

MAY 2018 / VOL 106 NO 5
US \$7 CAN \$9

LANDSCAPE ARCHITECTURE MAGAZINE

THE MAGAZINE OF THE AMERICAN
SOCIETY OF LANDSCAPE ARCHITECTS



LIVE IT UP

Floor Associates' vertical garden
in Scottsdale, Arizona

MEMPHIS CROSSING

Ritchie Smith Associates
walks the Harahan Bridge

JOHNSTOWN, RIVER TOWN

Learning to love its old *bête noire*

TORONTO'S BENTWAY

Iced up and ready to skate

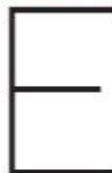
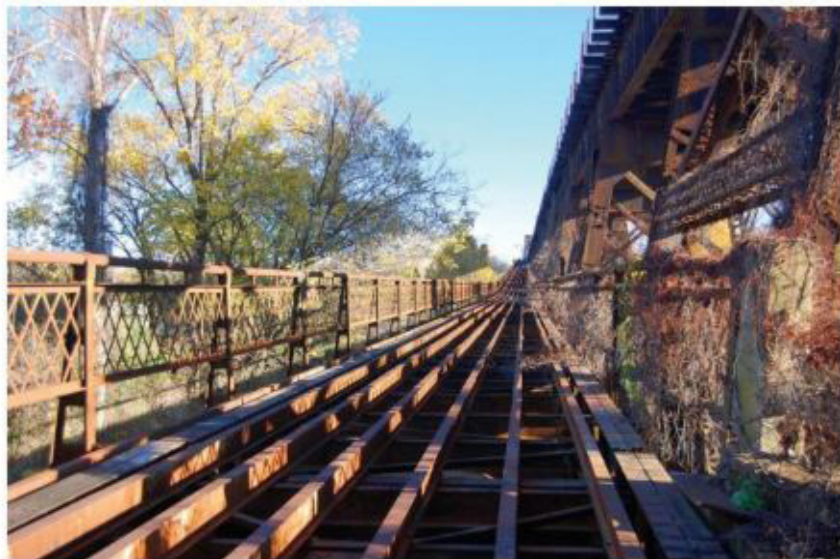


BIG RIVER CROSSING
El nuevo camino sustituye
la antigua "vía vagoneta"
para coches y carruajes
junto a las pistas en un
puente ferroviario de 1916.

EL PUENTE A TODAS PARTES

**UNA TERRENO PARA PEATONES Y BICICLETAS A TRAVÉS DEL RÍO
MISSISSIPPI UNE MEMPHIS A UN MUNDO GRANDE Y AMPLIO.**

POR JONATHAN LERNER



L PUENTE DE HARAHAN, que cruza el río Mississippi en la ciudad de Memphis, Tennessee, se inauguró en 1916. En su centro se extendían las vías del ferrocarril. En voladizo a cada lado había una “vía vagoneta” de 4 metros (14 pies) de ancho para autos, camiones, carros tirados por caballos y peatones. Este es lo que se llama un puente de armazón en celosía con una superestructura de red y algo como un conjunto de erectores gigantes. Sin embargo, los dos caminos laterales, originalmente fueron entablados en madera. Los trenes tienden a deshacerse de fragmentos y chispas y no sólo los antiguos que soplaban los escombros ardientes de sus chimeneas humeantes. “Es como la metralla”, dice el arquitecto paisajista Ritchie Smith, ASLA. “Piedras, clavos, cualquier cosa que esté en esas pistas simplemente se pulveriza e incluso se puede incendiar”. En 1928, las carretas del Ha-

rahan se incendiaron y se quemó fuera de control. “Tenían toda el agua que querían a unos 35 metros (120 pies) abajo, pero no hubo manera de sacarlo arriba,” dice él irónicamente. Reconstruido, el Harahan continuó transportando el tráfico de automóviles hasta que un puente de carretera se abrió cerca en 1949. La cubierta del “vía vagoneta” se eliminó. Luego, hace poco, solo los trenes usaban el puente oficialmente. “Hay todo tipo de personas que, cuando eran niños, trataban de atravesarlo. ¿Qué tan tentador fue eso?” pregunta Lissa Thompson, ASLA, coprincipal en la empresa de Smith en Memphis, Ritchie Smith Associates.

