

Ken Barwick, Carter Graft

Blue Links for New York

66

Conexiones marítimas (Blue Links) para Nueva York

Ken Barwick, Carter Graft

La mañana del 11 de Septiembre del 2001 fue suficiente para que el ferry pasara de ser un simpático anacronismo, a convertirse en un eficaz medio de transporte colectivo de apremiante necesidad en el área metropolitana de Nueva York y Nueva Jersey. Con los túneles inutilizados, las carreteras cortadas y los puentes cerrados, decenas de miles de trabajadores y residentes redescubrieron los corredores de transporte naturales de la región: nuestras vías de navegación. Desde entonces, muchos de ellos han seguido utilizándolos. A escala nacional, la región metropolitana de Nueva York-Nueva Jersey desplaza diariamente en transbordador un número de viajeros superior al de cualquier otra ciudad estadounidense combinando todos sus medios de transporte colectivo. El servicio de ferry de la región ha venido creciendo de forma espectacular desde mediados de la década de los '80, contando actualmente con más de 30.000 viajeros diarios que han

reemplazado las autopistas y el ferrocarril por la vía marítima. Entre 1990 y 2000, el número de usuarios que cruzan el Hudson por vía marítima pasó del uno por ciento inicial a constituir el cinco por ciento del total de los viajeros que hacen a diario ese trayecto. Los usuarios de transbordadores privados han pasado de 32.000 a 65.000 desde la desaparición, tras los atentados del 11 de Septiembre, de la conexión ferroviaria PATH que efectuaba la ruta entre Nueva York y Nueva Jersey por debajo del río Hudson. En el proceso de recuperación que siguió al 11 de Septiembre, tres nuevos núcleos de transporte marítimo surgieron en el Bajo Manhattan. Por un lado, se construyeron dos estaciones para la retirada y traslado de escombros, en el río East y en el Hudson, respectivamente, y por otro, el histórico Muelle A en el Battery – largamente proyectado como Centro de Atención al Visitante – fue rápidamente habilitado como terminal del ferry que cubre la ruta a través del Hudson. Con la mirada puesta en el futuro, hay que constatar un reconocimiento cada vez más generalizado de la decisiva importancia de la fachada

It took only one morning, September 11, 2001, to change the image of ferry transportation from a pleasant anachronism to a sensible and urgently needed means of mass transit in the New York and New Jersey metropolitan region. With tunnels crippled, roads blocked and bridges closed, tens of thousands of workers and residents rediscovered the region's original transportation corridors, our waterways. Many have remained on board ever since.

Nationwide the NY-NJ metro region moves more people each day by boat than most US cities move by all forms of mass transit combined. Ferry service has been growing dramatically in the region since the mid-1980s, as more than 30,000 daily commuters have traded the highways and the rail for the water. From 1990 to 2000 the share of cross-Hudson commuters choosing water transit grew from one to five percent of the commuting population. Ridership aboard private ferries has grown from 32,000 to 65,000 since the loss of the PATH train connecting New York and New Jersey underneath the Hudson in the 9/11 attack.

In the recovery from 9/11 three new water transport nodes were created in Lower Manhattan. Two transfer stations were built for debris removal, one each on the East and Hudson Rivers, and the historic Pier A at the Battery – long-planned as a Visitor Center – was rapidly refit as a ferry terminal to serve cross-Hudson ferry service. Looking ahead, there is growing recognition that the waterfront is critical to the redevelopment of Lower Manhattan and the economic viability of the region. The open space of the harbour is a tremendous asset to the residential population. The cultural and historic assets of the harbour from South Street Seaport to the Statue of Liberty draw over 5 million tourists to lower Manhattan each year, while water transport makes the Lower Manhattan Financial District a one-seat ride by water transit from 19 different places. This article describes three issues that illustrate how the waterfront is central to the redevelopment of Lower Manhattan

DESIGNING THE EDGE

The rescue and recovery in the aftermath of September 11, 2001 have placed whole new pressures on the waterfront lining Lower Manhattan and the adjacent shores. "Our biggest mistake," said architect Stan Eckstut in reference to his work in Battery Park City, adjacent to the Ground Zero area, "was that we made a plan for the waterfront without making a plan for the water." The Port of New York gradually left Manhattan over the course of the 20th century. As shipping has consolidated with the growth of containerisation, enormous swaths of waterfront in the center of the city on the Hudson and East Rivers has become available for other uses. For

marítima para la reurbanización del Bajo Manhattan y la viabilidad económica de la zona. El espacio abierto del puerto constituye una baza de enorme interés para la población residente; sus activos culturales e históricos, desde el Puerto Marítimo de South Street hasta la Estatua de la Libertad, atraen cada año a 5 millones de turistas al Bajo Manhattan, mientras que el transporte marítimo posibilita el acceso al distrito financiero del Sur de Manhattan desde 19 emplazamientos distintos mediante un breve trayecto en ferry. Este artículo describe tres aspectos ilustrativos de la trascendencia de la fachada marítima en la reurbanización del Bajo Manhattan.

