Civic Alliance to Rebuild Downtown New York
Convened by Regional Plan Association

Listening to the City
Remember and Rebuild
July 20, 2002 • Jacob Javits Center

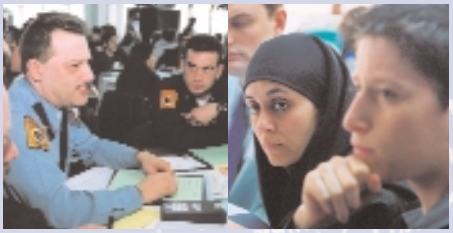
GUÍA PARA LOS PARTICIPANTES



AMERICA SPEAKS · Milano Graduate School, New School University · NYU Wagner Graduate School of Public Service · picced · Regional Plan Association (NJ NY CT)

Recordar y reconstruir





El punto de partida

El ataque a la Ciudad de Nueva York, el 11 de septiembre de 2001, dejó un hueco enorme en el lugar donde se levantaban dos edificios, se perdieron miles de millones dólares por la destrucción de propiedades públicas y privadas y, lo más trágico, terminó con la vida de miles de personas. El daño físico que sufrió la Ciudad de Nueva York fue devastador y el número de víctimas fatales, incalculable. En el periodo subsiguiente, toda la nación ha abrazado a Nueva York, y hemos respondido jurando reconstruir nuestra Ciudad: no como era, sino mejor que antes. A pesar de que no podemos reemplazar lo que se perdió, podemos recordar a los que perecieron, reconstruir lo que fue destruido y renovar y reactivar el Bajo Manhattan como un símbolo de la capacidad de recuperación de nuestra nación.

Este encuentro histórico, denominado "Listening to the City" (Escuchen a la ciudad), brindará a los participantes la oportunidad de aportar ideas para el reconstrucción y la reactivación del Bajo Manhattan, la ciudad y la región tras los sucesos del 11 de septiembre. También dará inicio a las conversaciones acerca del establecimiento de un proceso para la creación de un monumento permanente en memoria de los que perdieron la vida en ese terrible y triste día. Con la ayuda de lo último en tecnología moderna, los participantes tendrán la oportunidad de aportar ideas a la Lower Manhattan Development Corporation (LMDC), el Port Authority de New York y New Jersey y otras instituciones, acerca de diferentes opciones de planificación de obra para el World Trade Center y su entorno, así como sobre opciones de política pública para el área y la ciudad en su totalidad.

El 7 de febrero de 2002, más de 600 ciudadanos preocupados, líderes de la ciudad y funcionarios públicos de toda la región metropolitana se reunieron en el primer foro de "Listening to the City", también convocado por la Civic Alliance to Rebuild Downtown New York (Alianza Cívica para la reconstrucción del Bajo Manhattan), una coalición de más de 85 grupos. Esta moderna reunión abierta a todo el público congregó a participantes de todas las profesiones y condiciones sociales: residentes y trabajadores del Bajo Manhattan, familiares de las víctimas y sobrevivientes, trabajadores de rescate y emergencia, dueños de propiedades y negocios, ciudadanos interesados y líderes comunitarios, todos comprometidos a trazar un proyecto para el Bajo Manhattan y a honrar a aquellos que perdieron la vida el 11 de septiembre.

Este evento fue sólo uno de los tantos realizados el año pasado por diferentes grupos, la mayoría de los cuales también participan en la Civic Alliance. Estos esfuerzos incluyen foros, talleres e informes de New York New Visions, Rebuild Downtown Our Town, Imagine New York, The Labor Community Advocacy Network, The New York City Partnership, The Empire State Transportation Alliance, The Environmental Coalition for Rebuilding Lower Manhattan y otros grupos.

Durante los últimos meses, la Lower Manhattan Development Corporation (LMDC) también consultó con un amplio espectro de individuos y grupos acerca del futuro del Bajo Manhattan. Estas consultas incluyeron discusiones con grupos civiles y de planificación; organizaciones sin fines de lucro; grupos comunitarios; los Consejos Asesores de la LMDC; funcionarios públicos federales, estatales y locales; y el público en general a través de sesiones y eventos públicos y el sitio Web de la LMDC. Con posterioridad a esas consultas, la LMDC desarrolló el borrador de los Principios y Proyecto Preliminar para el Bajo Manhattan. Luego la LMDC dio a conocer al público estos

Principios de la LMDC para el futuro del Bajo Manhattan

- **Toma de decisiones fundadas en un proceso abierto y global.**
- **Creación de un monumento que honre la memoria de los que cayeron mientras reafirmaban los ideales democráticos atacados el 11 de septiembre.**
- **Asistencia para la rápida reactivación del Bajo Manhattan de manera que no impida otros planes de desarrollo futuro.**
- **Coordinación y fomento de la mejora de la infraestructura que alentará la inversión privada necesaria para preservar y dar realce al Bajo Manhattan.**
- **Apoyo a la vitalidad económica del Bajo Manhattan como la capital financiera del mundo con nuevos espacios de oficinas.**
- **Desarrollo del Bajo Manhattan como un polo de atracción variado y de usos múltiples para las artes, la cultura, el turismo, la educación y la recreación, complementado con servicios residenciales, comerciales, minoristas y comunitarios.**
- **Desarrollo de un plan integral y coherente para el acceso del tránsito hacia el Bajo Manhattan que amplíe las conexiones regionales y locales y mejore los servicios de transporte.**
- **Conexión de los barrios del Bajo Manhattan y mejora de la experiencia de los peatones en sus calles.**
- **Expansión y realce de los espacios públicos abiertos.**
- **Preservación del carácter histórico del Bajo Manhattan y del actual valor cívico y cultural de su paisaje.**
- **Promoción de la continuidad y la excelencia del diseño para un desarrollo sensible al medio ambiente.**

documentos para su revisión, en el marco de una campaña de difusión, que incluyó una concurrida sesión pública en el Bajo Manhattan donde se recibió un significativo número de comentarios y observaciones del público. Estos documentos fueron revisados y el resultado es una serie de Principios que ayudarán a guiar a la LMDC en el desarrollo, la coordinación y la evaluación de los planos para el Bajo Manhattan, un Proyecto Preliminar que articula metas y objetivos para el Bajo Manhattan, y las propuestas iniciales para alcanzar dichas metas.

A través de estos esfuerzos combinados han surgido algunos temas principales. En síntesis, estos temas incluyen: la inclusión de algún tipo de monumento en todas las planificaciones de edificios; la consideración de un monumento o edificio elevado que repare el perfil de la ciudad; la conversión del Bajo Manhattan en un lugar que permanezca activo las 24 horas del día con más negocios minoristas y residencias para grupos y negocios con diferentes tipos de ingresos; la reconstrucción del sistema de transporte, tanto para mejorar las conexiones del Bajo Manhattan con el resto de la región como para facilitar el desplazamiento dentro del distrito; el fomento de la industria de servicios financieros a permanecer en el Bajo Manhattan, aunque también se debe alentar el establecimiento de nuevos tipos de industrias; la restauración de algunas calles en el lugar del World Trade Center (WTC); el esfuerzo de reconstrucción y la inversión de los fondos públicos debe beneficiar a los neoyorquinos de todos los niveles de ingresos; el Bajo Manhattan debe contar con una mayor cantidad de parques, instituciones culturales y paisajes urbanos atractivos; y se debe mejorar el acceso hacia y desde el río.