Tentador de hecho. Cualquiera que esté dispuesto a trepar por las vigas expuestas podría haber sido recompensado con una vista panorámica que se extiende desde el horizonte del



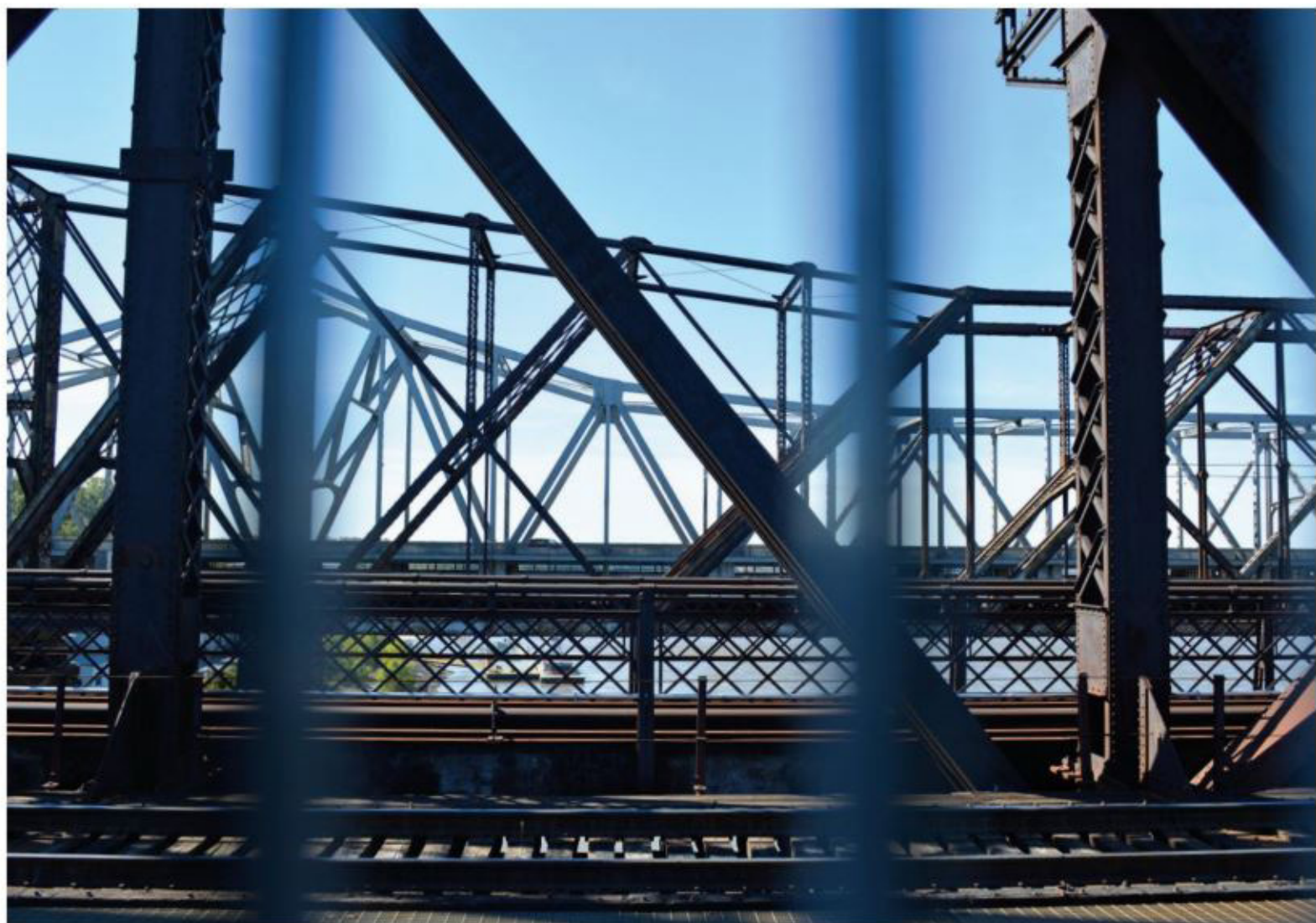
ARRIBA
En el lado de Arkansas, la antigua vía vagoneta descendió suavemente antes de girar para enviar el tráfico bajo las vías del ferrocarril.