DISEÑAR LA ORILLA

Las tareas de rescate y de recuperación tras el 11 de Septiembre del 2001 han supuesto nuevas presiones para la fachada marítima del Bajo Manhattan y sus orillas adyacentes. El arquitecto Stan Eckstut declaró al referirse a su trabajo en Battery Park City, colindante con la Zona Cero: "Nuestro mayor error fue diseñar un plan para la zona portuaria sin tener antes un proyecto para el mar". El puerto de Nueva York fue alejándose paulatinamente de Manhattan en el transcurso del siglo XX. Con la consolidación de la navegación, gracias al creciente uso de contenedores, se habilitaron grandes extensiones de zona portuaria sobre los ríos Hudson e East situadas en el centro de la ciudad para otras funciones. Durante décadas, desde Hoboken a Hell's Kitchen, los residentes han venido reclamando zonas verdes y abiertas en las orillas. En algunos casos, esos colectivos han logrado exactamente lo que demandaban: amplias vistas al puerto y a los ríos desde paseos de contornos rectos, donde los antiguos postes de amarre y los atracaderos han dado paso a los bancos del parque y a los patinadores. Entonces llegó el 11 de Septiembre, el día en que la rigidez de la ribera del Bajo Manhattan casi asfixió la ciudad. Probablemente, el mayor condicionante a la hora de acometer la reurbanización del distrito marítimo del Bajo Manhattan, lo constituye el hecho de que el concepto que tienen sus habitantes de lo que es una ciudad portuaria se basa generalmente en

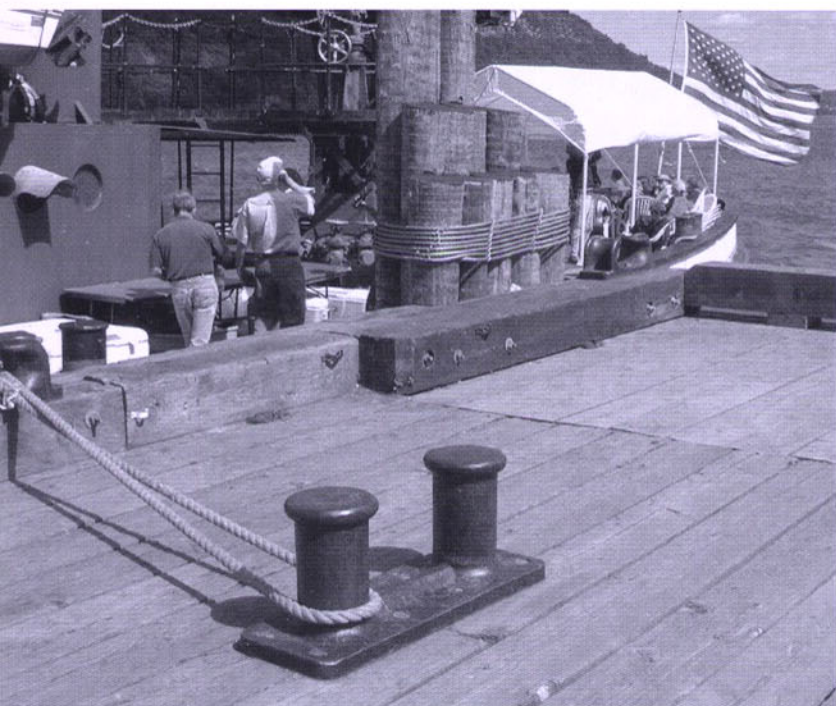


Rescuers at work on 9-11. Equipos de auxilio en acción en Nueva York el 11 de septiembre 2001.

dos extremos contrapuestos. Por un lado nos encontramos con el modelo de fachada marítimo-industrial del siglo XIX, una superficie destinada a la construcción y reparación de embarcaciones, al transporte de carbón o combustible, la generación de energía, y la fabricación y distribución de artículos o mercaderías al por mayor, tales como chatarra o residuos sólidos. Aunque vital para el funcionamiento de estos barrios y la vida de sus residentes, la excesiva concentración de estas actividades a menudo imposibilita otras funciones y dificulta el acceso de las comunidades vecinas. Toda comunidad portuaria debería poder contar con algún tipo de acceso a la fachada marítima; no obstante, de los cinco distritos esencialmente marítimo-industriales de la ciudad de Nueva York, tan sólo uno tiene acceso significativo a la zona acuática. El segundo modelo lo constituye el diseño de una gran avenida próxima a la fachada marítima o una autovía que a menudo deja tan sólo una delgada franja de terreno utilizable entre la calzada y el río o elemento acuático. En consecuencia, la comunicación a través de la

decades, residents from Hoboken to Hell's Kitchen have been clamoring for green or open space at the water's edge. In some cases communities have achieved exactly what they sought: sweeping views of the Harbour and rivers from straight-edged promenades. Where bollards and ship berths had been there were now park benches and in-line skaters. Then came September 11, when the stiff edge of the Lower Manhattan almost suffocated the city. Perhaps the most limiting factor for redeveloping the Lower Manhattan waterfront is the fact that local conceptions for a waterfront city are generally based on two extremes. One, is the 19th century maritime-industrial waterfront, an area where shipbuilding or repair, transport of coal, oil or generation of energy, or manufacture or distribution of bulk items or goods such as scrap metal or solid waste. Though critical to the functioning of areas and the lives of residents, the over-concentration of these uses often squashes other uses and precludes any type of access for the surrounding communities. Every waterfront community should have waterfront access in some form but in New York City's five special maritime-industrial districts only one of them has meaningful water access to the water for the community.

The second model is the waterfront boulevard or highway design that leaves often just a sliver of usable land between the road and the river or water body. As a result,



68

connection across this boulevard is often limited by its width or relationship to the upland community. In some cases over – or underpasses are installed, but only infrequently because of their high cost. The lack of connections across the arterial also limits the opportunity for commutation or goods movement, because the land is functionally severed from the waterfront. In many places parkland or public space is installed between the highway and the water, but the thin linear nature of these places seriously limits their use.

