

La construcción del paisaje de Sidney



Adentrarse en la profundidad de la bahía de Sidney es una experiencia única. La exuberancia de la vegetación que rodea sus costas y las cristalinas aguas del Pacífico que inundan la desembocadura del río Parramatta contrastan con la fascinante construcción humana de una ciudad abierta, moderna, cosmopolita y sumamente atractiva. Esta simbiosis entre la acción de la naturaleza y la acción del hombre ha devenido en un paisaje magnífico, que hacen de Sidney una de las metrópolis más bellas del planeta.

Siguiendo la trayectoria de las publicaciones anteriores de la colección de ACS dedicada a las principales ciudades del mundo, *La construcción del paisaje de Sidney* traza la evolución urbanística y constructiva de la mayor ciudad australiana desde el primer asentamiento liderado por el capitán Phillip en 1788, pasando por la transformación promovida por el gobernador Macquarie a principios del siglo XIX y el rápido crecimiento posterior auspiciado por la fiebre del oro de 1851 y la revolución industrial, hasta la modernización de la ciudad experimentada en las últimas décadas.

Durante estos casi 230 años Sidney ha ido creciendo a lo ancho y a lo alto, manteniendo la belleza de su entorno natural y realzándola con construcciones emblemáticas como el famoso puente sobre la bahía o el sorprendente edificio de la Ópera.

El Grupo ACS, principalmente a través de CIMIC y sus filiales, no ha sido ajeno a este crecimiento en los últimos años y sigue comprometido con el desarrollo de diversos proyectos destinados a la mejora de las comunicaciones, el transporte y la habitabilidad de Sidney, como son la construcción de un nuevo sistema integrado de autopistas al Oeste, la ampliación del metro hacia el Noroeste o el desarrollo de un nuevo campus universitario.

Ciertamente la distancia que nos separa de esta preciosa ciudad es una de las dificultades que entraña su visita, pero si tiene la intención de hacerlo le garantizo que no se arrepentirá. En cualquier caso, le recomiendo una lectura sosegada de este libro que le permitirá conocer su historia desde una perspectiva diferente.

Florentino Pérez
Presidente del Grupo ACS

CONTENIDO

1 Introducción 11

2 Paisajes de lejanía y belleza 17
Asombro y lejanía
De marinos y viajes
Tensión, hambre y belleza
Atisbos de ciudad

3 Paisajes del despertar 77
Un puerto para la nueva ciudad
Caminos para extenderse
El torrente contaminado
El mar también preside el ocio

4 Paisajes de superación 163
La nueva movilidad
Más agua para la ciudad
Harbour Bridge 1932
Circular Quay, corazón de Sidney
Costas, parques y playas

5 De la modernidad a la imagen ... 255
Modernidad en altura
Vivir lejos y llegar a casa
Opera House, 1973
La orilla para la gente
Paisajes y contrastes del acontecimiento

6 ACS 353
Realizaciones recientes

7 Referencias 365
Referencias
Índices
Notas



1 | Introducción

Para entender Sidney hay que partir de su esencial lejanía, pero es necesario usar el punto de vista correcto. No se trata de que esté lejos de aquí o de allá, sino que, desde Sidney, todo está lejos. Es el centro de una inmensidad vacía.

Sabemos poco de esta ciudad tan lejana. Conocemos su adscripción al imperio británico desde tiempos no muy remotos, a lo que asociamos vagas notas de una naturaleza excepcional, de su hermoso puerto, de su numerosa población, de su afición por el mar y de la presencia de la Opera House[1].

Pero quizás no recordemos que el país fue descubierto por el famoso capitán Cook en 1770, gracias a unos mapas incautados a los españoles pocos años antes en la toma de Manila; que los viajeros de la Primera Flota llegados a Sidney en 1788 no eran colonos sino convictos condenados a muerte; que el imperio británico quiso mantenerla como colonia de presidiarios e impidió durante décadas su desarrollo colonial; o que las remesas de convictos solo cesaron hacia 1840, cuando los colonos ya redimidos amenazaron con una guerra de independencia a la americana. Sidney es el hermoso fruto de una penosa historia en un difícil país, coronada por el éxito.

Por un lado, un conjunto de marginados británicos formado por carceleros y presidiarios, sin medios ni conocimientos para asentarse debidamente en ningún lugar del mundo. Pero, quienes conocen la condición de presidiarios de aquellos visitantes blancos, se equivocarían si adjudican los destrozos ocasionados en el lugar a su presunta condición de asesinos o maleantes peligrosos. En su práctica totalidad eran ladrones de poca monta, condenados a la pena capital por un aberrante sistema judicial inglés, que no sabían sobrevivir en aquel paraíso tan diferente a su tierra.

Por otro, un bello y frágil paisaje, en delicado equilibrio entre un océano ilimitado y un enorme desierto, donde los aborígenes habían construido un hábitat mantenido durante siglos. Pero un paisaje no tan fácil ni domesticado como les pareció a sus descubridores, atónitos frente a la belleza natural de la bahía, enseguida apreciada como la de un parque inglés. Se trata de una peculiar formación erosiva sobre terrenos de arenisca relativamente blandos, ramificada de manera casi fractal, con calas dentro de calas que embellecen y multiplican sus orillas, pero con suelos escasamente desarrollados y de difícil cultivo.

El resultado de poco más de doscientos años incluye –entre otras muchas cosas– cerca de cinco millones de personas en una enorme superficie plagada de barrios de pequeñas casas unifamiliares; una ramificada bahía llena de pequeñas calas con sus laderas colmadas de residencias; un centro urbano formado por un haz de rascacielos que tienden a ocuparlo todo como si fueran malas hierbas; una costa enfrentada al océano pero acogedora de sus olas en un rosario de playas tan hermosas como orgullosas de su temprana vocación de espacios públicos; y una cultura de disfrute del mar en todo tipo de embarcaciones y deportes, convertida en componente decisivo de la identidad australiana.

Los grandes nudos de las autopistas necesarias para comunicar esa extensión, los complejos accesos a los puentes y túneles construidos para salvar la bahía, la ocupación de suelo por los ferrocarriles o la conspicua presencia de los rascacielos fueron, o siguen siendo, entendidos como ámbitos extraordinarios, necesitados de soluciones

Página anterior: Sydney, Australia, 2001.

Image courtesy NASA/GSFC/METI/ERSDAC/ JAROS, and U.S./Japan ASTER Science Team.

restauradoras del orden ambiental. El tiempo ha evidenciado la inequívoca asociación de estos proyectos con el devenir habitual de la ciudad. No se trata de excepciones, sino de jalones o pasos surgidos de una lógica particular, cuya escala y consecuencias exigen una revisión desde la complejidad de la ciudad como paisaje.

Por todo ello, parece adecuado colocar el territorio en primera línea del escrutinio. Y en Sidney, eso significa acercarse a la ciudad desde su bahía, pues tanto su origen como su historia y posterior configuración, son fruto de la presencia de esa lámina de agua. Pero su escala, la conectividad de los viarios con el tejido urbano y la repercusión de lo construido sobre lo circundante han sobrepasado los modelos de ciudad estrictamente arquitectónicos [64:4].

Para manejar simultáneamente esa gran realidad geográfica y las calles o edificios de la ciudad, tan esencialmente relacionados con ella, resulta imprescindible recurrir al concepto de paisaje. Su ductilidad permite considerar unos elementos tan distintos y de escala o dimensiones tan dispares en su mutua relación, sin perder sus cualidades definitorias.