RITCHIE SMITH, ASLA

DERECHA
Una sección vestigial de la abandonada autopista elevada se transformó en una plaza.

ABAJO
Bolardos abovedados y concreto teñido distinguen el camino de la area de la plaza.



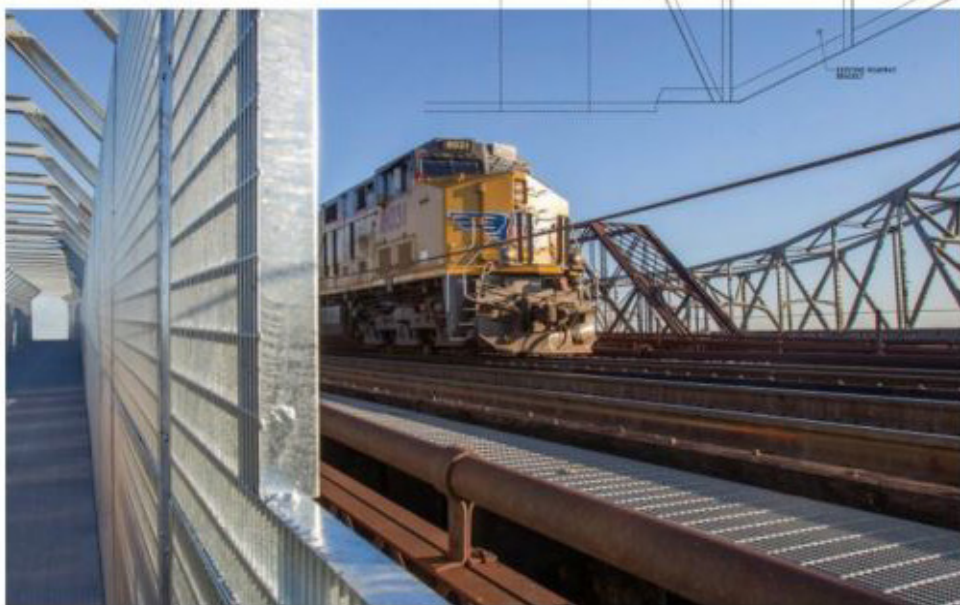
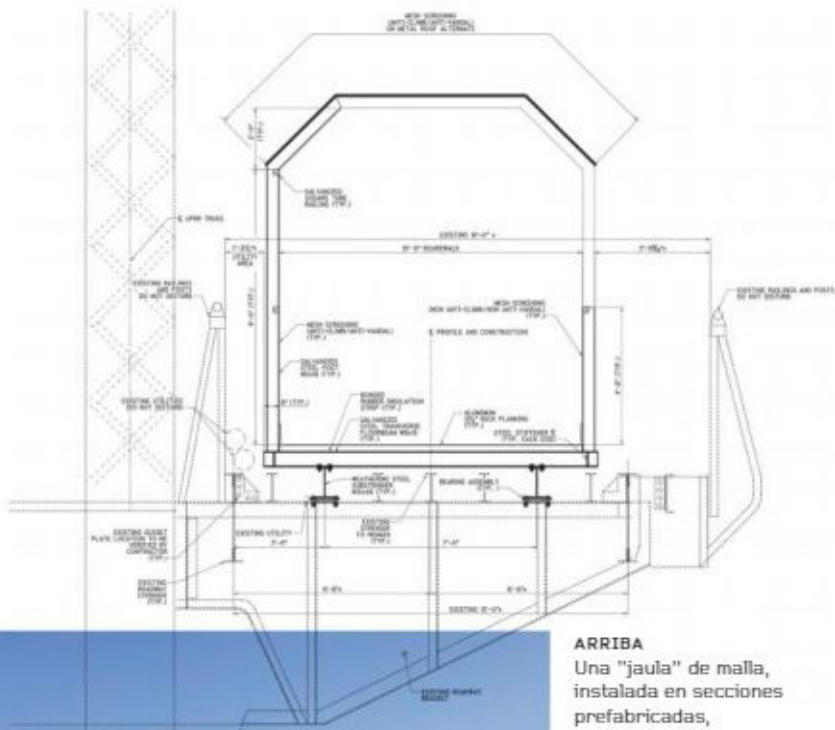