The close proximity of high-speed and inherently noisy traffic seriously reduces the attraction of the space as evident in the new Hudson River Park under construction to the north of Battery Park City. Still, the waterfront of Lower Manhattan is much more accessible than most of the waterfront around the city. In fact, areas of Brooklyn and the Bronx have the longest stretches of waterfront in the entire city that are totally inaccessible. Lower Manhattan's waterfront is so critical because it is the standard to which the rest of the city's neighborhoods aspire.

It must be at once versatile and appealing, attractive yet durable. And like most plans it is critical that it be done well at the beginning since urban design failures have a horrible tendency to endure for generations.

In Battery Park City, where many thousands of residents and visitors enjoy Manhattan's premier promenade every day, there are serious design flaws. While there are trees and benches, there are no facilities or fixtures such as cleats or bollards for ships or barges to tie up to. The utter lack of these connections, or of gates along the seawall,

avenida se ve frecuentemente limitada por su anchura o por sus relaciones con la comunidad interior. En ocasiones se han instalado pasos elevados o subterráneos, aunque sólo excepcionalmente, dado su alto coste. La falta de conexiones que faciliten el cruce de una arteria importante limita, asimismo, la posibilidad de efectuar movimientos de viajeros o mercancías, dado que el terreno se halla funcionalmente separado de la fachada marítima. En numerosos lugares se han construido parques o espacios públicos entre la autopista y la zona acuática, aunque el trazado lineal y la estrechez de estos emplazamientos condiciona enormemente su utilización. La proximidad de tráfico de gran velocidad e intrínsecamente ruidoso reduce seriamente el atractivo de estos espacios, como ocurre con el nuevo Hudson River Park en construcción al norte de Battery Park City. Aún así, la fachada marítima del Bajo Manhattan resulta mucho más accesible que la mayoría de muelles de la ciudad; de hecho, existen zonas en Brooklyn y en el Bronx que cuentan con los tramos más extensos de fachada marítima de toda la ciudad que, sin embargo, resultan totalmente inaccesibles. El distrito marítimo del Sur de Manhattan es de tal importancia que constituye el modelo al que aspiran los demás barrios de la ciudad:

multifuncional a la vez que tentador; atractivo, pero duradero. Y como ocurre con la mayoría de proyectos, es fundamental que se ejecuten correctamente desde un principio, dado que los desastrosos en los diseños urbanísticos muestran una pavorosa tendencia a perpetuarse durante generaciones. En Battery Park City, donde miles de ciudadanos y visitantes disfrutaban de un diario del principal paseo marítimo de Manhattan, se detectan graves defectos de diseño. Hay árboles y bancos, sí, pero en cambio, no existen infraestructuras o elementos tales como bolardos o puntos de amarre para embarcaciones y gabarras. La absoluta falta de estos medios, o de zonas de embarque a lo largo del espigón, supuso un tremendo obstáculo durante las tareas de rescate del 11 de Septiembre en Battery Park City. Diversas organizaciones como el Comité de Operaciones Portuarias están actualmente trabajando para

establecer pautas de diseño para paseos marítimos y espigones, con el objeto de garantizar la inclusión de bolardos y puntos de amarre en las nuevas infraestructuras, así como para asegurarse de que tanto espigones como paseos marítimos serán capaces de soportar equipo pesado como, por ejemplo, vehículos de emergencia.

RESTABLECER LAS CONEXIONES MARÍTIMAS (BLUE LINKS) EN LA REGIÓN

Ya con anterioridad a los trágicos acontecimientos del 11 de Septiembre, la opinión más generalizada era que un servicio de ferry más amplio – que desplazara usuarios, turistas, y también mercaderías – podía contribuir a comunicar diversos puntos del litoral más directa y eficazmente que nuestra actual red de puentes y túneles.

Ahora contamos con una oportunidad histórica para crear una red de largo alcance, gracias a la coincidencia de dos coyunturas fundamentales. Por un lado, tenemos un nuevo período de vigencia del Acta Federal de Valores del Transporte, previsto para el 2003. Esta legislación implicará la asignación de cientos de billones de dólares para gastos de transporte nacional hasta el 2009; por otro, la renovación de la franquicia del ferry Estatua de la Libertad, Ellis Island, cuya expiración está prevista para el 2003. Si estos dos factores se combinan en el marco de la misma política, podría conseguirse un sistema integrado que contara con decenas de atracciones recreativas, históricas y culturales en el distrito marítimo. La red de líneas de metro que conectan Nueva York con Nueva Jersey y Manhattan con el centro de Brooklyn, convierten el Sur de Manhattan en un centro neurálgico natural, como lo ha sido desde la colonización de la costa este de Norteamérica hace ya casi cuatro siglos. Lo que convierte la legislación federal del próximo año en un objetivo tan decisivo es el hecho de que, aproximadamente el 80 por ciento del coste de las mejoras necesarias esenciales en la fachada marítima puede ser financiado por el gobierno nacional de los Estados Unidos, a través de fondos como el Programa Federal Discrecional de Transbordadores. Creada al amparo de la TEA-21 (Transportation Equity Act for the 21st Century), esta reserva de

This pier at Bear Mountain State Park up the Hudson River includes heavy "stem" style bollards for tying up vessels, as well as substantial fendering. Este embarcadero del Parque Estatal de Bear Mountain en el río Hudson dispone de resistentes amarres de proa para las embarcaciones, así como de considerable protección