Un paisaje creado por su construcción, por esa primera e irrepetible relación entre la ciudad y el frente marítimo, sucesivamente transformado por nuevas maneras económicas y tecnológicas de entender esa relación. El resultado es inequívoco, todo lo ocurrido está estrechamente relacionado con la bahía. En su libro *Ciudades*, Stefan Hertmans otorga al puerto una dimensión planetaria e intemporal al entender la bahía de Sidney, *como una versión moderna de lo que Venecia debió de ser alguna vez* [32:21].

Las evidentes pero sugestivas contradicciones o aristas surgidas de la lectura de su historia y de la observación del territorio, deberían desvelarse como rasgos diferenciales del carácter de ese paisaje, o resolverse como similitudes con otros lugares, para conformar un relato que nos acerque a su sentido. Pero la tarea se complica por dos circunstancias que, en principio, parecían favorables en esa búsqueda de sentido.

Por una parte, el intento de conciliar historia y paisaje tiene en Sidney un asidero poco frecuente: todo lo ocurrido desde la llegada británica está documentado y es fácilmente accesible desde cualquier lugar del mundo. Textos, discursos, imágenes, edificios o carreteras aparecen en la red sin necesidad de sofisticar la búsqueda. Se trata, sin embargo, de una facilidad engañosa, pues el exceso de datos triviales termina por ocultar cualquier información relevante para construir un relato coherente.

Por otra, la observación directa de la ciudad y su territorio ofrece escasas claves de lo allí ocurrido en sus pocos más de dos siglos de existencia. La belleza y vitalidad del actual paisaje difuminan su historia como si fueran pantallas o filtros escenográficos en una representación teatral. Suavizan aristas y matices para terminar conformando una agradable apariencia que ha terminado por contagiarse al carácter de sus habitantes, poco dados a hablar de ciertos asuntos y manifiestamente incómodos cuando salen a la luz.

Y, más allá de los filtros digital y estético, esta búsqueda de sentido debe hacer frente a la cuestión de las influencias de otras culturas, principal pero no únicamente anglosajonas. En poco más de un siglo, la antigua colonia aprendió a distanciarse de la metrópoli y absorbió como una esponja la cultura, la estética y el modo de vida americano hasta hacerlos suyos en menos de treinta años. Simultáneamente, la presencia de la ciudad en el borde occidental del Pacífico no pasa desapercibida para la enorme población asiática allí asentada. Su alto nivel de vida atrae a Sidney un nutrido flujo de emigrantes del sudeste asiático, cuya huella, aunque localizada en determinados barrios y ocupaciones, es una realidad notoria y patente.

Quizás no haya transcurrido suficiente tiempo para que esos sugestivos conflictos latentes y esas influencias, capaces de arrojar luz y sentido sobre la realidad observada, hayan sido suficientemente elaborados, digeridos, teorizados o asumidos para conseguir la necesaria distancia del cotidiano devenir. Pero sin tenerlos presentes, la tarea de encontrar un mínimo de sentido en la conformación histórica del paisaje resultará baldía.

En particular, la combinación de penosa historia y bello entorno no ha producido una arquitectura o ingeniería de perfiles específicos o suficientemente diferenciados, ni las influencias europeas, americanas y asiáticas han

amalgamado en una expresión característica de la manera de construir, no obstante el alto nivel de los profesionales y su probada capacidad para competir internacionalmente. Pero, a partir de esas contradicciones e influencias, han construido un paisaje de gran interés, probablemente único en el mundo, tan fácil de apreciar como difícil de explicar.

Con todo, la ciudad ha sabido comunicar al mundo una cuidada combinación de su historia y paisaje, concentrada en una imagen de éxito. Sidney ha logrado *posicionarse*, según el término actualmente utilizado para expresar la voluntad de estar entre los mejores, como una de las ciudades más atractivas del momento.

Tras este capítulo introductorio, el segundo se articula en torno a las ideas de lejanía y belleza, desde el asombro de la llegada y los viajes de exploración, a los primeros atisbos de ciudad, pasando por la conciencia de las primeras contradicciones: aquella tierra era difícil de habitar y no el paraíso prometido de la primera impresión. Aparece con toda su crudeza el trasfondo carcelario de los viajes y los esfuerzos para construir una colonia donde solo había marineros, soldados y presidiarios. Todos pasan hambre y ni saben ni pueden construir, porque faltan utensilios y habilidades, pero empieza a surgir un proyecto de ciudad.

En el tercer capítulo todo empieza a cambiar; se debilita el sistema carcelario gracias al cumplimiento de las penas y a la rotunda negativa de los colonos a recibir más penados. Cunde la convicción de sentirse libres y se afronta el lugar como algo con futuro que vale la pena cuidar y desarrollar. Aunque los fondos son escasos, se planean los sistemas de abastecimiento y saneamiento de agua, las redes de vías de comunicación o las nuevas calles, y se construyen los primeros edificios institucionales. Y sobre todo ello, se empieza a asentar la decidida predilección de sus ya ciudadanos por el mar y los cuidados para garantizar su uso público.

El cuarto capítulo entra de lleno en la construcción de la ciudad, desde los principios y criterios inspiradores de su planificación, hasta la construcción de las principales Obras Públicas que se convertirán en los primeros elementos permanentes en el sistema referencial de la ciudad. Se presta una especial atención a la adquisición de unas tecnologías imprescindibles para hacer frente a una ingente tarea, pero imposibles de desarrollar en una ciudad fundada como prisión siglo y medio antes. Los profesionales se forman o reciclan en Europa y América, pero desarrollan interesantes esquemas de adaptación crítica de lo importado a las circunstancias locales. Buen ejemplo de ello es la gran realización del Sydney Harbour Bridge [el puente sobre la bahía], una gran obra que facilita la entrada de Sidney en el elenco de grandes ciudades del mundo, o el muelle de Circular Quay, pieza clave de la relación entre el puerto y la ciudad.

El quinto y último capítulo aborda la múltiple transformación de la ciudad en el último tercio del siglo XX, según los planes anteriores y las tendencias por ellos generadas, tanto en su desarrollo físico como en la evolución de su presentación ante el mundo. La modernidad entra en la ciudad, que crece desorbitadamente en altura y cambia por completo los modos de vivirla. Al mismo tiempo se extiende en '*sprawl*' para ocupar un enorme territorio en su derredor, según unas pautas cercanas a las norteamericanas aunque con ciertas peculiaridades de interés. El automóvil se entroniza como elemento indispensable de la movilidad y deja su conflictiva huella en muchos puntos de la ciudad, a pesar de la demostrada excelencia de su transporte público.

El capítulo dedica bastante atención a la gestación de la Opera House y a su compleja construcción, para destacar luego su trascendente papel en la imagen de la ciudad y del país. Contiene una mención especial a las relaciones entre el puerto, el puente y los muelles y sus consecuencias para la transformación del paisaje en imagen y de imagen en símbolo. En paralelo, la recepción de ese proceso en el mundo entero desencadenó un incremento de visitantes que está influyendo decisivamente en la trasformación de la ciudad. Finalmente, se relatan una serie de paisajes temporales del acontecimiento que ayudan a acercarse al contradictorio imaginario australiano, pleno de matices y sugerencias.