Resumiendo, las preguntas son: ¿Cómo hacemos del Bajo Manhattan un lugar maravilloso y cómo encajamos el redesarrollo del WTC en ese proyecto? ¿Cómo recordamos y respetamos de manera apropiada a los que murieron el 11 de septiembre? ¿Cómo hacemos del Bajo Manhattan un área económicamente robusta, económicamente diversa, eficiente, agradable a la vista y un símbolo de oportunidades y libertad? ¿Podemos crear un Bajo Manhattan con un excelente sistema de transporte, buenas oportunidades laborales y más parques e instituciones culturales?

Algunas de estas metas se pueden lograr simultáneamente pero, para otras, serán necesarios algunos renunciamientos, y eso forma parte de la discusión de hoy. ¿Cuáles son las alternativas que nos permitirán obtener el mejor resultado? Las conversaciones que tendrán lugar hoy formarán otra base para las conversaciones en curso en la determinación de lo que será de esta sección herida de la ciudad y de lo que será de Nueva York y la región en el siglo XXI.



El World Trade Center: Su historia



El Port Authority construyó el World Trade Center a fines de los años 60 luego de casi tres décadas de debate y discusión. Fue concebido en gran parte como un proyecto de desarrollo económico para reactivar el distrito financiero, que ya estaba perdiendo empresas en favor de la periferia del centro. Perteneciente y operado por el Port Authority de New York y New Jersey hasta su privatización en julio de 2001, el World Trade Center demoró siete años en ser construido y sustituyó 14 manzanas de la ciudad, un área ocupada antiguamente en su mayor parte por pequeñas tiendas de radios y artefactos electrónicos. Para obtener la aprobación del proyecto por parte de Nueva Jersey, el Port Authority aceptó la responsabilidad de un sistema de transporte deficiente que fue rehabilitado en lo que hoy es el sistema PATH. Se prohibió la construcción de viviendas en el lugar.

Aunque no fue un éxito inmediato luego de su inauguración en 1970, con los años, el World Trade Center se pobló con negocios relacionados con las finanzas, los seguros, el transporte, el gobierno y el comercio. El complejo registró su primera ganancia para el Port Authority en 1979, luego del traslado de numerosas oficinas estatales y, de allí en más, jamás presentó pérdidas. En el momento de su destrucción, sus más de 900.000 metros cuadrados de oficinas Clase A estaban ocupados en un 97 por ciento y sus servicios minoristas lo convertían en uno de los centros comerciales más exitosos del país. Aunque el WTC tenía fanáticos y detractores, su impacto en el Bajo Manhattan fue innegable: ayudó a reactivar el mercado de oficinas del Bajo Manhattan e hizo posible la construcción de Battery Park City y del World Financial Center y, en última instancia, la introducción de nuevas áreas residenciales en el Bajo Manhattan.

Bajo Manhattan: Un poco de historia

Para comprender los futuros posibles del Bajo Manhattan resulta útil entender su historia, una historia que siempre ha hecho hincapié en dos temas principales: el comercio y la diversidad. Desde los vendedores de “acciones” reunidos en la vereda de un café cerca de Wall Street a fines de 1700, esta área ha sido el centro nacional de las finanzas. Incluso durante las primeras décadas, luego de que los holandeses adquirieran la isla a los indios americanos a principios de 1600 y fundaran Nueva Amsterdam, la ciudad que se convertiría en Nueva York se construyó con la compra y la venta, desde café y azúcar hasta esclavos. También ha sido siempre una ciudad internacional, con una mezcla de razas, religiones y nacionalidades diferentes provenientes de todo el mundo.

La mayor parte de Manhattan es conocida por sus calles y avenidas numeradas. Sin embargo, las calles del Bajo Manhattan a menudo son torcidas, estrechas y no obedecen un diseño claro. Muchas de ellas se remontan a las calles y senderos que utilizaban los holandeses y los ingleses para caminar y para transitar con los carros. Estos primeros colonizadores no podrían haber imaginado los rascacielos enormes que un día colgarían de esas mismas calles, ni el fantástico sistema de túneles y trenes que corre debajo de ellas.

Durante 1600 y 1700, la ciudad estaba contenida físicamente en su mayor parte dentro del relativamente pequeño extremo de tierra, de no mucho más de 2,5 kilómetros cuadrados de

1600





1700

1800



Cuando se construyó el World Trade Center, los diseñadores urbanos elogiaron las plazas abiertas y los altos edificios alejados de las calles de la ciudad. Hoy, muchos diseñadores urbanos propugnan las fachadas y las calles tradicionales.

En los ataques terroristas al World Trade Center, 2.832 personas perdieron la vida. Los escombros resultantes del ataque sepultaron siete pisos bajo tierra y más de 11 pisos de alto. Los esfuerzos de recuperación y la limpieza llevaron nueve meses, costaron $750 millones, involucraron la eliminación de 1,6 millones de toneladas de escombros y requirieron 3,1 millones de horas de arduo trabajo. Las cifras fueron sustancialmente inferiores a la estimación original de dos años y $7 mil millones.

El emplazamiento del World Trade Center es hoy un gran hueco en el suelo, con una profundidad de unos seis o siete pisos y una superficie de aproximadamente 6,5 kilómetros cuadrados. Independientemente de lo que se haga en el lugar, cualquier tipo de reconstrucción constituirá una obra gigantesca. Incluso la construcción del lugar hasta el nivel del suelo exigirá un esfuerzo enorme.







1800

superficie, que hoy llamamos Bajo Manhattan. La mayor parte de las tierras al norte de Houston Street estaban ocupadas por granjas y aldeas esparcidas.

En el siglo XVIII, el Bajo Manhattan albergaba las principales calles comerciales de la ciudad, así como barrios comerciales y residenciales. La ciudad continuó creciendo, pero para 1800 aún no se extendía mucho más allá de las calles Canal o Houston.



1900

En el siglo XIX, la ciudad comenzó a desplazarse hacia el norte y, en 1811, una comisión estatal trazó la famosa cuadrícula de calles que definiría al resto de la isla. El Bajo Manhattan se convirtió en una zona más especializada con menos residencias.

A principios del siglo XX, la región de Nueva York desbordó los límites de los cinco municipios de la ciudad. (Actualmente incluye a más de 23 millones de personas en tres estados.) El Bajo Manhattan se convirtió en el primer distrito de rascacielos del país, incluso cuando su puerto aún bullía de barcos. Muy pocas personas vivían allí y muy pocas personas hacían sus compras, cenaban o iban a la escuela en el lugar. Durante la última generación, miles de personas han regresado al Bajo Manhattan, a barrios como Tribeca y Battery Park City e, incluso más recientemente, al distrito financiero histórico. Pero el centro del área continúa ocupado en su mayor parte por las oficinas.