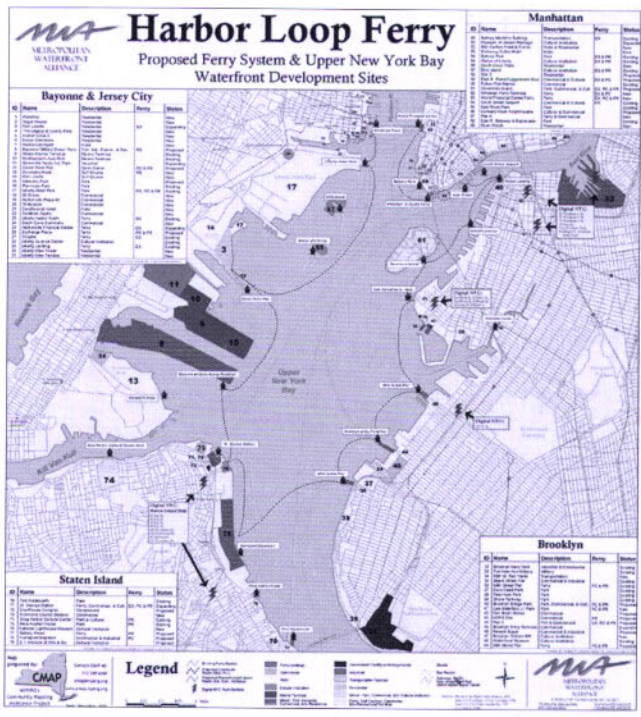
were a tremendous barrier to rescue efforts in Battery Park City on 9/11. Organisations such as the Harbor Operations Committee are in the process of developing design standards for promenades and sea walls to ensure that bollards and tie-ups are included in new infrastructure, and that sea walls and promenades are durable enough to support heavy equipment such as emergency vehicles.

RE-ESTABLISHING THE BLUE LINKS IN THE REGION
 Well before the tragic events of September 11, consensus was building that expanded ferry service-including commuters, tourists, and even freight-could help connect various points on the waterfront in a more direct and efficient way than our current network of bridges and tunnels.

A historic opportunity now exists to create a far-reaching such network, through the convergence of two critical timelines. One is the reauthorization of the federal Transportation Equity Act, which is due in 2003. This legislation will determine the allocation of hundreds of billions of dollars in national transportation spending through 2009. The second timeline is the re-bid of the Statue of Liberty-Ellis Island ferry franchise scheduled to expire in 2003. If these two opportunities can be melded into the same policy framework, an integrated network of dozens of waterfront recreational, historical, and cultural attractions could be achieved. The web of subway lines connecting New York to New Jersey, and Manhattan to Downtown Brooklyn make Lower Manhattan a natural hub, as it has been since the settlement of the east coast of North America almost four centuries ago.

What makes next year's federal legislation such a critical target is that approximately 80% of the cost of making necessary capital improvements on the waterfront can be funded by the US national government through such funds as the federal Ferryboat Discretionary Program. Created under TEA-21, this funding pool has historically not been tapped by New York. In fact, the entire state only receives 2% of funds available in this program-despite the fact area waterways carry more than half of the nation's ferry passengers each. With thorough planning, public engagement and preliminary design and engineering work, "Blue Links" can constitute a blueprint for waterfront infrastructure and transportation improvements that can give daily as well as emergency access to commercial centers and residential neighborhoods along the waterfront.

BLUE LINKS FOR COMMUTATION
 Along the edges of the Harbor an unprecedented number of development projects planned or underway will



Harbor Loop Ferry proposal, New York City 2001, Metropolitan Waterfront Alliance. Propuesta por Harbor Loop Ferry, Nueva York 2001, Metropolitan Waterfront Alliance.

fondos no ha sido convenientemente aprovechada por la ciudad de Nueva York a lo largo de su historia. De hecho, la totalidad del estado recibe únicamente el 2 por ciento de los fondos disponibles en este programa, a pesar de que sus vías navegables transportan a más de la mitad de los pasajeros de ferry de toda la nación. Con una planificación rigurosa, el compromiso público y un trabajo previo de diseño e ingeniería, las "Conexiones Marítimas" (Blue Links) pueden representar una apuesta segura para la mejora del transporte y las infraestructuras de la fachada marítima, dotando, de acceso diario así como de emergencia, a centros comerciales y barrios residenciales de todo el distrito.

CONEXIONES MARÍTIMAS PARA EL USO DIARIO
 Existe a orillas del puerto un número sin precedentes de proyectos urbanísticos - programados o en marcha -, que han de perfilar de forma espectacular nuestra fachada marítima durante el siglo próximo. Sólo en el norte de la bahía, en el distrito portuario delimitado por el Sur de Manhattan, Brooklyn, Staten Island, Bayonne y Jersey City, se cuentan más de setenta proyectos distintos en fase de construcción y

valuados en 2 billones de dólares. Dichos proyectos incluyen más de 65.000 km² de superficie para oficinas, 3300 unidades residenciales, además de dos importantes ampliaciones del puerto, que modificarán unas 290 hectáreas de fachada marítima con todo tipo de edificaciones. En 1999, la Alianza de Distritos Marítimos Metropolitanos anunció una campaña para la creación de un servicio de ferry que cubriría el circuito del puerto, y que dotaría a estos barrios portuarios de un transbordador tipo "vaporetto". El pasado año, el Municipio de Nueva York respondió aprobando fondos para diseñar las tres primeras paradas del "circuito".