En Sidney la información es extensa y fácilmente accesible. En principio, todo está en la red y las páginas oficiales son inmediatamente asequibles sin necesidad de permisos y trámites. La autocensura o los impedimentos sobre determinados temas habitualmente censurados en otras ciudades son inexistentes. Pero en esa aparente facilidad

radica precisamente el principal problema para comprender la ciudad, sus raíces y sus tendencias. Pues todo ello no deja de ser un formidable obstáculo, una barrera difícilmente superable de información plana, de datos sin relieve infinitamente repetidos que, curiosamente, dificultan la identificación de fuentes o escritos críticamente elaborados, capaces de proporcionar asideros para desarrollar argumentos interpretativos.

Las visitas a la ciudad, en cambio, son siempre un placer y compensan las muchas horas de avión para ir y venir. Sidney es amigable y se deja leer, aunque a veces conduce al equívoco. Y su relación con el mar es realmente única: cada rincón de la costa contiene indicios de una intensa aproximación vital de la gente a su uso y disfrute. A su lado, la tan cacareada relación de los europeos con su Mediterráneo no pasa de la simple contemplación pasiva, el baño fugaz o el saqueo de sus contadas riquezas.

Como siempre, este libro ha sido posible gracias a la ayuda de mucha gente. especialmente, del equipo de ACS en Sidney y del profesor Cameron Logan, *Director of Heritage Conservation* en la Facultad de Arquitectura de la University of Sydney. En Madrid, agradezco la ayuda del Ingeniero de Caminos Luis Laorden, especialista en la historia española en el Océano Pacífico.

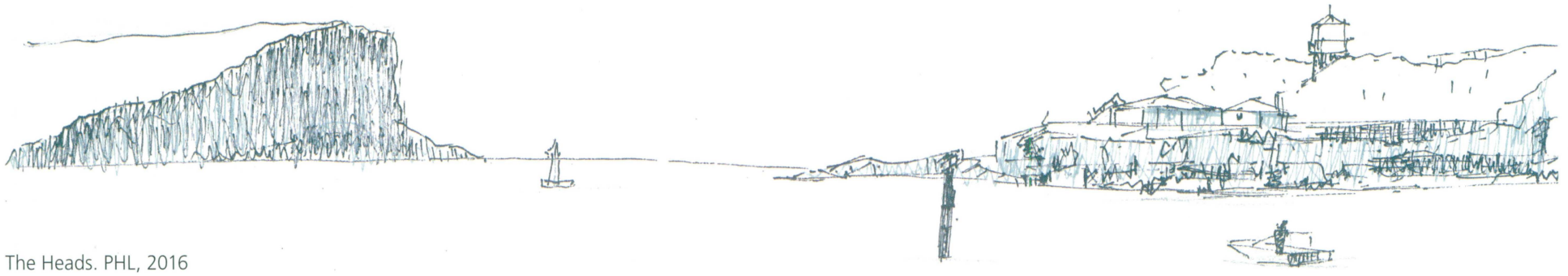
Y sobre todo agradezco al grupo de colaboradores habitual, entre ellos Ana Rubio Gavilán y Santiago González Alonso, compañeros de varios viajes, y Antonio Sarabia, Óscar Castro y Beatriz Cabau en Madrid, indispensables en el tratamiento de textos, planos e imágenes. Muy especialmente, agradezco su dedicación a Patricia Hernández-Lamas, que aprovechó una larga estancia en la University of Sydney para escribir textos, dibujar paisajes, realizar multitud de fotografías y acopiar referencias y datos para este libro.

Aunque desde Sidney todo está lejos, es una ciudad vitalmente cercana donde siempre dan ganas de quedarse. Y no se preocupen por el viaje: con un poco de práctica, el tiempo se vuelve intenso y el disfrute queda bien a mano. Solo hay que hacerlo varias veces.



2 | Paisajes de lejanía y belleza

Asombro y lejanía / La bocana y su abrigo / Los cabezos, umbral y promesa / En busca de abrigo / Mitad y mitad, puerto y ciudad / El puerto, razón de ser / Desde Sidney todo está lejos / El Outback / El corazón vacío / Plenitud y remordimiento / Efluvios del Outback / Antípodas y sugerencias / Upside Down / De marinos y viajes / El tardío descubrimiento de James Cook / Misión del capitán Phillip / La Primera Flota / Presidiarios y suministros / Delitos de los pasajeros / El lugar de desembarco / La mirada inicial / El hermoso puerto / Incluso desde el avión / La mirada de la ciencia / Tensión, hambre y belleza / Economía de travesía / La finca de Parramatta / Caminos hacia las montañas: Parramatta River and Road / Madera y pesca, nuevos conflictos / Coexistencia con los aborigenes / Paisajes de expolio y dominación / Epidemia de viruela / Exilio y sufrimiento / Transportes y castigos / Dureza del castigo / Pocos e inadecuados pertrechos / Sin cal, ni ladrillos ni oficios / Vacío de poder / Llega la Policía / El Cuerpo del Ron / Atisbos de ciudad / Marinos incapaces de construir / Campamentos y planes / Calles de marinos / Caos e intereses / Lachlan Macquarie, Gobernador / Francis Greenway, arquitecto / Rum Hospital / Construcción y restos del hospital / Macquarie Street / Macquarie Place, 1810 / Hyde Park Barracks, 1819 / Prisiones y juzgados / Darlinghurst Gaol / Justicia rural / Paisajes de exclusión y control / Traídas de agua / Busby's Bore, 1837 / Botany Bay System / Depósitos de Crown St y Paddington / Tank Stream Art Works / Hyde Park / Trazados, rupturas y tuberías / Obelisco con ventilación / Royal Botanic Gardens & Domain, 1816 / Llega la prosperidad con la lana / Grandes Residencias / Vaucluse House / De residencia a Sitio Histórico / El sueño del oeste, Blue Mountains.



The Heads. PHL, 2016

Asombro y lejanía

No iba por gusto, pero quedó cautivado. Mark Twain llegó a Sidney en 1895 con su mujer Livy y su segunda hija Clara. Venía desde Vancouver en el vapor Warrimoo y era la primera escala en su gira de 150 conferencias por cinco continentes, para pagar las deudas de la bancarrota de su propia editorial. Tras el rechazo de la prensa a sus primeras críticas, decidió moderar su relato y ofrecer una benigna visión de cuánto veía y oía en su viaje. El país salía de una larga depresión y él se sentía viejo, cansado y enfermo, con un largo viaje por delante: anotó la prosperidad y el éxito del lugar y admiró su inversión en edificios y servicios públicos [63:XXIX].

El puerto es objeto de su primer elogio: *Entramos y echamos el ancla, y por la mañana llegaron los oh-es y los ah-es de admiración al avistar los recovecos del espacioso y hermoso puerto - un puerto que es niño mimado de Sidney y maravilla del mundo* [63:5].

La bocana y su abrigo

Pero su espíritu crítico y atención al lugar reaparecen al mencionar el abrigo y su bocana. *Sydney Harbour está encerrado tras un acantilado de varias millas de longitud, sin ninguna brecha aparente. Hay una apertura hacia el centro, pero ni el propio Capitán Cook pudo verla cuando navegó por allí. Cerca de ella hay una falsa brecha muy similar, que solía causar apuros al navegante nocturno antes de señalizarla con un faro* [63:3].

Allí naufragó el memorable Duncan Dunbar, un hermoso velero proveniente de Londres, gobernado por un capitán de gran experiencia y buen conocedor del puerto. Traía un gran número de hijas y madres, largo tiempo ausentes, para su educación y esperadas con impaciencia como gran aliento vital de la población. Al atardecer cayó el viento y, en lugar de virar hacia alta mar y esperar el nuevo día, el capitán sucumbió al anhelo de la llegada de las mujeres y decidió tomar puerto entrada la noche. Cuando advirtió su error era demasiado tarde: el barco se estrelló en las rocas y solo se salvó uno de sus doscientos ocupantes. La tragedia quedó soldada al lugar y su historia ha seguido viva por generaciones [63:4].