El futuro del Bajo Manhattan
Recordar, reconstruir, renovar

Preparado por la Lower Manhattan Development Corporation y el Port Authority de New York y New Jersey

LMDC
Lower Manhattan Development Corporation

THE PORT AUTHORITY OF NY & NJ

Proceso de planificación y aportes públicos

La Lower Manhattan Development Corporation (LMDC) y el Port Authority de New York y New Jersey (PANYNJ) se han embarcado en un proceso de planificación público y abierto. Este proceso consta de tres fases.

La primera fase dió como resultado la publicación de seis planos conceptuales para el área del WTC y las áreas adyacentes. Luego de un periodo de recepción de opiniones del público, se publicarán tres planos revisados para su posterior revisión y observación. Para diciembre, se hará pública una propuesta única de plano de obra

El periodo de recepción de opiniones del público que tendrá lugar luego de la publicación de cada fase incluirá sesiones y reuniones públicas con varias agencias del gobierno, organizaciones comunitarias y agrupaciones civiles, incluidos los Consejos Asesores de la LMDC. La LMDC y el PANYNJ también recibirán opiniones por correo y a través del sitio Web de la LMDC, en www.renewnyc.org.

Los seis planos conceptuales no son propuestas rígidas, sino que contienen elementos que se pueden pulir y volver a combinar de maneras diferentes. Las formas de edificación que se muestran no representan diseños arquitectónicos. Más bien, ilustran un volumen de espacio edificado cuya arquitectura se trabajará más adelante.

La LMDC y el PANYNJ lo invitan a analizar estos seis planos conceptuales y esperan recibir los aportes del público, además fomentan la participación de todos en este proceso.

Introducción al programa del PANYNJ y la LMDC

Para iniciar las discusiones acerca de los seis planos conceptuales, primeramente es necesario comprender las exigencias del programa de la LMDC y el PANYNJ: una serie de metas que conforman el marco para el esfuerzo de planificación por parte de las dos agencias y sus asesores. También se deben comprender las obligaciones contractuales vigentes para el área del WTC. El programa para el área del WTC y sus áreas adyacentes se divide en dos partes: en la obra, referido a los 6,5 kilómetros cuadrados del área del WTC, y fuera de la obra, referido a las áreas adyacentes.

Programa en la obra

En mayo de 2002, el PANYNJ entregó al equipo de diseño un resumen del programa del PANYNJ y las obligaciones contractuales para el área del WTC. Entre ellas, la principal es la necesidad de un monumento apropiado en honor de aquellos que perdieron la vida el 11 de septiembre, incluidos 75 empleados del Port Authority. El monumento también deberá rendir tributo al heroísmo de los trabajadores de rescate y recordar a las víctimas del ataque terrorista anterior al WTC en 1993.

Otras prioridades son la reconstrucción y mejora del sistema de transporte del Bajo Manhattan, la inclusión de nuevos servicios culturales y una mayor cantidad de espacios públicos abiertos. El programa también debe permitir a los actuales arrendatarios del lugar, Silverstein Properties, Westfield America y otros, reemplazar la totalidad o la mayor parte de las oficinas, negocios minoristas y, posiblemente, hoteles que han sido destruidos. De acuerdo con los contratos de arrendamiento, los arrendatarios tienen derecho a reconstruir.

La reconstrucción también permite al PANYNJ respaldar sus ingresos con los arrendamientos. Esos ingresos, a su vez, constituyen un apalancamiento para financiar miles de dólares en proyectos de transporte para Nueva York y Nueva Jersey.

Los seis planos conceptuales incluyen los elementos de programa siguientes para el programa en la obra:

- **Monumento permanente**
- **Espacio público abierto**
- **Instituciones cívicas y culturales**
- **Espacio para oficinas comerciales (1 millón de metros cuadrados)**
- **Hotel (55.000 metros cuadrados para el WTC Marriott Hotel destruido)**
- **Negocios minoristas (55.000 metros cuadrados)**
- **PATH y Mass Transit Hub (para reemplazar a las antiguas instalaciones de 39.000 metros cuadrados que, junto con las instalaciones de la MTA en el World Trade Center, servían a cerca de 100.000 personas que viajaban diariamente a sus trabajos)**
- **Servicio de autobuses**
- **Áreas de carga y servicio**
- **Reconstrucción de la subestación Con Edison**

Programa fuera de la obra

En respuesta a la necesidad de otros servicios en el Bajo Manhattan, se proponen otros elementos de programa en las áreas adyacentes al área del WTC. Algunas de estas propuestas podrían requerir la adquisición de propiedades, así como la nueva construcción o la renovación de las estructuras existentes, a la vez que evita la demolición de edificios de alta calidad.

Los seis planos conceptuales incluyen uno o más de estos elementos de programa en áreas fuera de la obra adyacentes al lugar:

- **Parque y paseo a lo largo de West Street**
- **Edificios residenciales (incluye las conversiones de los edificios existentes para uso residencial y los desarrollos residenciales nuevos)**
- **Instituciones cívicas y culturales**
- **Centro de tránsito MTA Fulton Street**
- **Renovación de 90 West Street**
- **Iglesia Ortodoxa Griega de San Nicolás**

Sobre la base de los Principios y Proyecto Preliminar Revisado de la LMDC, existen otras consideraciones que los planos exitosos deben cumplir.

Los seis planos conceptuales incluyen las siguientes consideraciones importantes articuladas por los Principios y Proyecto Preliminar Revisado de la LMDC y por el PANYNJ:

- **Mejora de las conexiones de transporte**
- **Mejora del acceso para peatones**
- **Integración con los barrios vecinos**
- **Excelencia de diseño**
- **Continuidad**
- **Preservación de propiedades históricas**
- **Creación de una identidad distintiva y un nuevo perfil**
- **Seguridad**
- **Acceso para personas con discapacidades**
- **Responsabilidad fiduciaria**
- **Viabilidad financiera**
- **Sincronización y programación**





Infraestructura de transporte

Los ataques del 11 de septiembre destruyeron y dañaron la mayor parte del sistema de transporte del Bajo Manhattan. Cada año, millones de personas se trasladarán hasta el Bajo Manhattan para visitar el monumento y cientos de miles de personas que viven y trabajan en el Bajo Manhattan necesitan utilizar el transporte masivo a diario. El desarrollo de un sistema de transporte para el siglo XXI capaz de dar cabida y satisfacer las necesidades de los diferentes usuarios de transporte es crítico.

Además del programa de obras indicado más arriba, la planificación del área del WTC y las áreas adyacentes involucra la reconstrucción del sistema de transporte subterráneo. La reconstrucción del área del WTC no sólo ofrece la oportunidad de reemplazar lo que se perdió, sino de mejorar el sistema de transporte que existía antes del 11 de septiembre. Ahora es posible dar respuesta a dos problemas de larga data: la confusa maraña de líneas de transporte, estaciones y túneles peatonales que atienden el área y la ausencia de enlaces entre los mismos.