Pero apenas estas inseguro. Thompson dice: “Cada vez que te acercas al río y comienzas a mirar cualquiera de estos puentes, la gente sale y te pregunta qué estás haciendo”. En este caso, esa cohorte incluyó la Seguridad Nacional (Homeland Security), la Oficina Estatal de Preservación Histórica (State Historic Preservation Office), el los del ferrocarril y las múltiples capas de gobierno. Sus preocupaciones incluyeron ataques terroristas, saltadores de suicidio, juicios de responsabilidad, acceso universal, y honra del diseño y el arte de la vieja estructura centenaria. La solución de la jaula de malla, que se dirige a algunos de esas preocupaciones, fue elaborada conjuntamente entre la

empresa de Smith, los arquitectos de Self+Tucker, y la empresa de ingenieros HDR. En el lado que afronta las pistas, la malla se eleva casi 3 metros (9 pies), luego se eleva hacia arriba para alcanzar un poco más de 3 metros (11 pies), este es tanto una barrera de antisubida y una defensa contra la chispas y los escombros. La pasarela peatonal sí mismo es unos 3 metros (10 pies) de ancho; podría haber sido más amplio, pero el costo lo impidió. Esto deja un espacio de casi un metro (4 pies), en el lado del río, entre la barandilla de la jaula, de la misma malla—una angosta y vertical rejilla de acero galvanizado—y la barandilla de hierro original del puente, con su patrón de diamante

abierto, que ahora está patinado en óxido. El contraste entre los dos diseños resalta la historia del puente. El espacio abierto entre ellos mejora la sensación de suspensión sobre el río, mientras que la vieja barandilla, aunque ya no es funcional, reitera la sensación de seguridad.

Donde el puente pasa sobre la orilla de Arkansas, la antigua vía vagoneta comienza a descender en una pendiente de 3 por ciento. Las vías del tren mantienen su elevación por kilómetros más allá del puente, en una berma, para permanecer sobre el río Mississippi que casi garantiza inundaciones anuales. Pero la carretera fueraborda baja para que pueda



ARRIBA
Una "jaula" de malla, instalada en secciones prefabricadas, proporciona la superficie de la pasarela y la protección contra los escombros voladores y la caída al río.

IZQUIERDA
Los visitantes pueden tener un encuentro inusualmente cercano con los trenes de mercancías que aún usan el puente.

OPUESTO
Los tres puentes paralelos, aunque no idénticos, tienen estructuras de armazón en celosía.

girar y hacer un cruce separado por la pendiente a unos 4 metros (15 pies) por debajo del ferrocarril. Debido al riesgo creciente de fragmentos que cae sobre el pasaje peatonal donde está más abajo de las vías, la jaula de protección en esta sección es más cerrada, con un techo. "La gente ni siquiera lo nota", dice Smith. La pendiente también es tan suave y viene inadvertida y cumplió fácilmente con los requisitos de accesibilidad de la pasarela. Ese no fue el único golpe de casualidad. "La joya escondida", como la llama Smith, era una sección

de 240 metros (800 pies) de una carretera de concreto de cuatro carriles, elevada a unos 9 metros (30 pies) sobre el grado, que curva debajo de los otros dos puentes adyacentes. Es "un remanente de 5 millones de dólares" de la antigua carretera, que había sido "cortada" y abandonada cuando la ruta fue reemplazada por el puente de la autopista en 1949. "Setenta mil autos pasan por aquí todos los días. Nadie sabía que esto existía".

Smith y Thompson lo volvieron a imaginar como una plaza lineal. Ha

sido repavimentada en colores contrastantes para resaltar la ruta del pasaje peatonal al salir del puente, y para distinguir ese camino transversal del resto de la plaza. La separación también está marcada por hileras de medias esferas bajas que Smith llama "bolardos amistosos", las personas las usan como asientos, los niños las responden como muebles de juegos infantiles. Las partes de la plaza que no son el camino adecuado sirven para usos más pasivos como el descanso o ir de picnic, sino también para eventos ocasionales;



hay iluminación y energía para los camiones de comida y sistemas de sonido. Donde estuvo este pedazo vestigial de carretera elevada, ahora se encuentra una berma espiral inclinada, que lleva el camino alrededor y debajo de la plaza a una área de estacionamiento y a otros senderos.