Los cabezos, umbral y promesa

Esa bocana está formada por dos cabezos cortados a pico - *The Heads*. El cabezo norte es ancho, macizo y potente mientras el sur es una península puntiaguda, retranqueada hacia dentro respecto a la alineación general Norte-Sur de la costa. Su punta parece surgir del mar con el preciso fin de sustentar el *Hornby Lighthouse*, un faro paradigmático constituido en centro de esa peculiar configuración de la entrada al puerto de Sidney.

Quizás Sidney esté lejos, lejos del llamado mundo occidental, pero The Heads es el principio de todo. Esos cabezos son umbral y promesa de un país nuevo, la avanza-





The entrance to Port Jackson looking across Watson's Bay. Hurley, Frank. 1910. Courtesy of National Library of Australia, nla.obj-160106507

Port Jackson & Middle Harbor also Parramatta & Lane Cove Rivers. Sydney: Lithographed and published by Higinbotham & Robinson, 62 Elizabeth St., 1894?. Courtesy of National Library of Australia, nla.obj-231448119. (fragment)



Port Jackson & Middle Harbor also Parramatta & Lane Cove Rivers. Sydney: Lithographed and published by Higinbotham & Robinson, 62 Elizabeth St., 1894?. Courtesy of National Library of Australia, nla.obj-231448119. (fragment)

dilla de todo un continente. El viento y las olas residuales que entran en el puerto empujan los anhelos hacia el oeste, promesa de solidez y lejanía. Pues solo el desierto puede emular al mar como espacio donde recogerse.

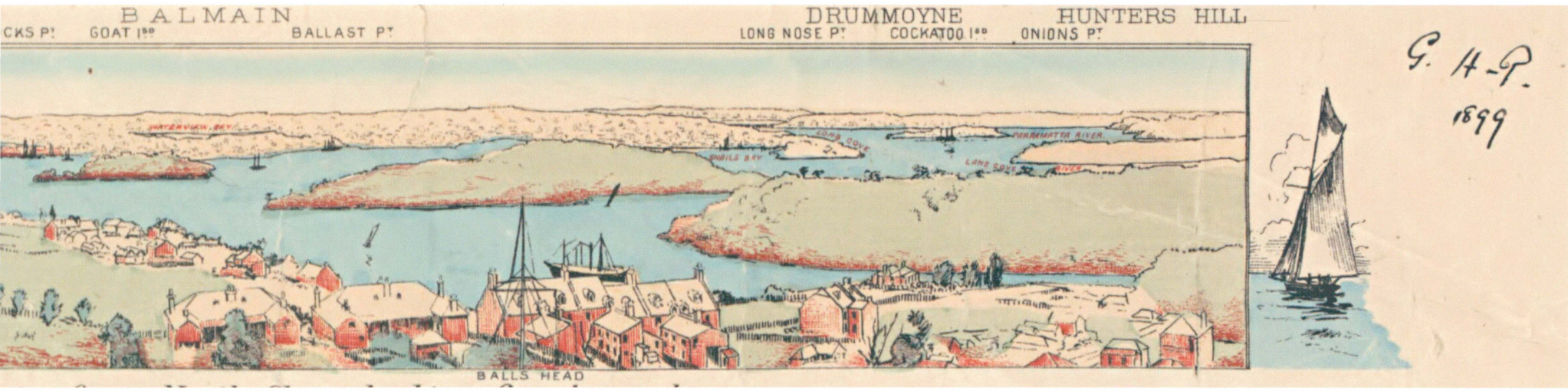
En virtud del retranqueo del cabezo sur, la enfilación de entrada se curva hacia el Noroeste hasta rebasar el acantilado del cabezo norte y enseguida ofrece tres posibilidades. A estribor asoma la ensenada de Manly, al frente se ofrece un estrecho brazo de mar con calas a cada lado –como *Hunters Bay, Willoughby Bay, Pearl Bay y Bantry Bay*– y virando noventa grados a babor se enfila hacia el propio puerto de Sidney, en principio denominado Port Jackson. Todavía es preciso rebasar dos calas a cada lado para rodear el promontorio de Bradley Head y virar 45 grados a estribor para tomar rumbo Oeste, donde al fondo se hace visible la esperada silueta del Harbour Bridge y el centro de la ciudad.

En busca de abrigo

Es propio del marino asentarse allí donde la tierra ofrece su abrigo, pero esa maravilla de Mark Twain estaba suficientemente oculta o no fue relevante para el capitán James Cook, quien pasó de largo en 1770. Cook venía de Nueva Zelanda, había desembarcado algo más al Sur, en Botany Bay, y desde allí exploró toda la costa australiana.



North Head



Por aguas australianas habían navegado marinos españoles, como Luis Váez de Torres, el primero en atravesar, en 1606, el estrecho entre Nueva Guinea y Australia, luego llamado Estrecho de Torres, y holandeses como Abel Janszoon Tasman, descubridor de Tasmania y Nueva Zelanda en 1642.

Con el tiempo y gracias a su amplitud, Botany Bay se convirtió en el puerto de mercancías de Sidney y también alberga su aeropuerto, pero los primeros pobladores prefirieron la belleza del primitivo Port Jackson y construyeron la ciudad para disfrutarla.

Pero el puerto no es algo ajeno a la ciudad. Como dice Mark Twain en boca de un ciudadano: *Es hermoso, por supuesto que el puerto es precioso; pero eso no es todo, es sólo la mitad de todo ello; Sidney es la otra mitad, y se necesitan las dos juntas para alcanzar la supremacía. Dios hizo el puerto, y todo está bien; pero Satanás hizo Sidney.*