Un componente crítico que se debe restaurar es la estación PATH que, antes del 11 de septiembre, trasladaba a más de 80.000 personas por día entre Nueva Jersey y el Bajo Manhattan. La antigua estación PATH se encontraba en el centro del lugar y actualmente se propone mantenerla en el mismo sitio o no lejos de allí. Esta estación subterránea podría alojar un nudo moderno y más eficiente que conectaría a la estación PATH con varias líneas de subterráneos mediante una espaciosa y moderna explanada subterránea. Posiblemente bordeada por negocios minoristas, esta explanada podría extenderse desde el Jardín de Invierno y el World Financial Center hasta el complejo de subterráneos Fulton en Broadway. También podría incluir una gran estación central que haría las veces de nudo de tránsito.

Esta infraestructura es importante para respaldar el nivel de desarrollo del programa y la reactivación del Bajo Manhattan. Aunque no es definitiva, esta configuración se ha convertido en una de las principales candidatas y fue utilizada como una constante en el desarrollo de las variantes de desarrollo exterior. En el futuro, se harán públicas y serán objeto de discusión otras opciones más detalladas para la mejora del transporte en el Bajo Manhattan.

Discusión de los seis planos conceptuales

El enfoque del monumento fue la primera consideración en el desarrollo de los seis planos conceptuales. Los títulos de los planos reflejan las ideas de monumentos que expresan. Los seis planos conceptuales no son propuestas rígidas, sino que contienen elementos que se pueden mezclar y combinar a medida que avanza el proceso de participación del público.

Al evaluar los planos conceptuales, se pueden considerar tres factores importantes: la creación de un monumento apropiado, la restauración del paisaje y el perfil de la ciudad y la reconexión de la estructura de la ciudad.

1. Monumento y espacio abierto

Los monumentos han sido concebidos de diferentes maneras a lo largo de la historia y sus formas pueden variar ampliamente. Un monumento puede ser un espacio abierto, una escultura, un objeto, una sala, un edificio, un museo, o incluso toda una zona. La discusión del monu-

mento en estos planos no tiene por objeto hablar acerca de elementos o diseños específicos, sino más bien determinar el área que será designada para el mismo. El proceso de diseño del monumento tendrá lugar en una etapa posterior.

- ¿Es importante que el monumento esté vinculado con el resto de la obra?
- ¿Es necesario que el monumento esté vinculado con los monumentos nacionales de la Estatua de la Libertad y la Isla de Ellis?
- ¿Es importante contar con diversos espacios abiertos en el World Trade Center?
- ¿Constituyen estas alternativas un emplazamiento apropiado y atractivo para el monumento?
- ¿Es adecuada la superficie y la ubicación del espacio abierto?

2. Identidad, paisaje y perfil

Las torres del World Trade Center formaban parte de la identidad del Bajo Manhattan al igual que Wall Street y el Puente de Brooklyn. Eran un foco del perfil del Bajo Manhattan. En los días despejados se podían ver desde Jersey City y Nassau County. Desde la acera, constituían un punto de referencia constante que se podía ver al final de muchas calles locales. Los 6,5 kilómetros cuadrados del WTC eran ampliamente reconocidos como un centro de actividad comercial y cultural. La manera, y la posibilidad, de que el nuevo desarrollo de la obra represente estos papeles es una consideración importante en la planificación.

- ¿Es importante agregar un ícono o elemento principal al perfil del Bajo Manhattan?
- ¿Es importante que el WTC y sus áreas adyacentes contengan una variedad de usos cívicos, culturales y alternativos?
- ¿Son capaces los planos conceptuales de proporcionar un sentido de amplitud entre los edificios?
- ¿Es importante que el WTC encaje en el paisaje existente, o debe diferenciarse del resto del Bajo Manhattan?

3. Reconexión de la estructura de la ciudad

A la vez que el WTC constituía un ícono nacional, su plano de obra separaba al complejo de los barrios vecinos física y visualmente. Las vistas del Río Hudson desde Broadway eran interrumpidas por las Torres Gemelas, y varias calles sin salida se eliminaron para crear la plaza. El efecto no planeado fue separar un área de otra, como Tribeca de Battery Park y el Distrito Financiero de la ribera del Río Hudson. El restablecimiento de conexiones apropiadas y efectivas es una consideración crítica en el desarrollo de un nuevo plano de obra.

- ¿Es importante establecer corredores que permitan ver los barrios adyacentes?
- ¿Es importante mejorar las conexiones este-oeste entre Battery Park City y el Distrito Financiero?
- ¿Es importante rediseñar West Street para mejorar la experiencia de caminar hasta Battery Park City y la ribera del río?
- ¿Es importante mejorar las conexiones norte-sur entre Tribeca y Battery Park?
- ¿Es importante poder trasladarse fácilmente a pie hacia y dentro del lugar?
- ¿Es importante poder trasladarse fácilmente en automóvil hacia y dentro del lugar?



Reconstrucción de vidas y lugares

Preparado por la Civic Alliance to Rebuild Downtown New York



La destrucción del World Trade Center ha planteado interrogantes no sólo acerca del futuro del lugar, sino acerca del futuro del Bajo Manhattan en su totalidad. Esto, a su vez, ha planteado interrogantes acerca del desarrollo comercial, el empleo, el transporte, las viviendas, los parques y otras cuestiones. La construcción de un futuro para el lugar del World Trade Center, a raíz de la necesidad, significa la construcción de un futuro para el Bajo Manhattan y la región. En este momento, el Bajo Manhattan compite como centro de negocios no sólo con otras partes de Nueva York, sino con Hong Kong, Tokio y Londres. ¿Cuáles son las opciones, no sólo para el WTC, sino para todo el Bajo Manhattan? A continuación, se mencionan algunas cuestiones y opciones cuyo objetivo es estimular la discusión acerca de las alternativas de redesarrollo que enfrentamos.

Desarrollo económico y empleo

Los 2,5 kilómetros cuadrados de terreno y ribera del río sobre los que se asienta el Bajo Manhattan han sido generadores de empleo y riqueza desde la fundación de la ciudad hace cuatro siglos. Sin embargo, durante la última mitad del siglo, las firmas de servicios financieros, que tradicionalmente han sido la base de la riqueza del área, han comenzado a trasladarse gradualmente a la periferia del centro de Manhattan, Nueva Jersey y otras partes de la región. Esta tendencia se aceleró bruscamente luego del 11 de septiembre. Por lo tanto, al tomar decisiones acerca del lugar del World Trade Center, acerca del transporte, los impuestos y otras políticas, ¿deberían los líderes de la ciudad y el estado tratar de mantener el área principalmente como un centro de servicios financieros, o deberían tratar de reposicionarla en una función nueva o modificada?

El futuro del Bajo Manhattan como un centro de negocios determina la forma de empleo y el tipo de trabajo de muchas personas. En un segundo, miles de personas perdieron sus empleos a raíz de los sucesos del 11 de septiembre, desde un trabajador de un restaurante en el Barrio Chino con un sueldo mínimo hasta un banquero que ganaba millones. De hecho, la mayoría de las personas que perdieron sus empleos recibían sueldos bajos. Otros han debido aceptar el subempleo. ¿Cómo podemos ayudarlos a ponerse en pie nuevamente? ¿Y cómo podemos ayudarlos a ellos y a otros a conseguir y conservar buenos trabajos? ¿Podemos diseñar decisiones políticas y de inversión para construir una economía que genere mejores empleos para más personas?