Ese enlace a otros senderos es el camino Main Street a Main Street Multi-Modal Connector de 16 kilómetros (10 millas), también conocido como "Main to Main". Va desde el centro de la ciudad de Memphis hasta West Memphis (Memphis Oeste), Arkansas, a través del Big River Crossing. En el lado de Tennessee, no es tanto un camino como una ruta marcada a lo largo de las calles de la ciudad. Para establecerlo, explica Thompson, requería "una

pequeña limpieza" de las aceras, la renovación para el acceso universal, la instalación de muebles de sitio y cosas similares. Promueve la identidad y la percepción de acceso a un próspero distrito urbano-renacentista entre el centro de la ciudad y el puente. En Arkansas, por el contrario, Main to Main no es un camino pintoresco pavimentado, que corre sobre todo, junto a la carretera de servicio I-55, desde el puente Harahan de 8 kilómetros (5 millas) al oeste hasta las afueras de West Memphis, una ciudad en zona deprimida con 26,000 habitantes. Además de mejorar la salud pública y proporcionar alternativas de transporte, el estímulo económico es un objetivo subyacente de Main to Main, que fue financiado por una subvención de TIGER IV y donantes estatales,

ARRIBA Y OPUESTO

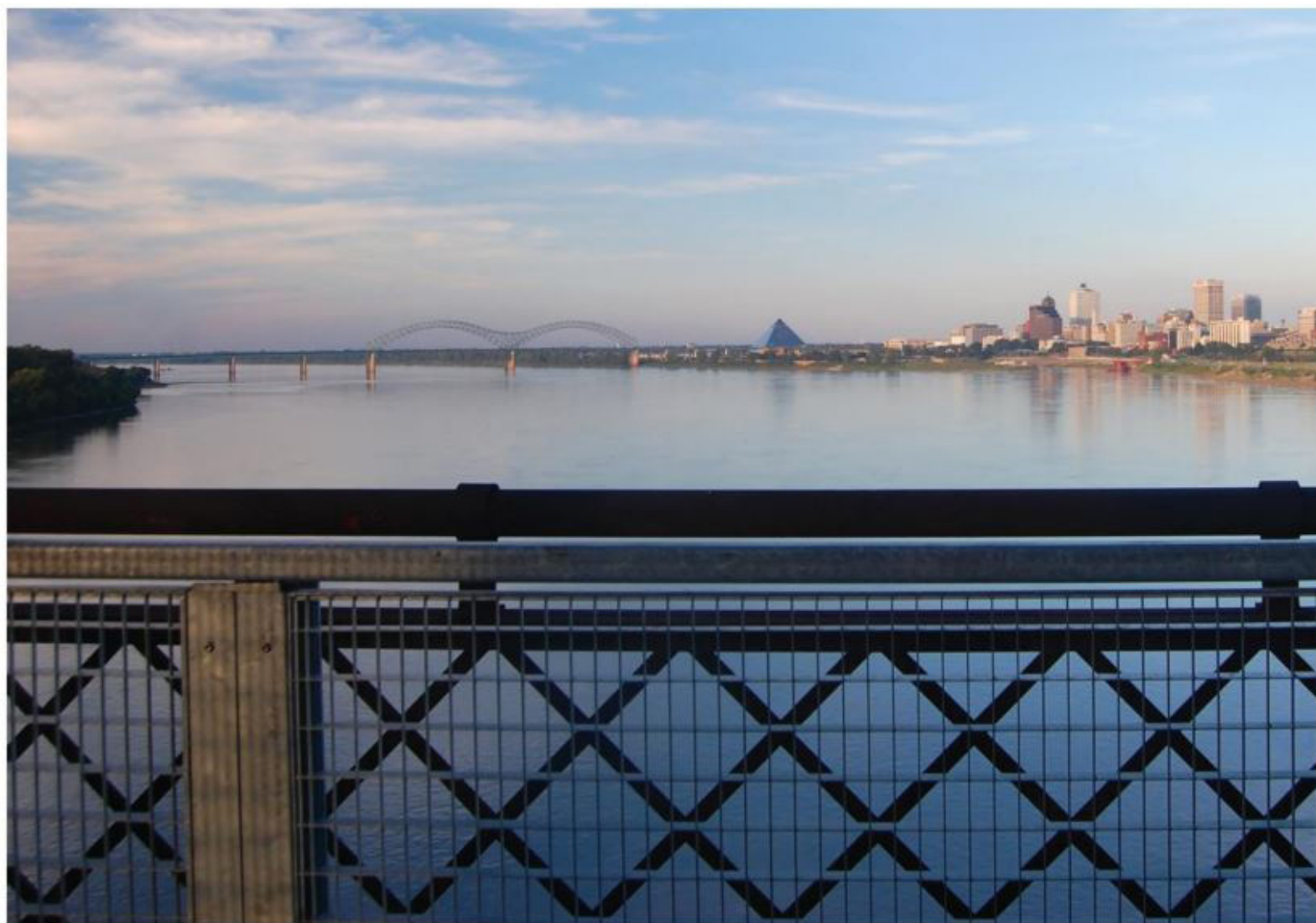
El entorno natural de un gran cielo y el ancho río se ve compensado por la infraestructura muscular de la era industrial.