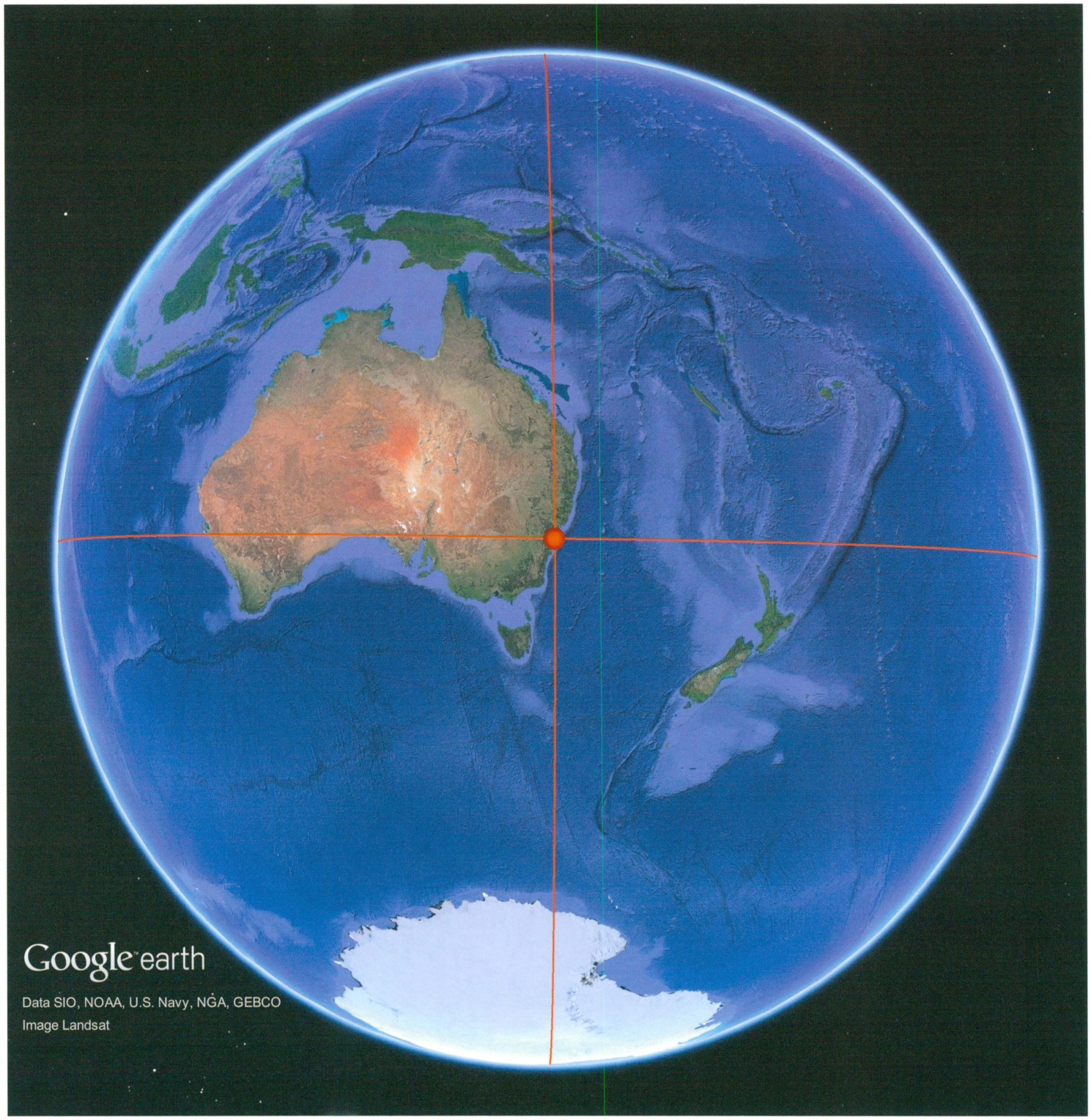
Estaba en lo cierto en que Sidney era la mitad de todo ello –agregó Twain–. Sería hermoso sin Sidney, pero no más de la mitad de lo bello que es ahora con Sidney añadido. Tiene la forma de una hoja de roble –una amplia hoja de preciosa agua azul, cuyos estrechos brotes invaden el país por ambos lados, entre largos dedos de tierra, con crestas boscosas de laderas inclinadas como grutas–. Bonitas villas se

Mitad y mitad, puerto y ciudad



South Head

Globo terráqueo centrado en Sidney. Google earth. Data SIO, NOAA, U.S. Navy, NGA, GEBCO. Image Landsat



Km desde Sidney	
2.157	Auckland
5.505	Jakarta
6.262	Manila
7.364	Hong Kong
7.529	Bangkok
7.818	Tokio
8.161	Honolulu
8.942	Beijing
10.422	Nueva Delhi
10.831	El Cabo
11.791	Buenos Aires
11.814	Ancoraje
12.066	Los Ángeles
12.791	Lima
12.962	México
14.480	Moscú
14.937	Estambul
15.880	Nueva York
15.937	Oslo
16.082	Berlín
16.984	Londres
17.670	Madrid
18.164	Lisboa

alzan aquí y allá en esos bordes, acurrucándose entre el follaje, y uno las percibe en fascinantes atisbos según el barco se desliza hacia la ciudad.

La ciudad arropa un grupo de colinas y un fruncido de vecinas crestas con su ondulante masa construida, y por encima de esa masa surgen torres y pináculos junto a otras dignidades y grandezas arquitectónicas que rompen sus fluidas líneas y logran un pintoresco efecto general [63:6].

El puerto, razón de ser

De hecho, el puerto constituye la razón de ser de la ciudad y todo cuanto en ella se construye está dirigido, condicionado o enfocado hacia el mar. Su presencia es el requisito, su visión el objetivo y su cercanía la principal fuente de valor de lo construido.

La ciudad se extiende con calles, carreteras y espigones buscando su proximidad y se eleva con torres para disfrutar de su vista. Numerosos puentes cada vez mayores cruzan sus brazos de mar para acercar sus orillas en competencia con los transbordadores, cuyos embarcaderos se constituyen en focos de expansión de la ciudad. Pero, aunque el mar la conecta con el mundo, las distancias son enormes.

Desde Sidney todo está lejos

Como se apuntó al principio, no parece acertado decir que Sidney está lejos de Europa, América, África o Asia, pues la cuestión de la lejanía se debe plantear desde la propia ciudad. Si se construye una tabla de distancias desde Sidney a otras grandes ciudades siguiendo la ruta aérea del círculo máximo, la primera ciudad relevante es Auckland, con millón y medio de habitantes a 2.157 km, equivalentes a algo menos de la distancia entre Madrid y Copenhague.

A más de 5.000 km de distancia aparecen algunas ciudades de Indonesia y es preciso superar los 7.500 km para encontrar ciudades costeras del continente asiático, como Hong Kong, Bangkok o Beijing. Se necesita recorrer más de 10.000 km para llegar a El Cabo, Nueva Delhi o Buenos Aires, mientras las ciudades europeas o americanas exigen más de 15.000 km, con una escala obligada para cualquier vuelo, salvo en contadas rutas de mucho tráfico.

El Outback

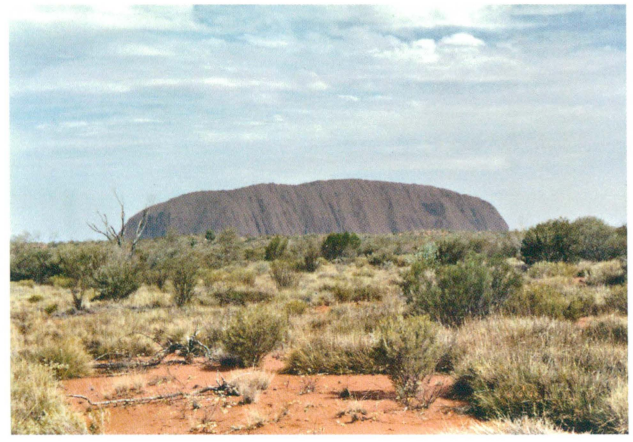
Además de estar lejos de los demás continentes, hay pocas ciudades cerca de allí. Sidney está situada en el extremo sureste de un gran continente y tres cuartas partes de cualquier círculo trazado desde la ciudad están en el océano o la Antártida. Es decir, no hay territorios poblados de cierta entidad fuera de Australia en ese sector, aunque se aumente el radio, salvo Nueva Zelanda. La cuestión se agrava cuando se contempla el cuarto de círculo restante donde se sitúa todo el continente, pues allí sólo se encuentran Melbourne y algunas otras pequeñas ciudades situadas en la costa, y detrás solo está el inmenso *outback*, el desierto que ocupa todo el centro de Australia.

Hay una sensación de vacío, dice Stefan Hertmans, que te asalta ya en el avión, *con las varias horas necesarias para sobrevolar el outback, su despoblado interior; un paisaje siempre idéntico, surcado por vagas líneas de ensueño; el corazón vacío de este continente, como una gigantesca plaza alrededor de la cual se han reunido las ciudades como si fueran edificios, adquiriendo así la vacuidad central un significado que no podrá encontrarse en ninguna otra parte del mundo* [32:22].