Y PARA EL OCIO Y EL TURISMO
 Si a todo lo anterior le añadimos que un conjunto de grandes centros culturales se encuentra entre los trabajos en la fachada marítima - como por ejemplo, el Guggenheim diseñado por Frank Gehry y proyectado en el río East, Governors Island y el proyecto del Brooklyn Bridge Park - nos daremos cuenta del tremendo potencial existente para restablecer la importancia del puerto en la región. Si consideramos la zona acuática activamente como un bien físico - y no simplemente como un paisaje pintoresco - la puesta en marcha de una amplia

dramatically shape our waterfront into the next century. On the Upper Bay alone, in the waterfront district bounded by Lower Manhattan, Brooklyn, Staten Island, Bayonne and Jersey City, more than 70 distinct projects valued at \$2 billion are under construction, including more than 7 million ft² of office space, 3,300 residential units, plus two major port expansions will affect over 720 waterfront acres with all types of development. In 1999, the Metropolitan Waterfront Alliance announced a campaign for the creation of a “Harbor Loop” ferry service, which would serve these waterfront neighbourhoods with a “vaporetto” style ferry service. Last year the City of New York responded by approving funding to design the first three stops on the “Loop.”

AND FOR RECREATION AND TOURISM

When combined with a set of large cultural centres in the works along the waterfront – such as the Frank Gehry designed Guggenheim proposed for the East River, Governor’s Island and the planned Brooklyn Bridge Park – tremendous potential exists to re-establish the harbour’s importance to the region. By actively taking the water into account as a physical asset – and not just a scenic vista – development of an extensive ferry network linking these sites can play a key role in this economic and cultural rejuvenation by linking together residential, commercial, cultural and recreational facilities. Such a model is not without precedent. Waterborne transportation served as the foundation to the development of the New York area. The first ferry line began operating between Manhattan and Brooklyn in 1642. By 1910, more than 112 different passenger and freight lines operated between the scores of cities, towns and villages along the shared waterways of the region. The advent of automotive transportation brought vehicular bridges and tunnels, and the region’s ferry network declined to where in 1968 only the publicly owned and operated Staten Island Ferry, which connects St. George with Lower Manhattan, remained.

Today, in a city increasingly focused on the waterfront few metro area residents have access to ferry transportation. Most of the lines are cross-Hudson, and virtually all are privately operated. Most ferry terminals, with a few bright exceptions, like the new Pier 11 near Wall Street, ferry terminals and landings around New York and New Jersey are barren and uninviting: often hard to reach from the land side, almost amenity-free and with little visual or physical access to the waterfront.

In the next couple of years this bare bones commuter service will be enhanced dramatically in the planned completion of more than \$300 million worth of capital projects. On Upper New York Bay a completely reconstructed Whitehall Ferry Terminal at the southern

tip of Manhattan will watch an extensively renovated St. George Ferry Terminal on Staten Island, anchoring both termini of the famous Staten Island ferry. On the Hudson River, a new floating World Financial Center Terminal has just been finalised for Lower Manhattan, along with a new Midtown Ferry Terminal at West 39th Street and a new Port Imperial Intermodal Ferry Terminal in Weehawken. The NYC Economic Development Corporation is designing a suite of commuter ferry landings along Manhattan’s East side.

Growing awareness of the potential of waterborne transportation has blossomed along with the recognition that ferries could spark local economies, relieve traffic congestion, and play a central role in reconnecting area residents to the waterfront. In the longer term, expanded ferry service has been identified as an underpinning of the city’s bid for the 2012 Olympics as a way to move athletes and spectators to far-flung arenas.

THE NATION’S GATEWAY/“LIBERTY HARBOR PARK”

The metropolitan waterfront is lined with a necklace of natural and historic attractions that, for the most part, are not managed or marketed in a coordinated way. Some Federal sites are managed by the National Park Service (NPS) as Gateway National Recreation Area and others, including the popular Statue of Liberty and Ellis Islands are run separately. The State of New York has a concept, “Harbor Park,” which recognises the potential connectivity of State-owned and private sites but has yet to devise any means of actually connecting the various attractions scattered around the harbour. All along the waterfront of New Jersey and New York are an abundance of attractions both city-owned as well as privately run that are similarly not connected.

A historic opportunity now exists to create waterfront transportation network that will provide access to thousands of acres of national park that are essentially inaccessible to most metropolitan residents. The National Park Service is now preparing to re-authorise and re-bid the franchise that provides ferry service to the Statue of Liberty and Ellis Island, just an 8-minute ferry ride from the famous seawall at the Battery. Through history this gateway has welcomed more than 50 million people into New York City and the United States and is still the ferry landing for visitors to these two icons. Estimated to generate between \$100 and \$200 million per year, this is believed to be the most lucrative franchise in the entire National Park system in the United States. This is also the first time it has been up for re-bid since it was first awarded in 1983. With the existing agreement set to expire, there is a narrowing window of opportunity through which a concerted effort can effect a new operating agreement that connects major tourist destinations such as