MATT MATHEWS, LEFT AND OPPOSITE

DENTRO DE UN ÁMBITO DE INFRAESTRUCTURA
PURA DE LA ERA INDUSTRIAL.





locales y privados, e incluyó el costo de la peatonalización del Puente. Pero hasta la fecha en West Memphis, el estímulo es sobre todo “esperanza y teoría”, dice Paul Luker, el director de planificación y desarrollo de la ciudad. “Hay oportunidades, si la gente quiere arriesgar su dinero”. El lado este de West Memphis, donde llega el camino, está “muy arruinado, pero es una pizarra en blanco, y se puede convertir fácilmente. Puedo ver y seguir a la generación del milenio”, con desarrollos de apartamentos para este nuevo tipo de urbanistas. “Has estado fuera de la universidad por un año o dos, y ya tienes un trabajo en el centro de Memphis? ¿Adivina que voy hacer? Monto mi bicicleta

para ir a trabajar a través del río de Mississippi cada día.”

El turismo es otro conductor económico que Main to Main pretende estimular. Memphis ya atrae a los visitantes por sus recuerdos de la historia cultural, como Beale Street, el Museo Nacional de los Derechos Civiles (National Civil Rights Museum), los cruceros de río de rueda de paleta y el Graceland de Elvis. El cruce del puente en sí mismo ofrece una nueva atracción. En el lado de Arkansas, el gran potencial es para el turismo activo y de la naturaleza. El río es una importante ruta para unas 325 especies de aves migratorias. A pocos kilómetros del puente, el Main to Main tiene un

unión con un sendero de larga distancia que actualmente se está montando sobre el dique, que es paralelo a la orilla oeste del río. También brinda acceso al sendero Mississippi River Trail, una red de rutas en bicicleta de unos 4.800 kilómetros (3.000 millas) desde Minnesota hasta Louisiana. Las empresas hoteleras que atienden a los viajeros con esos intereses tendrían potencial. Un terrateniente cuya propiedad está en la llanura de inundación, por ejemplo, recientemente convirtió varias cabañas antiguas de aparceros que quedan a pocos minutos del puente en alojamientos tipo Airbnb. Para observadores o aficionados de aves, ciclistas y excursionistas menos ambiciosos, existe el nuevo



ABAJO

Un barco de remolque y un crucero de rueda de paleta pasan bajo los tres puentes.

OPUESTO

El puente les da a los habitantes de Memphis una nueva vista de su ciudad.



Delta Regional River Park adyacente al puente, y también en la llanura de inundación. “No te rías”, dice Luker, “son solo algunos senderos y una idea”. Es poco probable que jamás tendrá alguna estructura, ya que se inunda cada año. Comenzando justo en el desembarcadero occidental de la ruta del puente, su camino de unos 8 kilómetros (5 millas) recorre campos agrícolas y parcelas boscosas, una cocha, y a puntos de vista en el borde mismo del río Mississippi; este es un paisaje que hasta ahora era accesible solamente con dificultad.