Muchos grandes autores han descrito a su manera *la experiencia de un espacio y un tiempo insondable en Australia, cautivados por la amenazadora fragmentación incesante de un contexto sensato en un terrible vacío*, difícil de entender. Porque de lo que se trata en Sidney es *del vacío de la mirada agradablemente dispersa... del vacío gigantes-*







Ayers Rock [Tomadas por el autor en 1993]

El corazón vacío

co que te oprime la espalda, el vacío que, por decirlo de alguna manera, ha desterrado las ciudades hacia las costas desde el centro de este caluroso continente [32:25].

En el centro de ese enorme vacío hay una gran roca que no llega a ser montaña. Se llama Ayers Rock y posee una fuerza mágica que empuja todo hacia la costa, capaz de irradiar el continente hacia el mundo. Pero tiene tanta fuerza que no deja nada cerca y solo encuentra pausa al llegar al mar. Para Hertmans, esa presión alimenta determinados sentimientos en los australianos: *no se trata de ningún afán hacia un objetivo final provechoso, sino de un intento de escapar de un submundo interior.*

Es como una especie de remordimiento que se traslada a sus habitantes, *casi como una conciencia de culpabilidad reprimida, que se expresa como una preocupación compensatoria por la cultura aborigen en franco deterioro y les vincula de manera inevitable al sentimiento de culpa colonial del que se quiere escapar: como si en el vacío del outback reluciera un gigantesco espejo donde resulta insoportable mirar. Sus primeros pobladores desembarcaron aquí como presidiarios, con la culpabilidad adquirida en el viejo mundo que, poco a poco, se conformó en este lugar como otra culpabilidad, la del colonialismo subsiguiente y su genocidio* [32:26].

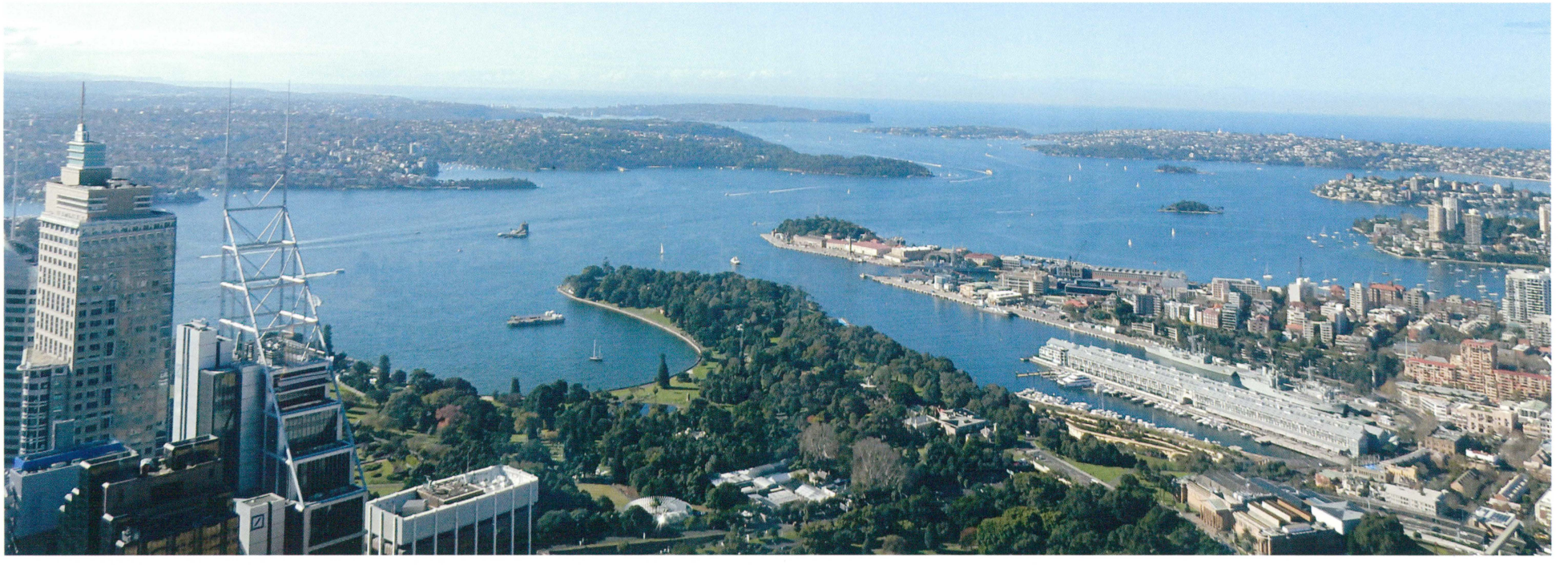
Plenitud y remordimiento

Pero el mar puede con todo y arrincona esos sentimientos, de manera que el habitante costero vive y comunica una alegría y una afabilidad, correspondientes a la transformación del vacío del *outback* en la plenitud del paisaje costero, inmediatamente percibida por el visitante. Pero ese remordimiento mencionado por Hertmans permanece como trasfondo y sale a la luz, de manera y en ocasiones poco predecibles, al hilo de una mención o un comentario en medio de una conversación, que parece trivial al visitante pero resulta hiriente para el nativo.

Efluvios del Outback

Algo parecido ocurre en el mundo físico, con esas repentinas olas de calor vertidas por el viento del desierto sobre la ciudad. A veces, tras una mañana de tiempo agradable y con brisas del mar, el aire de Sidney se vuelve seco y ardiente, con temperaturas por encima de los 45 °C durante unas horas, como si los efluvios del *outback* se hicieran presentes en las calles.

Mark Twain rememora uno de estos episodios térmicos: *El viento, que ha estado soplando toda la mañana desde el NE, aumentó a fuerte vendaval y yo nunca olvidaré su efecto fulminante. Busqué refugio detrás de un árbol de goma grande, pero la explosión de calor era tan terrible como para preguntarse si el césped no se prendía fuego. Esto realmente no era nada agradable: todo lo animado e inanimado cedió*