Datos concretos:

- 530.000 personas trabajaban en el Bajo Manhattan antes del 11 de septiembre.
- Aproximadamente 7 de cada 10 trabajadores del Bajo Manhattan vivían en la Ciudad de Nueva York, mientras que 3 de cada 10 vivían en Nueva Jersey, Long Island, al norte del estado de Nueva York o en Connecticut.
- Antes del 11 de septiembre, las firmas de servicios financieros empleaban a 3 de cada 10 trabajadores del Bajo Manhattan, pero pagaban salarios que superaban en más de tres veces a los de otras industrias.
- A fines de los años 90, muchas industrias, desde servicios informáticos hasta restaurantes y negocios minoristas, crecieron mucho más rápidamente que los servicios financieros.

- Antes del 11 de septiembre, el Bajo Manhattan tenía 11 millones de metros cuadrados de oficinas que lo convertían en el tercer distrito comercial de Estados Unidos.
- Más de 2,8 millones de metros cuadrados de oficinas fueron destruidos o significativamente dañados el 11 de septiembre.
- Se calcula que más de 100.000 personas perdieron sus empleos en toda la ciudad a raíz de los sucesos del 11 de septiembre y muchos otros vieron reducida su semana laboral y están actualmente subempleados.
- El 60 por ciento de los que perdieron sus empleos trabajaban en industrias en las que el salario promedio era de $11 la hora o inferior. El 80 por ciento de ellos vivía fuera de Manhattan y más de la mitad eran nuevos inmigrantes.

Opciones

Entre los futuros y las opciones que se analizan:

1. Inversión en transporte, telecomunicaciones y un ambiente de trabajo atractivo en el Bajo Manhattan para facilitar la generación de fuentes de empleo de todo tipo.
2. Mantenimiento de la posición del Bajo Manhattan como un centro de negocios financieros para asegurar que la compra-venta de acciones, los bancos y las compañías de seguros continúen generando trabajo e ingresos para la ciudad y la región.
3. Diversificación de los tipos de negocios en el Bajo Manhattan y la ciudad mediante inversiones, educación, capacitación y políticas agrarias que ayuden a desarrollar sectores de la economía.
4. Establecimiento de programas amplios y generosos que retengan a las personas que perdieron sus empleos directa o indirectamente a raíz de los sucesos del 11 de septiembre. Estos programas también podrían otorgar préstamos para viviendas y gastos personales.
5. Fortalecimiento de la función del Bajo Manhattan como un destino turístico de primer nivel mediante la inversión en mejores parques, servicios culturales y opciones de transporte.

Consideraciones

- ¿Qué acciones son necesarias para reactivar y fortalecer la economía del Bajo Manhattan, incluidos su centro comercial y los barrios que están al sur de la calle Houston?
- ¿Puede el esfuerzo de reconstrucción crear una economía más fuerte y equitativa para la Ciudad de Nueva York y toda la región metropolitana?
- ¿Deberíamos tratar de conservar a Wall Street como uno de los centros financieros líderes en el mundo?
- ¿Es posible que el aumento de salarios para los empleos con menores ingresos aumente la competitividad de la región a largo plazo a través de la mejora de la fuerza de trabajo, o perjudicará la competitividad económica de la región?
- ¿Debería el gobierno invertir en la capacitación de trabajadores y en impulsar a las industrias a establecer buenos empleos de carrera y escalafones, o deberían ser las fuerzas del mercado las que determinen la asignación de empleos y los salarios?
- ¿Cuál es la relación entre el suministro de viviendas accesibles y nuestra capacidad para retener y atraer negocios?



Transporte



El increíble número de personas que viven y trabajan diariamente en el Bajo Manhattan sólo es posible gracias a la densa red de líneas de transporte subterráneas que las lleva hasta allí de manera rápida y eficiente. Si el área dependiera de los automóviles particulares, se necesitarían enormes espacios de estcionamiento y no habría lugar para los rascacielos. Incluso antes del 11 de septiembre, el sistema presentaba serias deficiencias y limitaciones. Para muchos, la mejora del sistema de transporte del área ha sido siempre uno de los caminos más rápidos para el crecimiento económico, ya que permitiría que más personas vivan y trabajen allí.

Los ataques terroristas del 11 de septiembre destruyeron o dañaron gran parte del sistema de transporte del Bajo Manhattan, uno de los más grandes del mundo. Inicialmente, se cerraron once estaciones de transporte rápido, se modificaron los recorridos de los servicios de autobuses y transbordadores, se cerraron calles en o cerca de la zona cero para la reparación de los servicios públicos y sólo se permitió el acceso a vehículos que cumplian con las reglas de automóviles compartidos. La necesidad de reparar los daños ha planteado el interrogante de si éste es el momento de reparar los defectos que han existido históricamente en el sistema de transporte del Bajo Manhattan, a pesar de la gran cantidad de líneas que llegan hasta allí. Esto incluye la oportunidad de facilitar el acceso a todas las modalidades del sistema de transporte para las personas con discapacidades.

Datos concretos

- Número de estaciones de tránsito, líneas de transporte, rutas de autobuses directos y líneas de transbordadores que van hasta el Bajo Manhattan: 28 estaciones de tránsito masivo, 16 líneas de transporte rápido, más de 20 rutas de autobuses directos y 14 líneas de transbordadores.
- Número de personas que viajaban diariamente a sus trabajos en líneas de transporte masivo al Bajo Manhattan antes del 11 de septiembre: 500.000. Número de personas que utilizan el subterráneo: 400.000
- Cantidad de kilómetros cuadrados de estacionamiento que el World Trade Center hubiera requerido para sus trabajadores si el centro no hubiera estado servido por líneas de transporte masivo: 152 kilómetros cuadrados (o una gran parte del Bajo Manhattan).

Opciones

Estos problemas y desafíos han derivado en numerosas propuestas. Tres de ellas son:

1. Construcción del Downtown Concourse (Explanada subterránea del Bajo Manhattan) de 600 metros y la estación conectora central correspondiente. El nudo central del Downtown Concourse sería la estación Fulton/Broadway/Nassau Street reconstruida y rediseñada (y conectaría los trenes 2, 3, 4, 5, A, C, J, M, Z y PATH) con corredores comprensibles, tragaluces y un mejor acceso para las personas con discapacidades. La explanada dispondrá de aceras móviles y comercios minoristas relacionados con las personas que viajan diariamente a sus trabajos en un ambiente atractivo.
2. Establecimiento de un plan de Administración de Calles que reconoce la primacía de los peatones a la vez que permite el tránsito esencial. En la actualidad, la mayoría de las calles del Bajo Manhattan, muchas de las cuales son muy estrechas y se remontan a la fundación de la ciudad en el siglo XVII, están obstruidas con automóviles, camiones y autobuses de todo tipo, entorpeciendo el uso de las aceras por parte de la gran cantidad de personas que viven y trabajan en el área.
3. Mejora del acceso ferroviario de las personas que viajan diariamente a sus trabajos en el Bajo Manhattan. Las propuestas incluyen la conexión de la línea Long Island Railroad, que une MetroNorth, la aceleración de la construcción del subterráneo de Second Avenue y el estudio de varias ubicaciones posibles para la estación PATH del Bajo Manhattan.

