

DETROIT

PROYECTO FINAL

Lukas Pittl

Plan maestro para Detroit

En Detroit existe una fuerte separación espacial y arquitectónica entre la residencia y el trabajo. Mientras las oficinas y el comercio se concentran en rascacielos en el centro de la ciudad, la gente vive en urbanizaciones unifamiliares que se extienden mucho más allá de los límites de la ciudad. La mayoría de los viajes al trabajo se hacen en coche, por lo que la ciudad se ha adaptado mucho a este modo de transporte. Por tanto, el desarrollo urbano debe centrarse en una alternativa al modelo actual. Para ello es necesario aumentar el espacio de la vivienda en el centro y promover las estructuras policéntricas para que los servicios se distribuyan más ampliamente y se acorten las distancias. Además, debe crearse un sistema de transporte público más eficiente que sirva de base para la creación de centros.



Zona de transición suburbana

Esta zona se encuentra fuera de la circunvalación, donde ya aparecen las primeras viviendas unifamiliares en el paisaje urbano. Sin embargo, debido a su proximidad con la avenida Woodward, se trata de una zona muy dinámica en el tramo considerado, donde se están produciendo procesos de gentrificación y la presión por un mayor uso es cada vez mayor. A diferencia de otras ciudades estadounidenses, los suburbios de Detroit están integrados en una cuadrícula y no están formados por callejones sin salida. Esto facilita la transformación a tipologías más densas.

En esta zona existe un gran potencial para la creación de nuevos centros urbanos. Actualmente, hay muchas construcciones residenciales en la zona. Sin embargo, la oferta local y los espacios para servicios y oficinas también deberían considerarse más en la planificación de esta zona.

Zona del estadio y cinturón de estacionamiento

El núcleo de la ciudad está delimitado por una autopista de circunvalación, y las manzanas entre ésta y el Distrito comercial central están desarrolladas en su mayor parte con aparcamientos de varias plantas o se utilizan como aparcamientos. También hay varios centros de eventos en esta zona cercana al CBD, con tres estadios deportivos en las inmediaciones en la Ventana Analizada.

La estructura de los edificios de esta parte de la ciudad está en parte deteriorada y se necesitan renovaciones. Los edificios comerciales de esta zona deberían replantearse como viviendas y combinarse con la producción de bajas emisiones.



Distrito comercial central (CBD)

El CBD constituye el núcleo de la ciudad. Aquí, el uso de oficinas y el comercio se concentran en zonas muy densamente edificadas, con pocos espacios abiertos y numerosos rascacielos. Los espacios abiertos existentes tienen un carácter público muy marcado y son objeto de intensos juegos y usos comerciales.

Aquí se pueden hacer mejoras interviniendo en los edificios. Hay que crear más espacio para vivir en el centro mediante mejores condiciones de iluminación. La deconstrucción en los núcleos de las manzanas podría crear un espacio para el intercambio entre vecinos y aumentar la seguridad mediante un diseño más público.

