por planta. La pauta de la estructura hila la sucesión de forjados y norma la trama de iluminación que se proyecta para los techos. Todas las particiones tienen vidrio transparente en la parte superior, permitiendo que el techo se lea como una superficie sin interrupciones, con un orden que facilita la subdivisión de la planta en espacios menores y acompaña el ritmo de los perfiles de acero inoxidable de la fachada. Siempre se hicieron maquetas a tamaño real, el diseño tenía que ser probado, técnica y visualmente.

"Buenas cercas hacen buenos vecinos" "... y por muchas de las mismas razones, buenas particiones de oficinas hacen buenos trabajadores"⁴. La atención a los planos compartidos y el advertir el vínculo entre las envolventes interiores y exteriores, garantiza el cuidado trabajo de los lindes, que permiten aprovechar las múltiples opciones del espacio y que dilatan las relaciones con las proximidades del entorno edificado. Es el módulo y a las particiones, una de las tantas ventajas del 270 Park Avenue, la definición inicial del tamaño es la clave. La medida base es de cinco pies (1'52 m.). De aquí, el módulo estructural es 13'71x6'00 metros establecido por el ancho de las pistas del subsuelo, el módulo constructivo del suelo es 1'52x1'52 metros y el del techo 1'52x0'76 metros. Sin embargo, los anchos de tabiques producidos en serie, vienen determinados por la capacidad de las máquinas que los fabrican, y acaban siendo más estrechos del 1'50 metros. El conjunto de particiones del Union Carbide Building, que incorpora los difusores de aire y las luminarias, ha trascendido por presentar uno de los mayores niveles de integración de sistemas de su momento. La relación directa entre proyecto y mobiliario lleva a Gordon Bunshaft a trabajar en conjunto con la firma Design for Business; todo el requerimiento se resuelve con la retícula de cinco pies de lado que hace de guía para la situación de las subdivisiones interiores, coincidiendo con la dimensión de la mesa de trabajo y su duplo con el despacho mínimo.

El cerramiento mantiene el módulo de 1'52 metros. El empleo del cristal asegura el nexo desde los despachos hacia el exterior, cumpliendo el propósito visual de prolongar y extender la mirada del trabajador. El recurso de elevar el nivel lumínico de dentro de las oficinas sobre el del exterior, evita el reflejo y enfatiza la transparencia, cumple el efecto vitrina, haciendo presente de forma continuada, el interior del espacio de trabajo en el ámbito público que le rodea. Al contrario de lo que sucedía hasta entonces, el pensar en la iluminación nocturna se convirtió en requisito obligado y condición definitoria de la expresión de la arquitectura de Gordon Bunshaft (Fig.11).

La destreza del equipo de diseño, basada en la precisión y en un arduo proceso de experimentación, se funda en que todos los

componentes del edificio en altura, responden a la disciplina de una pauta de dimensión regular, respecto a la que se acuerdan las luces de la estructura, la flexibilidad de distribución de los tabiques, el almacenaje, los revestimientos interiores, el diseño y la disposición del mobiliario y el despiece de la fachada.

La ilación del entorno de trabajo al entorno próximo, manifiesta el vínculo de la solución con sus premisas, dentro del esfuerzo por hacer visibles prismas puros de superficies rectas y por concebir vacíos que amplien la escena en la que se insertan estas formas simples. El Union Carbide Building ofrece tanto mejorar la calidad del medio ambiente visible de los usuarios de las oficinas del rascacielos, como el facilitar la articulación lógica del proyecto al contexto. Desde la arquitectura, pone en práctica una serie de recursos operativos a diferentes escalas de acción.

Gordon Bunshaft, orientado al logro de una solución intemporal, consigue incorporar un modelo de arquitectura a una manzana de Manhattan, ligar un arquetipo al sistema de infraestructuras de transportes, propias de un solar emplazado en las cercanías de la Gran Central Terminal, en la llamada Terminal City. La intervención propone un par de volúmenes que al implantarse, amplían la escena heredada y resuelven las colindancias propias de un proyecto que organiza con voluntad relacional. Una propuesta basada en conexiones y enlaces: que asumen las condiciones de carácter territorial de la ciudad, que ensanchan sus ámbitos a través de la percepción visual hacia y desde su alrededor y que garantizan la precisa composición de los elementos en su interior.

¹ The New York Times, Feb.2. 1913. Sobre el logro de la ingeniería con la ejecución de la Grand Central Terminal.

² Danz, Ernst. *Architecture of Skidmore, Owings & Merrill, 1950-1962*. Introducción de Henry-Russell Hitchcock. Nueva York: Frederick A. Praeger, 1963.

³ Blum, Betty J. Oral History of Natalie de Blois. Interview. Chicago, USA. Department of Architecture. The Art Institute of Chicago, 2004. Documento en línea (marzo 2011), página web de ARTIC (www.artic.edu).

⁴ Carpenter, Edward. "Partitioning the office". pp. 26-32.

BIBLIOGRAFÍA

1950 "Man Made America". En *Architectural Review*. Diciembre 1950, N° Especial. Londres: Architectural Press. 1950. pp. 345-359.