Consideraciones

- ¿Cómo decidimos dónde invertir los limitados recursos públicos en inversiones de transporte?
- ¿Deberían los proyectos como el Downtown Concourse y el nudo de transporte servir como precedente para otros, como la mejora del ferrocarril regional para las personas que viajan diariamente a sus trabajos o la depresión de la calle West?
- ¿Deberíamos invertir en los sistemas de transporte de otras partes de Nueva York antes que en el Bajo Manhattan?
- ¿Pueden las inversiones en transporte mejorar el Bajo Manhattan como centro comercial y generar más impuestos para toda la ciudad?



Viviendas

Encontrar un lugar para vivir en Nueva York a un precio accesible resulta difícil para la mayoría de las personas de la ciudad, pero particularmente para aquellos que ganan menos dinero. Históricamente, el gobierno ha representado un papel importante en la ayuda para resolver los elevados costos de las viviendas, aunque existen diferentes maneras de encararlo. Algunas opciones involucran la ayuda a corto plazo para personas afectadas directamente por los ataques terroristas, incluidos los afectados por desalojos. Otros involucran políticas a más largo plazo para incrementar el suministro de viviendas accesibles que ayudan a la ciudad a atraer y retener nuevos negocios.

Datos concretos

- Total de residentes al sur de Canal Street, en el Bajo Manhattan: 34.000. Residencias de Battery Park City y el distrito financiero: 25.000.
- Cantidad de unidades de vivienda subsidiadas a convertirse a la tasa de mercado: 14.287 unidades en las unidades de Mitchell-Lama, en los districtos comunales 1, 2 y 3; 3.103 unidades de la Sección 8 al sur de la calle 14; 14.411 unidades al sur de la calle 14.
- Los bonos Federal Liberty emitidos luego del 11 de septiembre se están utilizando para producir más viviendas de lujo y menos viviendas accesibles que lo normal, según los requerimientos federales corrientes.
- Más de medio millón de inquilinos en la ciudad (uno de cada cuatro hogares) utilizan más de la mitad de sus ingresos para pagar el alquiler; esta cifra es aún más alta en el Bajo Manhattan.

Opciones

1. Asignación de una porción de los fondos de asistencia federal para mantener y preservar el suministro existente de viviendas accesibles al sur de la calle 14 y en otras partes de la ciudad.
2. Construcción de viviendas para personas con bajos ingresos en otras partes de la ciudad donde los terrenos son más económicos, aunque esto podría significar dividir la ciudad aún más por nivel de riqueza e ingresos.
3. Búsqueda de alternativas para elevar los salarios para que los ingresos sean más equitativos y los subsidios para viviendas, menos necesarios.
4. Suministro de más dinero en vales de alquiler que se puedan utilizar en cualquier parte de la ciudad (aunque la falta de lugares para utilizarlos ha dejado a mucha gente con vales sin usar).

Consideraciones

- ¿Estamos dispuestos a reasignar recursos federales que la Ciudad de Nueva York recibió para hacer frente a este problema?
- ¿Estamos dispuestos a establecer exigencias de zonificación globales donde cada nuevo desarrollo contribuya a un fondo para el desarrollo de viviendas accesibles, como lo han hechos varias otras ciudades?
- ¿Se deben mantener los requerimientos federales para viviendas accesibles y otras reglas para la promoción de viviendas accesibles?

Parques y cultura

El Bajo Manhattan es el centro histórico de la ciudad, rodeado de agua, en el que cada calle está a unos pocos minutos a pie de la ribera. Sin embargo, el acceso a la ribera no siempre es fácil, a pesar de su proximidad. Existen propuestas para capitalizar la cercanía de la ribera mediante el establecimiento de una red de parques, así como la mejora del servicio de transbordadores. Asimismo, el Bajo Manhattan alberga importantes museos e instituciones culturales, que podrían formar enlaces en rutas peatonales.

Datos concretos

- Cifras de visitas anuales: Estatua de la Libertad: 4,3 millones; Monumento Nacional Castle Clinton: 2,5 millones; Museo Nacional del Indio Americano: 330.000; Museo South Street: 61.000.
- El Bajo Manhattan posee 32 kilómetros cuadrados de espacios abiertos, incluidos parques en Battery Park City, Battery Park y City Hall.
- Existen más de 24 plazas públicas.

Opciones

1. Consideración y mejora de la identidad del Bajo Manhattan como el centro histórico de la ciudad mediante el otorgamiento de incentivos especiales para la preservación histórica.
2. Desarrollo de un sistema más robusto de parques, espacios públicos y destinos culturales.
3. Regulación del tránsito, el estacionamiento, los camiones y otras actividades para mejorar el aspecto y la experiencia de la vista.
4. Conversión a tránsito peatonal de partes del Bajo Manhattan.

Consideraciones

- ¿Es posible crear un mejor ambiente peatonal en el Bajo Manhattan? ¿Vale la pena sacrificar parte del espacio para automóviles para hacerlo?
- ¿Es importante establecer mejores espacios públicos, parques, museos y servicios culturales para el redesarrollo del Bajo Manhattan?
- ¿Cuál es el equilibro correcto entre parques que satisfacen las necesidades de los residentes locales y aquellos que atraen a los turistas y residentes regionales?
- ¿Es importante conectar el Bajo Manhattan con la ribera?

Creación de un monumento: Diseño del proceso



La tragedia del 11 de septiembre afectó directamente las vidas de muchos miles de personas que murieron o sus familias y amigos, quienes quedaron con heridas profundas que necesitan cicatrizar. La tragedia también marcó profundamente a toda esta nación, de hecho al mundo entero. En respuesta inmediata a los sucesos del 11 de septiembre, surgieron monumentos espontáneos en todo el mundo, ya que toda las personas expresaron lo que es una necesidad humana fundamental: la de recordar y reflexionar acerca de nuestras pérdidas.

Algunas personas consideran que la mejor manera de recordar a los que murieron el 11 de septiembre es reconstruyendo las torres gemelas tal como eran. Otros creen que la mejor manera es construyendo nada más que un parque respetuoso. Algunos desearían ver un museo y espacio para la contemplación. Otros desearían ver un monumento espectacular, "una Torre Eiffel del Siglo XXI", que domine el perfil. Y también están aquellos que creen que más allá de un monumento o parque, la creación de un nuevo distrito urbano vital y activo es el monumento más apropiado para todos.

Los monumentos desde el 11 de septiembre hasta la fecha han abarcado una variedad de emanaciones creativas, incluidas la colocación de afiches de personas desaparecidas y la creación de santuarios alrededor de los mismos, la exposición de la esfera de bronce dañada que supo estar en la plaza del WTC en Battery Park y hasta el impresionante tributo de luces, las columnas gemelas de luces que apuntan al cielo, ahora apagadas, que se vieron en toda la región.

Los eventos del 11 de septiembre también dejaron cicatrices profundas en Pensilvania y el Pentágono. Una escultura conmemorativa se ha establecido en Shanksville, Pennsylvania para honrar a aquellos que perdieron la vida en el Vuelo 93. Y para la primavera, se programó la plantación de un bosquecillo conmemorativo en el Pentágono para honrar las vidas que se perdieron allí.