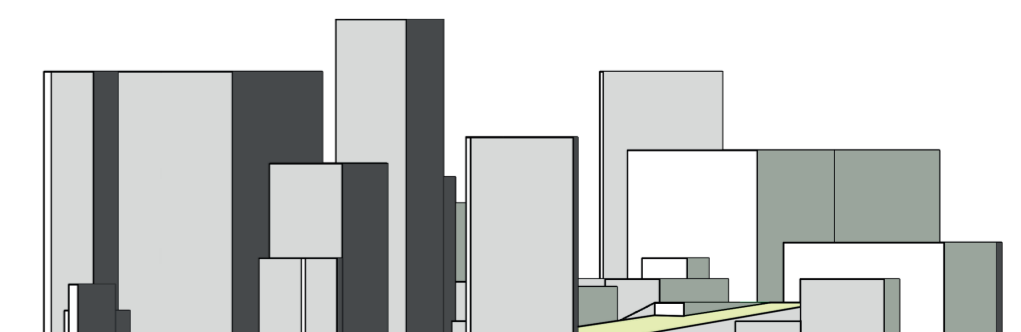
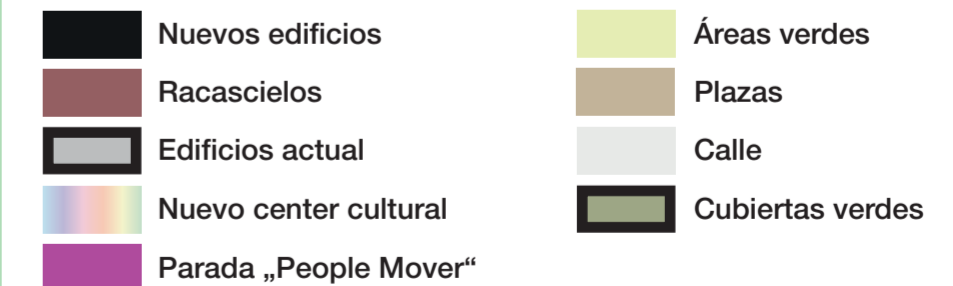
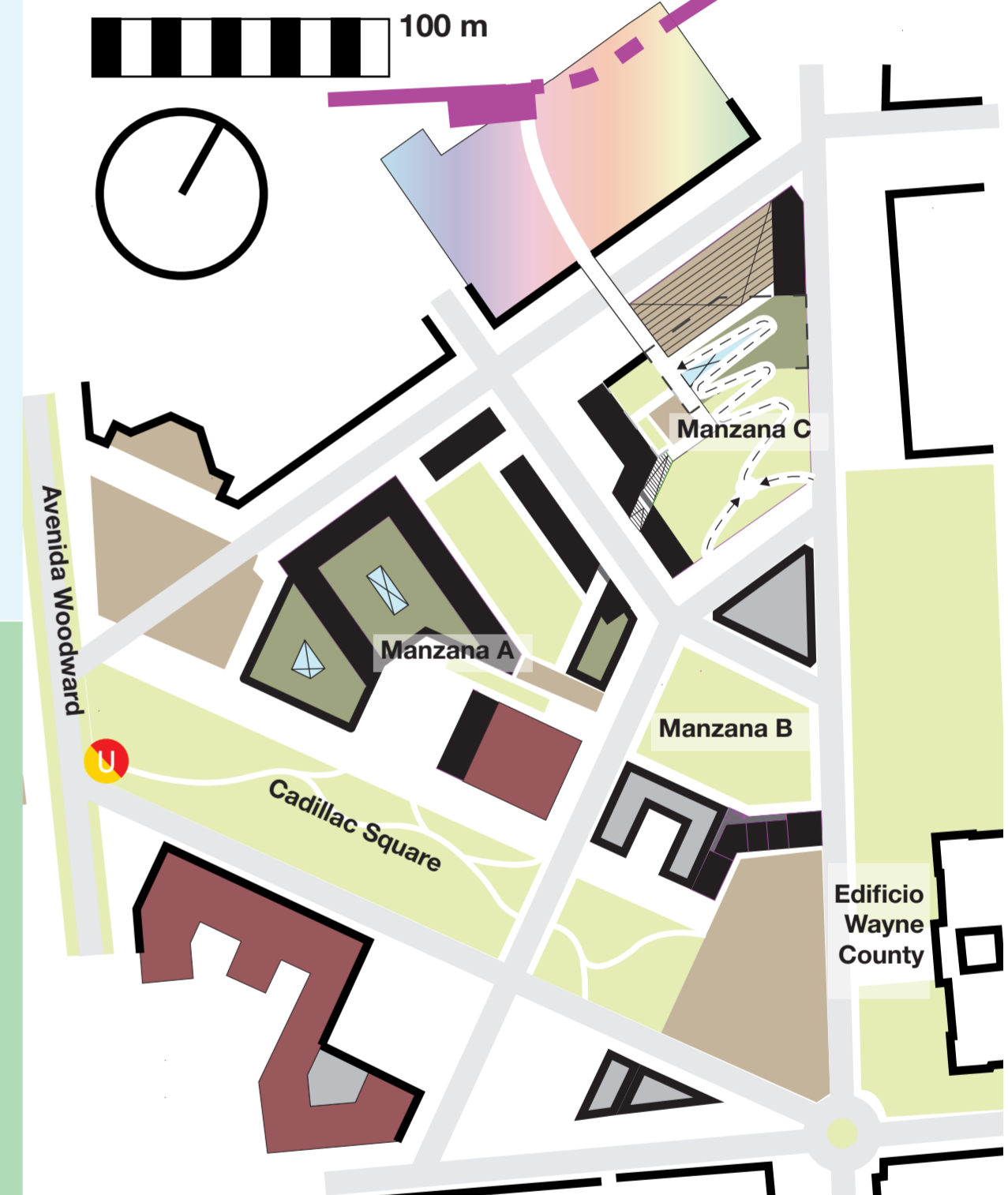
Zona ribereña