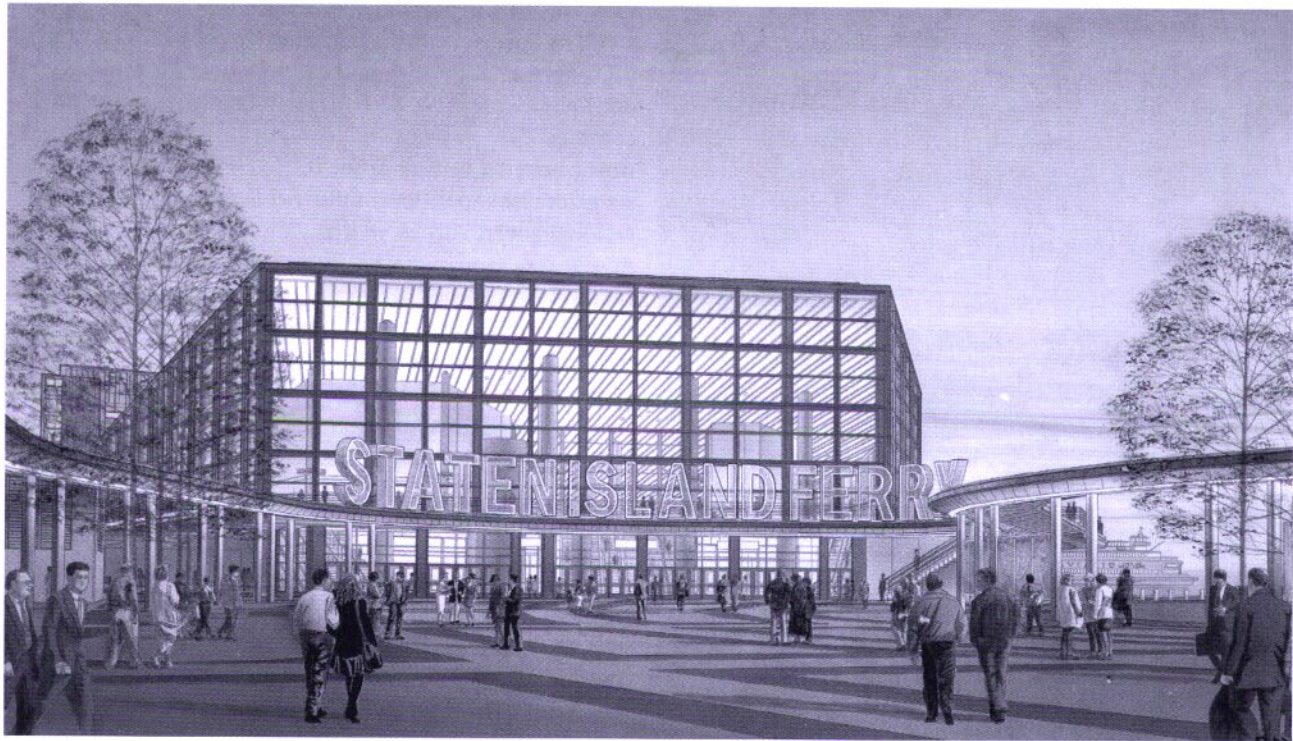


Image from Frederick Schwartz of Whitehall Ferry Terminal
 Imagen de Whitehall Ferry Terminal por Frederick Schwartz

the Statue of Liberty and Ellis Island with smaller, yet still significant destinations such as Jamaica Bay, Fort Wadsworth and Socrates Sculpture Park.

CULTIVATING A HUMAN LEGACY

New York faces a tremendous task immediately ahead in the redevelopment of Lower Manhattan. Participants in the discussions about the future of the 16-acre site are somewhere between two extremes. One is to rebuild some sort of World Trade Center complex that would have substantial commercial, retail, and possibly residential space. To some this would be an act of defiance, and to others it would be a prudent course for community development that would fulfill the potential of the area as a center of commerce as well as city life in general. At the other end of the spectrum is the course of non-development that would leave the area entirely unbuilt. Creation of a memorial park, monument or open space to fill the void is the best way, say some, to respect and pay tribute to the more than 2,819 innocent lives lost here in the 9/11 attacks. In addition to the total destruction of the place, much has been said about the human loss, particularly in financial knowledge base of the economy. What has been largely overlooked is the loss of public policy expertise the region has suffered. Lost in this tragedy were hundreds of public employees in key government agencies like the NY Metropolitan Transportation Council and the Port Authority of NY&NJ. Many New York State employees were killed. Ironically,

red de conexiones en ferry que una estos emplazamientos, puede jugar un papel decisivo en este rejuvenecimiento económico y cultural mediante la intercomunicación de complejos residenciales, comerciales, culturales y de ocio. Dicho modelo cuenta con precedentes. El transporte marítimo ya contribuyó a cimentar el desarrollo de la zona de Nueva York. La primera línea de ferry comenzó a operar entre Manhattan y Brooklyn en 1642. Hacia 1910, funcionaban más de 112 líneas diferentes de pasajeros y de carga entre decenas de ciudades y poblaciones a lo largo y ancho del territorio marítimo común de la región. La llegada del tráfico rodado trajo consigo puentes y túneles para vehículos, y con ello el declive de la red de transbordadores de la zona, de forma que en 1968 sólo subsistía el ferry de Staten Island – de propiedad y gestión públicas –, comunicando St. George con el Sur de Manhattan. En la actualidad, en una urbe cada vez más orientada hacia su fachada marítima, pocos residentes del área metropolitana disponen de acceso al transporte en ferry. La mayoría de líneas cruzan el Hudson y están gestionadas por empresas privadas prácticamente en su totalidad. Salvo destacadas excepciones, como el nuevo Muelle 11 próximo