En Memphis mismo, hay una impresionante red de senderos recientemente establecida, algunas en

antiguos corredores ferroviarios, otras a través de la ciudad y otras que conducen al campo. El primero de ellos, el Shelby Farms Greenline de unos 11 kilómetros (7 millas), se inauguró en 2010. “Eso fue un gran cambio para esta parte del país”, dice Smith. “Los voluntarios contaban 400 personas por ora, un número de Nueva York”. Kyle Wagenschutz se desempeñó como gerente del programa de bicicletas y peatones de la ciudad desde 2010 hasta 2016. “En los 10 años anteriores, hubo un movimiento creciente entre los defensores de bicicleta de la comunidad”, dice. “Cada persona que estaba interesada en andar en bicicleta participó en el proyecto de Shelby Farms Greenline, y “se convirtió en

un símbolo de las oportunidades que existían”. En 2017, Memphis tenía unos 530 kilómetros (331 millas) de rutas para bicicletas y peatones y caminos de bicicleta en la calle (sin contar las rutas conectadas más allá de los límites de la ciudad). Hasta ahora, un enlace directo en el lado de la ciudad del río entre esta red y el cruce del Harahan está incompleto. La empresa de Smith ahora está involucrada en el cierre de algunas brechas cortas en las rutas peatonales a lo largo de la orilla del río que lo vincularán.

“Tenemos los beneficios de salud, los beneficios turísticos, los nuevos negocios que han surgido, las tiendas de bicicletas, pequeñas tiendas de



VISTA DE MEMPHIS
Unas 250,000
personas cruzaron el
puente el primer año
que estuvo abierto.



MIKE WEIR

“ESO FUE UN GRAN CAMBIO PARA ESTA PARTE DEL PAÍS”.

—RITCHIE SMITH, ASLA

comida que son centros para grupos que se reúnen para paseos regulares”, dice Thompson sobre la creciente red de senderos de la ciudad y la cultura floreciente de ciclismo y los que les gusta caminar. “Cerca de uno de los puntos de acceso, hay hasta un nuevo dentista, y en su ventana tiene un gran icono de bicicleta”. ●

JONATHAN LERNER ES EL AUTOR DE LA MEMORIA DE LOS AÑOS 1960 TITULADO *SWORDS IN THE HANDS OF CHILDREN: REFLECTIONS OF AN AMERICAN REVOLUTIONARY*.

Créditos del Proyecto

ARQUITECTURA PAISAJISTA RITCHIE SMITH ASSOCIATES, MEMPHIS, TENNESSEE (J. RITCHIE SMITH, ASLA; LISSA THOMPSON, ASLA); ETI CORPORATION, MEMPHIS, TENNESSEE (MARK LINDSTROM). ARQUITECTURA SELF+TUCKER ARCHITECTS, MEMPHIS, TENNESSEE. INGENIERO ESTRUCTURAL/ELECTRICA HDR, INC., KANSAS CITY, MISSOURI. INGENIERO CIVIL BUCHART HORN, INC., MEMPHIS, TENNESSEE. GERENTE DE CONSTRUCCIÓN ALLEN & HOSHALL, MEMPHIS, TENNESSEE. GERENTE ASISTENTE DE CONSTRUCCIÓN ALL-WORLD PROJECT MANAGEMENT LLC, MEMPHIS, TENNESSEE. CONTRATISTA GENERAL OCCI, INC., FULTON, MISSOURI; CHRIS HILL CONSTRUCTION, MEMPHIS, TENNESSEE. PROYECTOR DE DOSEL POLIGÓN, HOLLAND, MICHIGAN. CUBIERTAS DE METAL, CERCADO Y BARANDILLA OHIO GRATINGS INC., CANTON, OHIO. ILUMINACIÓN DÉCORATIVA LED PHILIPS COLOR KINETICS, BURLINGTON, MASSACHUSETTS. CÚPULAS DE CONCRETO Y COLOR WAUSAU TILE, WAUSAU, WISCONSIN.