Debido a la contaminación y al aumento de las temperaturas, la calidad del agua está amenazada y las zonas ribereñas están más erosionadas por las fuertes lluvias (www.nature.org).

Por lo tanto, la zona ribereña debe centrarse en la restauración de las funciones ecológicas. Sin embargo, la construcción hasta la línea de costa hará que esto sea especialmente difícil. Los parques existentes deberían conservarse e interconectarse a lo largo de la costa.

El núcleo peatonal

En esta zona del centro de la ciudad, que actualmente se utiliza principalmente como aparcamiento, se va a crear un nuevo barrio a escala humana. Las calles de la zona deben mantenerse libres de coches. Sin embargo, las carreteras de la zona siguen siendo necesarias para los vehículos de emergencia de los servicios municipales y el transporte público. Al oeste, la zona limita con la avenida Woodward y linda directamente con los espacios públicos centrales „Campus Maritius“ y „Cadillac Square“. Aquí debería construirse un edificio que permita diversos usos con mayores necesidades de espacio en la planta baja. Este espacio podría utilizarse con fines comerciales, pero también para equipamientos urbanos. Sobre este edificio se construirá un bloque de viviendas y los espacios verdes asociados. En la misma manzana A, en el centro del barrio, se va a construir otro edificio para un proveedor local, incrustado en una estructura de bloques residenciales abiertos. Otra posibilidad de densificación del espacio habitable es la adición al muro de contención del lado oeste del rascacielo. En la manzana B, el edificio situado frente al histórico edificio del condado de Wayne debe ser sustituido y su forma debe formar una plaza representativa frente a él. En la manzana C, se va a crear una elevación artificial que, por un lado, puede utilizarse como zona de parque y, por otro, está diseñada como escalera en el norte. El objetivo de esta elevación es establecer una conexión física y conceptual con el edificio del norte de la zona. Por un lado, este edificio alberga una parada del „People Mover“, y por otro lado, en el actual edificio de aparcamientos también se deberían posibilitar nuevos usos. La escalera debe servir de escenario y el edificio de superficie de proyección para los artistas que puedan escenificarlo y así promover procesos creativos y presentarlos en el centro de la ciudad.



Vista del noreste

Avenida Woodward

Detroit tiene una estructura de ciudad radial, que sigue siendo el resultado del trazado original de la primera planificación de la ciudad. En la actualidad, todavía se puede observar que la ciudad se desarrolla desde el núcleo principalmente a lo largo de estas arterias radiales, destacando especialmente la avenida Woodward, que es el eje principal de la ciudad urbana en la actualidad. Al desarrollar nuevas viviendas y el transporte público, se debería dar prioridad a la avenida Woodward en primer lugar y, después, a los demás ejes radiales para el desarrollo de nuevos barrios aptos para los peatones.



Modelo del Barrio „Französisches Viertel“ de Tübingen, Alemania



Ejemplo de combinación de vivienda y producción. Diseño por Neumarx, Viena de Teleinternetcafe, Treibhaus y Raumlaborberlin



Proyectos de agricultura urbana por Detroit de la iniciativa „The Michigan Urban Farming Initiative“.