Entrada a la bahía desde Sydney Tower

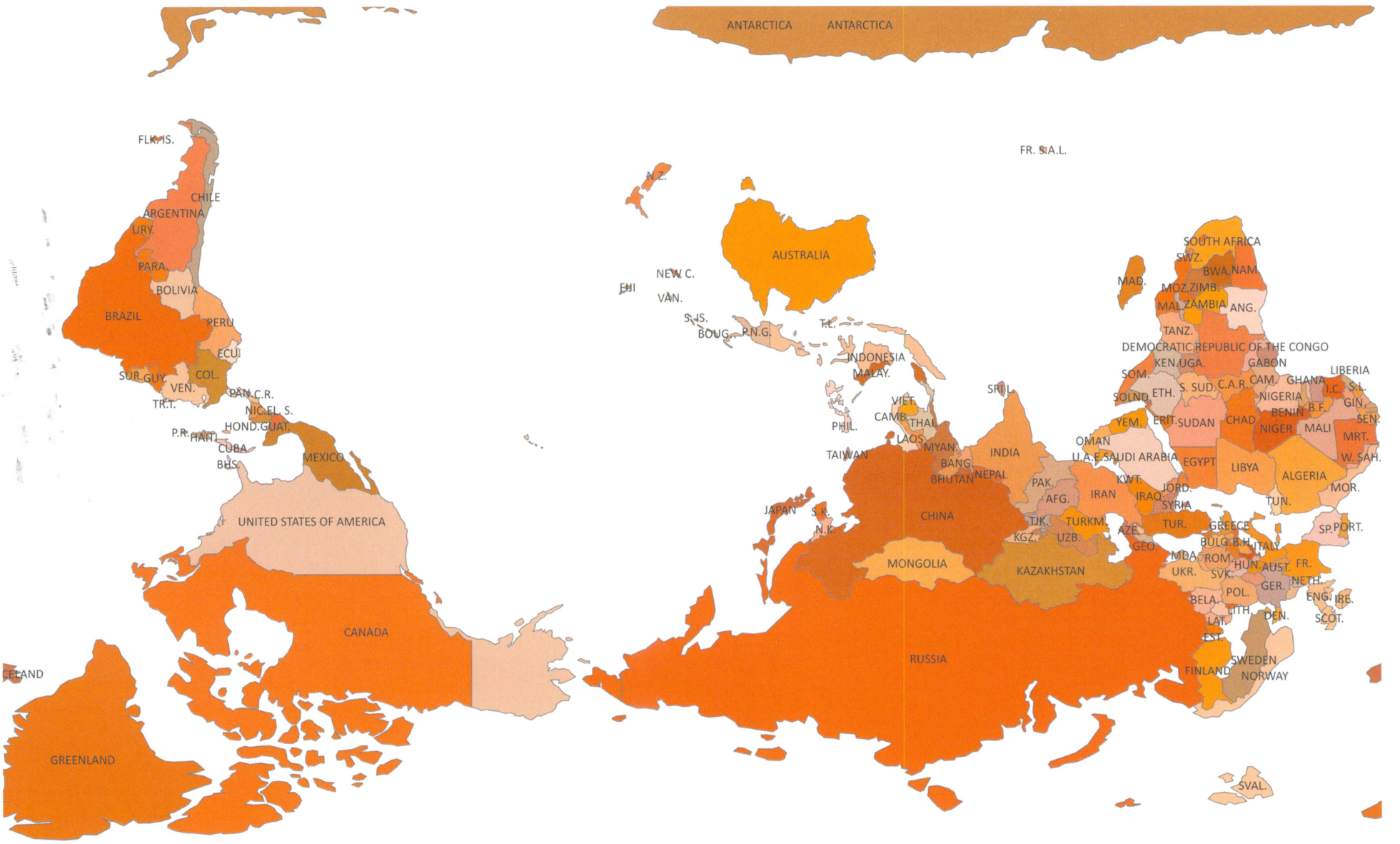
ante ella; los caballos permanecían de espaldas al viento con la nariz en el suelo, sin fuerza muscular para levantar la cabeza; las aves quedaron mudas, y las hojas de los árboles bajo los que estábamos sentados cayeron como una lluvia de nieve a nuestro alrededor. A mediodía, el mercurio subió a 50°, luego alcanzó el tope de la escala y reventó el bulbo [63:10].

Antípodas y sugerencias

Luego está la idea de las antípodas en el globo terráqueo. De hecho, el concepto de antípoda conlleva lejanía, implica el sitio más lejano posible al cual se puede viajar por cualquier ruta según un círculo máximo. Se tarda lo mismo pasando por Los Ángeles, por Singapur o por Buenos Aires. La antípoda de Sidney corresponde a un punto situado al oeste de España –cuya antípoda exacta es Nueva Zelanda– y un poco hacia el norte de las islas Azores.

El tiempo de viaje y la indiferencia de la ruta funcionan como reclamos de lejanía. Ir a Sidney es ir al fin del mundo. En *Vuelo 714 para Sidney* [58], Tintín sale de Yakarta y no llega a Sidney, pero la ciudad se utiliza como destino para sugerir lejanía en un secuestro de un avión de negocios obligado a aterrizar en una isla volcánica imaginaria. Hergé relata una aventura clásica con el telón de fondo de un islote volcánico en un viaje al fin del mundo.





Australia Upside Down World Map.

Upside Down

Sin embargo, Sidney no es una ciudad lejana en el tiempo. Se trata sin duda de una ciudad actual, contemporánea, con desarrollo territorial y pautas cívicas equiparables a cualquier gran ciudad occidental, europea o americana. Poco o quizás nada en Sidney resuena como anacrónico, nada parece fuera de época ni tiene aire futurista.

Esa lejana realidad se alimenta en Europa de múltiples sugerencias: primero Sidney está en el Hemisferio Sur, donde todo funciona al revés, está cabeza abajo. Cuando uno mira hacia el Sol en Sidney, el astro señala el Norte y se mueve de derecha a izquierda, al contrario de Europa o América: es preciso tenerlo en cuenta cuando se busca la sombra.

Un mapa con el Hemisferio Norte abajo y el Hemisferio Sur encima, denominado en Australia *Upside Down World Map*, muestra lo potente de esas rutinas y lo difícil de asimilar las situaciones reflejas. En ese mapa, además, el meridiano central no pasa por Londres sino por la capital Canberra, en la misma longitud práctica de Sidney. Con ello, Australia queda arriba y centrada en el mapa, no en la esquina inferior derecha donde acostumbramos a verla en los planisferios habituales.

De marinos y viajes

El descubrimiento de Australia por el capitán James Cook en 1770 (ver cuadro) proporcionó al gobierno inglés una gran oportunidad. En los 1780, el gobierno inglés tenía un grave problema en el hacinamiento de presidiarios. Las cárceles y buques prisión estaban saturados y, tras la proclamación de independencia, los Estados Unidos se negaron a seguir recibiendo remesas de convictos. La posibilidad de utilizar la tierra recién descubierta por Cook para fundar una nueva colonia de penados se convirtió en la única opción y se decidió colonizar Botany Bay con presidiarios.

Misión del capitán Phillip

El capitán Arthur Phillip (1738-1814) fue el hombre elegido para dirigir la expedición y gobernar la nueva colonia. Se embarcó a los 16 años para luchar en la Guerra de los Siete años contra Francia y fue ascendido a teniente tres años después. Pero se retiró con solo 25 años al acabar la guerra y vivió como un pequeño aristócrata rural hasta 1770, cuando reingresó en el servicio activo. En 1774 se incorporó a la marina de Portugal, entonces en guerra con España, y como capitán de un barco portugués trasladó a 400 presidiarios hasta Brasil. Parece que este servicio convenció a lord Sydney de que era el candidato más adecuado.

La Primera Flota

El 13 de agosto de 1786, el Secretario de Estado británico lord Sydney dio instrucciones al Almirantazgo para que preparase la flota. Había en total once navíos, pero sólo dos de ellos eran barcos de guerra, el buque insignia Sirius y el bergantín Supply.



Mar Pacífico,
por Abraham Ortelio, 1589[2].



Estatua de James Cook en Hyde Park

El tardío descubrimiento de James Cook

Esa lejanía retrasó su descubrimiento hasta 1770, unos 127 años después de Nueva Zelanda, aunque gran parte de la costa australiana está más cerca de Europa, origen de los viajes de exploración. El continente australiano estaba lejos de las rutas conocidas hasta las islas indonesias más conocidas, desde donde partió Abel Tasman cuando alcanzó Nueva Zelanda por primera vez.

El primer viaje de James Cook (1768–71) fue una expedición combinada de la Royal Navy y la Royal Society al océano Pacífico Sur a bordo del HMB Endeavour, desde 1768 hasta 1771. Fue el primero de tres viajes al Pacífico en los que Cook fue el comandante. Los objetivos de esta primera expedición para la Royal Society consistían en observar el tránsito de Venus de 1769 por delante del Sol que se produciría el 3-4 de junio de ese año. El Rey Jorge III accedió a financiar el viaje y la Royal Navy lo aprovechó para buscar evidencias de una "tierra del sur desconocida" por encima de la latitud 40.