a Wall Street, la mayor parte de las terminales de ferry y zonas de desembarque de Nueva York y Nueva Jersey son lugares desangelados y poco acogedores: a menudo difíciles de alcanzar desde el interior, con instalaciones casi inexistentes, y con poco acceso visual o físico a la fachada marítima. Durante los próximos años, este rudimentario servicio de transporte diario se verá ampliado de forma espectacular con los proyectos de finalización previstos, dotados de un presupuesto superior a 300 millones de dólares. En el norte de la bahía de Nueva York, en el extremo sur de Manhattan, hallaremos la terminal Whitehall, completamente reconstruida y mirando hacia la de St. George, Staten Island, asimismo exhaustivamente renovada; ambas albergarán las estaciones de origen y destino del popular ferry de Staten Island. Por otra parte, en el río Hudson han concluido las obras de la nueva estación flotante World Financial Center Terminal al sur de Manhattan, a la que hay que añadir la nueva Midtown Ferry Terminal en la calle 39 Oeste así como el reciente Port Imperial Intermodal Ferry Terminal en Weehawken. Por su parte, la Corporación para el Desarrollo Económico de la ciudad de Nueva York está llevando a cabo el diseño de un

Summer campers from Riverbank State Park enjoyed a day on the River aboard the retired FDNY Fireboat John J. Harvey. Campistas de verano de Riverbank State Park disfrutando de un día en el río a bordo del buque contra incendios John J. Harvey, del Parque de Bomberos de Nueva York, hoy ya retirado del servicio activo.

Water's edge in New York
Orilla de agua en Nueva York



72

many of their departments had been the very first to arrive as tenants in the complex three decades ago. With train delays, and bridge and tunnel scares the city has been reminded in the last year that transportation and commerce are probably the two key determinants to our region's overall quality of life. On 9/11 there was irreplaceable expertise in these fields, both in terms of the regional governance as well as global commerce and trade. An effort is growing to honor these endeavors with the creation of "magnet" or vocational schools in waterfront centers like Bayonne or Governors Island to help cultivate the next generation of innovators. The education of entire generations of youth and future leaders who understand and facilitate global physical and social mobility would be a proud legacy to leave in the recovery from the tremendous loss.

SUMMARY

For decades, residents of the region have been looking towards the water's edge for ingenious solutions for green space at the blue water's edge; down with the headhouses, away with the rusty bollards, out with unsightly maritime activities. In many cases communities have gotten exactly what was asked for: sweeping views of the Harbor and rivers from straight-edged promenades; benches and in-line skaters where bollards and berths had been. Then came September 11, when the rigid edge almost choked the city.

All across the region there is a growing awareness that we are truly much more connected than we have been in generations. "This isn't just about Manhattan," said Andrew McGovern of the Sandy Hook Pilots, the specialists who guide every incoming and outgoing container, tanker or cruise ship in or out of the harbour "this is about the whole harbour – New Jersey, Staten Island, Brooklyn – everywhere. We've got to think and plan for how the harbour should work for us in the future."

Making such a far-reaching plan is hard professional work and even harder politically in a region that has been more divided than united by geography or politics. The civil discourse now underway has succeeded in creating many different public forums for the discussion of issues and the cultivation of ideas. It will require tenacity and diligence to make sure that the recovery and redevelopment of Lower Manhattan embodies the ideals of a great waterfront city. The solutions may come from nearby or far away, but the reality is that opportunities of this scale only arise once in a lifetime.

*For further reading: www.waterwire.net
On-line news source for the NY-NJ waterfront
www.panynj.gov*

conjunto de zonas de desembarque de viajeros a lo largo de toda la ribera este de Manhattan.

Una mayor concienciación del potencial del transporte marítimo se ha abierto camino y ha ganado fuerza junto con el convencimiento de que los transbordadores supondrán una reactivación de las economías locales, al tiempo que podrán aliviar la congestión del tráfico y jugar un papel primordial a la hora de volver a comunicar a sus habitantes con la fachada marítima. A largo plazo, la ampliación del servicio de ferry se contempla igualmente como una importante baza de la ciudad para su nombramiento como sede de los Juegos Olímpicos de 2012, dadas las ventajas que conllevaría para el traslado tanto de atletas como de espectadores hasta escenarios deportivos alejados del centro.

LA PUERTA DE ENTRADA A LA NACIÓN/“LIBERTY HARBOR PARK”
La fachada marítima metropolitana está flanqueada por un rosario de atracciones naturales e históricas que, en su mayoría, no se hallan coordinadas ni a nivel de gestión ni de comercialización. Ciertos enclaves federales están administrados por el Servicio de Parques Nacionales (NPS), como, por ejemplo, el Área Recreativa Nacional Gateway, mientras que otros, incluidas las populares Estatua de la Libertad y Ellis Island, funcionan por separado. El estado de Nueva York dispone de un concepto global (“Harbor Park”), que reconoce la conexión potencial entre los enclaves que son propiedad del estado y los privados, pero todavía ha de determinar la forma de comunicar eficazmente las distintas atracciones repartidas por todo el puerto. A lo largo del litoral de Nueva Jersey y Nueva York podemos encontrar asimismo un sinfín de lugares de interés, tanto de propiedad municipal como de gestión privada, también carentes de interconexiones.