¿Cuál es la mejor manera de proceder en el desarrollo del diseño de un monumento dentro del contexto de la reconstrucción del WTC? Ya se han iniciado algunas acciones y se ha desarrollado un número de ideas.

Lo que se ha hecho hasta la fecha

En el primer evento de "Listening to the City", el 7 de febrero, 650 participantes efectuaron su aporte a cuatro preguntas clave.

- Cuando se les preguntó "¿para quién es el monumento?", los participantes respondieron: para los que quedaron atrás, para los que sobrevivieron, para los que vinieron al rescate, para los que ofrecieron ayuda, para los que vienen a comprender, para los que son nuestro futuro, para los estadounidenses y para el mundo.
- Cuando se les preguntó "¿qué debería conmemorar el monumento?", respondieron: los individuos que perdieron sus vidas; los ideales democráticos y la libertad; la unidad y la capacidad de recuperación de Estados Unidos; los trabajadores de rescate y emergencia que permanecieron incontables horas ayudando en la recuperación; todos aquellos que perdieron la vida en los ataques del 11 de septiembre y en el atentado terrorista al World Trade Center en 1993.
- Cuando se les preguntó "¿cuáles son los mensajes que deberían ser transmitidos por este monumento?", respondieron: paz, esperanza, serenidad, respeto, reflexión, espiritualidad, cicatrización y renovación.
- Cuando se les preguntó "¿qué debería incluir el monumento?", respondieron: un sector privado para las familias, un monumento viviente, un museo, espacios artísticos y culturales, una tumba para los restos no identificados, espacio abierto y luz del sol, un santuario para la cicatrización y la renovación y los nombres de todas las víctimas.

Los participantes de "Imagine New York", una iniciativa que contó con la participación de 3.500 ciudadanos para prever la recreación de Nueva York después del 11 de septiembre, expresaron esperanzas similares. "Se debería diseñar un monumento internacional global para el área del World Trade Center que recuerde a todas las víctimas del 11 de septiembre, incluidos aquellos en Washington DC y Pensilvania, así como el no a la violencia de Nueva York. El monumento debería captar la magnitud de la pérdida colectiva, pero también debería honrar a las víctimas individuales y sus vidas de manera igualitaria, con un símbolo físico o representación de cada individuo."

También podemos aprender de cómo se crearon otros monumentos para otras situaciones. Por ejemplo, después del bombardeo en Oklahoma City, en 1995, el alcalde designó un comité voluntario de 350 miembros. Antes de arrancar con la cuestión del diseño, el comité estableció las metas que debería cumplir el monumento. Con el Monumento a Vietnam, un comité de veteranos y otras personas designaron un jurado, que evaluó los resultados de una competencia de diseño internacional.

Proceso de creación de un monumento

La creación de un monumento apropiado para el 11 de septiembre es uno de los desafíos más imperiosos y críticos que enfrentamos en este momento. Por lo tanto, el proceso de su creación es fundamental. Para la elaboración de nuestro proceso, necesitamos considerar una amplia variedad de interrogantes que incluyen:

- ¿Cuál es la manera apropiada de interpretar los eventos del 11 de septiembre para los futuros visitantes, incluidos los de

las generaciones futuras?

- ¿Cómo se debería determinar la ubicación del monumento? ¿Se debería determinar primeramente la ubicación o debería la idea de diseño del monumento generar la selección del lugar?
- Además de las familias, ¿quienes deberían participar en el proceso del monumento? Si se desea una participación variada, ¿cuál es la mejor manera de lograrla?
- Independientemente del tamaño, ¿cómo se debería integrar el monumento a la obra de 6,5 kilómetros cuadrados: mediante conexiones físicas o sobre las base de temas y valores?
- ¿Cómo se deberían elegir los diseñadores?
- ¿Cómo podemos crear un programa para el desarrollo del monumento que equilibre las necesidades a veces conflictivas de las familias, los sobrevivientes, los residentes, los negocios del Bajo Manhattan y otros?
- ¿Cómo podemos garantizar el desarrollo de diseños realmente creativos?

Reconstrucción del Bajo Manhattan: Quién es quién

The Civic Alliance to Rebuild Downtown New York

Junto con la New York University, el Pratt Institute y la New School University, la Regional Plan Association ha convocado a la Civic Alliance to Rebuild Downtown New York para idear estrategias de redesarrollo del Bajo Manhattan, luego del ataque del 11 de septiembre al World Trade Center. La Civic Alliance es una coalición de más de 85 grupos comerciales, comunitarios y protectores del medio ambiente, representativos de un amplio espectro de Nueva York y la región, que está proporcionando una gran ayuda en la defensa y planificación civil para la reconstrucción del Bajo Manhattan. La Alianza trabaja estrechamente con la Lower Manhattan Development Corporation, la Empire State Development Corporation, el Port Authority de New York y New Jersey y la Ciudad de Nueva York para crear un proyecto ambicioso que revitalice el Bajo Manhattan.

La Lower Manhattan Development Corporation

La Lower Manhattan Development Corporation (LMDC) es una corporación que integra al estado y la ciudad, constituida por el gobernador y el alcalde, para supervisar y coordinar la reactivación y la reconstrucción del Bajo Manhattan al sur de la calle Houston y crear un monumento permanente que honre a los que perdieron la vida el 11 de septiembre. La LMDC está dirigida por una junta directiva de 16 miembros, ocho designados por el gobernador y ocho, por el alcalde, y su director es John C. Whitehead. Louis R. Tomson ocupa los cargos de presidente y director ejecutivo.

La LMDC trabaja con el PANYNJ, la propietaria de los 6,5 kilómetros cuadrados sobre los que una vez se erigió el World Trade Center, para coordinar la planificación a largo plazo de la obra, incluido un monumento apropiado. Actualmente, la LMDC está trabajando en un número de iniciativas para alcanzar la importante meta de reactivar el área al sur de la calle Houston, en coordinación con las comunidades y los accionistas del Bajo Manhattan.

El Port Authority de New York y New Jersey (PANYNJ)

La Port Authority es una agencia pública biestatal formada por los estados de Nueva York y Nueva Jersey en 1921 para promocionar y fortalecer el comercio de la región portuaria. El PANYNJ está dirigido por una junta de 12 inspectores, seis de los cuales son designados por cada gobernador. Los inspectores trabajan ad honorem.

En julio de 2001, las Torres Gemelas del World Trade Center (WTC 1 y 2) y los edificios 4 y 5 fueron arrendados por 99 años a Silverstein Properties, Inc. Las áreas minoristas del World Trade Center fueron arrendadas por el mismo periodo a Westfield America.

Junto con su agencia pública asociada, el PANYNJ está dedicado a avanzar en un proceso público global para reconstruir el WTC; para ofrecer un tributo adecuado a los que murieron el 11 de septiembre y a los trabajadores de rescate; para ayudar a restaurar la vitalidad económica del Bajo Manhattan; y para mejorar el sistema de transporte del Bajo Manhattan. Mientras se esfuerza por alcanzar estas metas, el PANYNJ también está trabajando para proteger y mejorar la seguridad pública y en todas sus instalaciones y para renovar y mejorar los enlaces de transporte críticos en toda la región, como se determinó en su programa de inversión a cinco años de $9.500 millones.