1957 "Giant on the tracks". En *Architectural Forum*. Agosto 1957. Nueva York: Billboard Pub. 1957. pp. 142-144.

1960 "Toward Greater Ceiling Flexibility: UCB, N.Y.C.". En *Architectural Record*. Febrero 1960. Nueva York: McGraw-Hill. 1960. pp. 220-225.

1960 "The Current Pacesetter". En *Architectural Record*. Noviembre 1960. Nueva York: McGraw-Hill. 1960. pp. 155-162.

1960 "Union Carbide's Shaft of Steel". En *Architectural Forum*. Noviembre 1960. Nueva York: Billboard Pub. pp. 114-121.

1988 Krinsky, Carol. *Gordon Bunshaft of Skidmore, Owings & Merrill*. Nueva York: The Architectural History Foundation, 1988. pp. 67,114-117.

1992 Ábalos, Iñaki; Herreros, Juan. *Técnica y Arquitectura en la ciudad contemporánea 1950-2000*. Hondarribia, Guipúzcoa (España): Nerea, 1992. pp. 190-192, 256-257.

2009 Danz, Ernst. *Architecture of Skidmore, Owings & Merrill, 1950-1962*. Introducción de Henry-Russell Hitchcock. Nueva York: Monacelli Press, 2009. págs. 134-143. [*Architecture of Skidmore, Owings & Merrill, 1950-1962*. Bilingüal ed. Stuttgart: Verlag Gerd Hatje, 1962 and Nueva York: Frederick A. Praeger, 1963]

2011 Gastón, Cristina. *Park Avenue. Streetscape*. Barcelona: UPC, ETSAB, Departament de Projectes Arquitectònics, Grupo PAB, PAB 03, (septiembre, 2011): pp. 54-73.

ENLACES

<http://www.esto.com/>

<http://www.gcthistory.com/>

http://commons.wikimedia.org/wiki/File%3ARailUS_GCT-upperTracksPlan.gif

http://commons.wikimedia.org/wiki/File%3ARailUS_GCT-lowerTracksPlan.gif

CRÉDITOS IMÁGENES

Fig.1 Fotografía de la colección del New York Transit Museum en <http://www.gcthistory.com/>.

Fig.2 Imagen en artículo "The forces that shaped Park Avenue" En *Perspecta*. 1963. Vol8. p. 98.

Fig.3 Reproducción de esquema en artículo "Union Carbide's Shaft of Steel" en *Architectural Forum*. Agosto 1957. Nueva York: Billboard Pub. p.114.

Fig.4 Fotografía de Ezra Stoller.

Fig.5 Fotografía de Ezra Stoller.

Fig.6 Dibujo de la autora, a partir de sección original.

Fig.7 Dibujo de la autora, a partir de planta original.

Fig.8 Fotografía en <http://www.som.com/>.

Fig.9 Fotografía de Ezra Stoller.

Fig.10 Dibujo de la autora.

Fig.11 Fotografía reproducción de imagen en artículo en *Non-Consumer*, p.108.

ABSTRACT. Las vías de los trenes de New York transcurren bajo Park Avenue, que resulta una calle-puente en peine con un subsuelo inesperado a la vista de los gigantescos edificios que se levantan sobre la rasante de la avenida. El Union Carbide Building, situado en el 270 Park Avenue, es una de las intervenciones que circunda la Grand Central Terminal, su incorporación al conjunto se aborda a través de la condición subterránea de la infraestructura sobre la que está fundado, de los elementos que median el encuentro al suelo y de las oficinas que lo componen. El objeto es verificar cómo Gordon Bunshaft, desde la firma Skidmore, Owings & Merrill, adecua un modelo de formas simples a la particularidad del contexto en el que se inserta, mejorando las condiciones de su inmediatez. El cuidado por el vínculo entre edificio y lugar trasciende como aporte de un ejercicio en continua experimentación; que hace trasmisibles, prácticas y útiles las líneas abiertas por los grandes maestros.

Palabras clave: New York, Park Avenue, Grand Central Terminal, Arquitectura Moderna, Edificios de Oficinas, Gordon Bunshaft

Andrea M. Parga V. es arquitecta por la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad Central de Venezuela, becaria fpi y doctoranda en el Departamento de Proyectos Arquitectónicos, Universitat Politècnica de Catalunya.

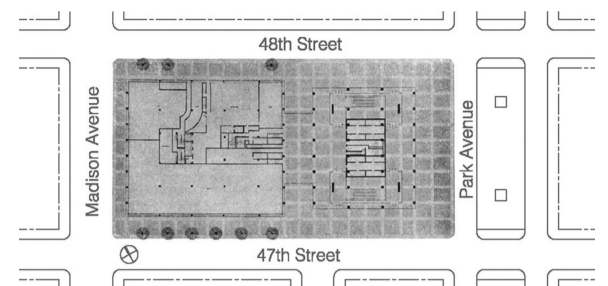


Fig. 7 Planta baja



Fig. 8 Fachada principal a Park Avenue



Fig. 9 Interior de una oficina del Union Carbide Building



Fig. 10 Planta de oficinas con particiones y techo técnico



Fig. 11 Techo técnico de planta tipo del edificio