Actualmente contamos con una circunstancia histórica capaz de generar toda una red de transporte marítimo que facilitará el acceso a cientos de hectáreas de parque nacional, en gran medida inaccesibles para la mayoría de residentes metropolitanos. El Servicio del Parque Nacional se dispone a llamar de nuevo a concurso la franquicia del servicio

de ferry a la Estatua de la Libertad y a Ellis Island, un trayecto de sólo 8 minutos desde el famoso espigón de Battery Park. A lo largo de la historia, esta puerta de entrada ha visto llegar a más de 50 millones de personas a la ciudad de Nueva York y a los Estados Unidos, y es, aún hoy, el muelle de embarque para los visitantes de estos dos lugares emblemáticos. Con ganancias estimadas entre los 100 y los 200 millones de dólares anuales, es considerada la franquicia más lucrativa de todo el conjunto de parques naturales de los Estados Unidos. Ésta es también la primera vez que se convoca un concurso público desde su primera adjudicación en 1983. Con el contrato vigente a punto de expirar, se vislumbra un pequeño resquicio para la creación de un frente común capaz de lograr un nuevo acuerdo de funcionamiento que permita comunicar destinos turísticos de primer orden, como la Estatua de la Libertad y Ellis Island, con otros de menos renombre aunque igualmente significativos, como es el caso de Jamaica Bay, Fort Wadsworth y Socrates Sculpture Park.

CULTIVAR UN LEGADO HUMANO
La ciudad de Nueva York se enfrenta de forma inminente a una ingente tarea con la reurbanización del Bajo Manhattan. Los participantes en las discusiones sobre el futuro de ese solar de 6,5 hectáreas se hallan posicionados entre dos extremos. Por un lado, hay quien aboga por reconstruir una especie de complejo World Trade Center dotado de un espacio esencialmente comercial, con tiendas y posiblemente una zona residencial. Algunos de sus defensores opinan que representaría un acto de rebeldía mientras que otros creen que supondría una alternativa razonable para el desarrollo de la comunidad y que compensaría el potencial del distrito como centro de actividad comercial así como de la vida urbana en general. Al otro extremo del espectro se halla la opción de no volver a edificar en la zona. La construcción de un parque conmemorativo, un monumento o un espacio abierto que llene el solar, constituye la mejor manera, según algunos, de mostrar respeto y rendir tributo a las más de 2819 víctimas inocentes que perdieron la vida allí en los atentados del 11 de Septiembre. Al

margen de la completa destrucción del lugar, mucho se ha hablado también sobre las pérdidas de vidas humanas, particularmente en el ámbito de la economía financiera. Sin embargo, durante largo tiempo se ha obviado la desaparición de profesionales competentes en política administrativa sufrida en la zona. Cientos de empleados públicos de agencias gubernamentales de primer orden, como el Consejo del Transporte Metropolitano de Nueva York y la Autoridad Portuaria de Nueva York y Nueva Jersey desaparecieron en la tragedia. Asimismo, un gran número de empleados del estado de Nueva York murieron. Irónicamente, muchos de sus departamentos habían sido de los primeros en ocupar el complejo hace tres décadas. Con los retrasos ferroviarios y las amenazas a puentes y túneles, la ciudad ha recordado en este último año que el transporte y el comercio son probablemente los dos factores fundamentales que determinan la calidad de vida en nuestra región. En el atentado del 11 de Septiembre se perdieron profesionales insustituibles en estos campos, tanto a nivel de gobierno de la región como de comercio global. Actualmente se observan crecientes intentos por honrar estos esfuerzos con la creación de escuelas vocacionales (“magnet”) en centros del distrito marítimo como Bayonne o Governors Island, que contribuyan a formar a la siguiente generación de innovadores. La educación y formación de generaciones enteras de jóvenes y de futuros líderes que comprendan y posibiliten la movilidad física y social global sería un legado digno en el marco del proceso de recuperación tras la tremenda pérdida.

RECAPITULACIÓN

Durante décadas, los habitantes de la región han mirado hacia la orilla en busca de soluciones ingeniosas para crear zonas verdes junto al agua azul; se demolieron edificios de desembarque, se arrancaron los bolidos oxidados, y se eliminaron las antiestéticas actividades marítimas. En muchos casos, las comunidades obtuvieron lo que reclamaban: vistas abiertas al puerto y a los ríos desde paseos marítimos de contornos rectos, bancos y patinadores en lugar de atracaderos y puntos de amarre. Y

entonces llegó el 11 de Septiembre, el día en que la inflexible orilla casi asfixia la ciudad.

Hoy día se aprecia una mayor concienciación en toda la zona que verdaderamente estamos mucho mejor comunicados que nunca. Según Andrew McGovern, miembro de Sandy Hook Pilots, los prácticos que dirigen los trabajos de entrada y salida del puerto de los buques portacontenedores, buques cisterna o transatlánticos: “Ésto no se refiere sólo a Manhattan, tiene que ver con todo el puerto, – Nueva Jersey, Staten Island, Brooklyn – todas partes. Tenemos que pensar y planificar los servicios que puede brindarnos el puerto en el futuro”.

La elaboración de un plan de tan largo alcance es una tarea altamente especializada y aún más difícil a nivel político, tratándose de una zona que ha estado más dividida que unida en términos geográficos o políticos. El actual clima social ha conseguido crear numerosos foros públicos diferentes en los que discutir asuntos y desarrollar ideas. No obstante, será necesaria una gran dosis de tenacidad y diligencia para garantizar que la recuperación y la reurbanización del Bajo Manhattan responda al ideal de una gran ciudad marítima. Las soluciones pueden provenir del entorno más próximo o del más remoto, pero el hecho es que oportunidades de esta envergadura se presentan sólo una vez en la vida.

*Para más información
www.waterville.net
Fuente de información on-line para los distritos marítimos de Nueva York-Nueva Jersey
www.panynj.gov*