Conclusiones:

Como podemos ver, la tarea de recordar y reconstruir que tenemos por delante es sobrecogedora y exigirá nuestras reservas más profundas de fé, buena voluntad y energía. Debemos proceder y, además, no debemos dejar atrás a nadie en el proceso. Hay mucho en juego en las decisiones acerca de la reconstrucción del Bajo Manhattan como para reflejar las opiniones de sólo una u otra parte de esta gran ciudad y región. Estas decisiones deben reflejar lo que más nos beneficie a todos los que hoy estamos vivos y a las generaciones futuras.

"Listening to the City" se está llevando a cabo hoy para garantizar que todas las voces puedan influir en estos asuntos. Éste no es simplemente un evento. Hoy no se tomarán decisiones definitivas. Sobre la base de los acontecimientos, habrá más elecciones que necesitarán ser evaluadas y consideradas y que, una vez más, requerirán de la sabiduría colectiva de ciudadanos diversos y bien informados de la ciudad y la región.

Después del desastre, hubo protestas generalizadas que exigieron un diálogo público antes de que las decisiones fueran tomadas. Muchas personas demostraron su compromiso de mantener este diálogo, como lo evidencian los que hoy están aquí y el extraordinario nivel de participación en otros eventos similares durante estos últimos meses. "Listening to the City" forma parte de un proceso mucho mayor de democracia verdadera, uno que continuará atrayendo a todo tipo de personas de la región para compartir la responsabilidad de reconstruir la clase de ciudad en la que todos queremos vivir, trabajar y sentir orgullo.

Patrocinadores

El evento "Listening to the City" del 20 de julio en el Jacob Javits Center está organizado por la Civic Alliance to Rebuild Downtown New York y patrocinado por el Center for Excellence in New York City Governance en la Robert F. Wagner Graduate School of Public Service de la New York University, la Regional Plan Assocation, el Pratt Institute's Center for Community and Environmental Development, la New School's Milano Graduate School y America*Speaks*.

FUNDADORES

The Atlantic Philanthropies
Rockefeller Brothers Fund
Lower Manhattan Development Corporation
Rockefeller Foundation
W. K. Kellogg Foundation
JP Morgan Chase
AOL/Time Warner
Merrill Lynch
Con Edison
Department of Housing and Urban Development (HUD)

Si desea obtener información, comuníquese con:

Civic Alliance to Rebuild Downtown New York
4 Irving Place, 7th Floor
New York, NY 10003
www.listeningtothecity.org

Varias de las fotografías publicadas en este folleto han sido generosamente donadas por NYCfoto www.nycfoto.com

Las demás fotografías fueron proporcionadas por Project for Public Spaces

La Civic Alliance to Rebuild Downtown New York

CONVOCA
Regional Plan Association

UNIVERSIDADES ASOCIADAS
New School University • New York University • Pratt Institute

PARTICIPANTES DE LA CIVIC ALLIANCE: American Institute of Architects (New York Chapter) America*Speaks* • Alliance for Downtown New York • American Planning Association (NY Metro Chapter) • American Society for Landscape Architects • American Society for Public Administration (NY Metro Chapter) • Andy Warhol Foundation for the Visual Arts • Architecture Research Institute Asian American Federation of New York • Asian Women in Business • Association for a Better New York • Business Labor Community Coalition • Center for an Urban Future • Center for New York City Law • Center for Urban Research • Citizens Budget Commission • Citizens Housing & Planning Council • Citizens Network for Sustainable Development • Citizens Union • City Labor Coalition Columbia University Center for Urban Research and Policy • Commonwealth Fund Community Board 1 Community Cartography • Community Service Society • Consortium for Worker Education CUNY Institute Urban Systems • Design Trust for Public Space • Disabled Action of Metropolitan New York • Environmental Advocates of New York • Environmental Defense • Environmental Simulation Center • Fine Arts Federation of New York • Fiscal Policy Institute Five Borough Institute Ford Foundation • General Contractors Association • Guggenheim Museum Housing First! Hunter College • Independence Community Foundation • Institute for Urban Design J.M. Kaplan Fund • Jobs with Justice • Landair Project Resources • Lawyers Alliance for New York Lincoln Square B.I.D. • Robert J. Milano Graduate School (New School University) • Municipal Art Society National Executive Service Corps • Natural Resources Defense Council • New York Building Congress • New York City Central Labor Council • New York Community Trust • New York Conservation Education Fund • New York League of Conservation Voters • New York New Visions NOW Legal Defense and Education Fund • NY Lawyers for Public Interest • NYPIRG Straphangers Campaign • NYS AFL-CIO • NYU Brennan Center for Justice • NYU Center for Excellence in New York City Governance • NYU Institute for Civil Infrastructure Systems • NYU Institute of Public Administration • NYU Real Estate Institute • NYU Robert F. Wagner Graduate School of Public Service • NYU Rudin Center for Transportation Policy and Management • NYU Furman Center for Real Estate and Urban Policy • Pace University • Parks Council • Pratt Institute Center for Community and Environmental Development • Project for Public Spaces • Real Estate Board New York Rebuild Downtown Our Town • Riverside South Planning Corporation • Rockefeller Brothers Fund • Rutgers University • Salmagundi Club • Surdna Foundation • Sustainable South Bronx • Take the Field The Century Foundation • Transit Workers Union Local 100 • Tri-State Transportation Campaign Urbanomics • Van Alen Institute • Wall Street Rising • West Harlem Environmental Action Women's City Club • Women in Housing and Finance • YMCA of Greater New York

AGRADECIMIENTOS:

"Listening to the City" desea agradecer a los siguientes grupos e individuos por su colaboración en este proyecto:

Bruce Davidson (MAGNUM Photos)
Raymond Depardon (MAGNUM Photos)
Stephen Heintz
Eugene McGrath
New York Cares
New York Historical Society
New York Trial Lawyers
Association
New York Waterway
Richard Parsons
David Rockefeller

Comité Asesor de "Listening to the City", que incluye representantes de:

American Arab Anti-Discrimination Committee
Asian American Legal Defense and Education Fund
Asian Americans for Equality
Asociacion Tepeyac
Central Brooklyn Churches
Children's Aid Society
City Project
Common Cause
Community Board One
Community Board Two
Community Board Three
Council of the City of New York
FDNY
Global Kids, Inc.
Good Jobs New York
Greater New York Labor-Religion Coalition
Housing First!
Imagine New York
Neighborhood Economic Development Advocacy Project
New Jersey Association of Railroad Passengers
New York City Environmental Justice Alliance
New York City Partnership
New York Immigration Coalition
New York Jobs with Justice
New York New Visions
New York Women's Foundation
Nkiru Center for Education and Culture
Partnership for New Jersey
Port Authority of New York & New Jersey
SEIU Local 32BJ
Wall Street Rising

Diseño: Checkman Design Inc.