Tras largas negociaciones, la Royal Society aceptó la propuesta del Almirantazgo de poner al mando a James Cook, un oficial de la marina con conocimientos de matemáticas y cartografía, que fue ascendido a teniente y nombrado comandante de la expedición. Los bancos financiadores autorizaron la incorporación del astrónomo Charles Green y el botánico Joseph Banks, acompañados de otras siete personas.

El barco llegó a tiempo al punto de observación de Venus y los científicos pudieron observar el cruce de Venus, pero sus mediciones fueron tan discrepantes que el resultado no se consideró concluyente. En septiembre de 1769 la expedición llegó a Nueva Zelanda, descubierta 127 años antes por Abel Tasman y pasó los siguientes seis meses trazando la costa de la isla, antes de reanudar su viaje hacia el Oeste. En abril de 1770 se convirtieron en los primeros europeos en llegar a la costa este de Australia, al tocar tierra en una bahía que llamaron Botany Bay por la gran cantidad de nuevas especies encontradas por los científicos.

La expedición continuó luego hacia el Norte a lo largo de la costa de Australia y estuvo a punto de naufragar tras chocar con un arrecife en la Gran Barrera de coral. En octubre de 1770, la muy dañada Endeavour entró en el puerto de Batavia, en las Indias Orientales Holandesas, con su tripulación obligada a guardar secreto sobre las tierras que habían descubierto. Su viaje se reanudó a finales de año, dobló el cabo de Buena Esperanza en marzo de 1771, y llegó Inglaterra el 12 de julio tras casi tres años de expedición. Al año siguiente de su regreso, Cook emprendió un segundo viaje al Pacífico, que duró desde 1772 hasta 1775, y un tercero y último desde 1776 hasta 1779[3].

Recientemente, se ha apuntado que James Cook utilizó para determinar sus recorridos una cartografía de-



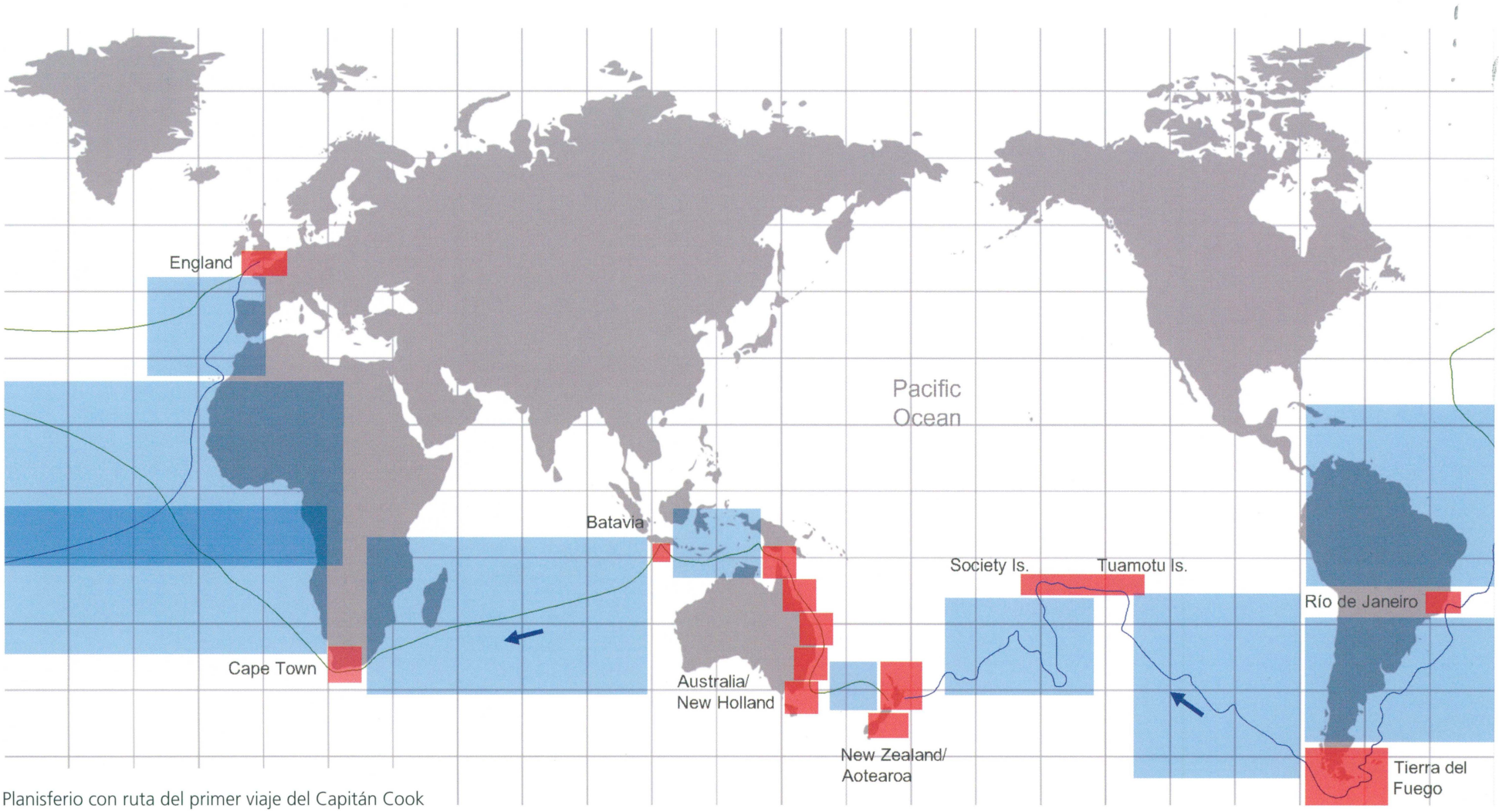
A view of Endeavour River, on the coast of New Holland, where the ship was laid on shore in order to repair the damage which she received on the rock. Byrne, William & Parkinson, Sydney & Hawkesworth, John, 1773. Courtesy of National Library of Australia, nla.obj-135951500

positada en Manila por navegantes españoles. La toma de la ciudad por los ingleses en 1762 terminó con la presencia de estos marinos en los mares de Asia y de aquel rincón del Pacífico. El último gobernador británico de Manila, Alexander Dalrymple, ordenó la toma de la mayor parte de los fondos del centro documental y cartográfico más importante del Pacífico.

Dalrymple saquea sobre todo la importantísima biblioteca del gran convento agustino de San Pablo. Allí pudo obtener un tesoro bibliográfico y cartográfico: toda la labor de realización de mapas del agustino Urdaneta que seguía en uso por los marinos españoles. La narración fundamental para el viaje de Cook se encontraba en el denominado Memorial de Arias, que relata el viaje del piloto Juan Fernández en 1576. Este navegante español, en un viaje desde Chile y ciñéndose a la latitud 40° constante, llega a una tierra que Dalrymple no duda que es el continente Austral[4].



Réplica del HMB Endeavour en el National Maritime Museum



Planisferio con ruta del primer viaje del Capitán Cook



Vista de la Colonia Inglesa de Sydney en la Nueva Gales Meridional. Brambila, 1789-1794. Cortesía del Archivo del Museo Naval, Ministerio de Defensa, España, ms. 1724 (15)

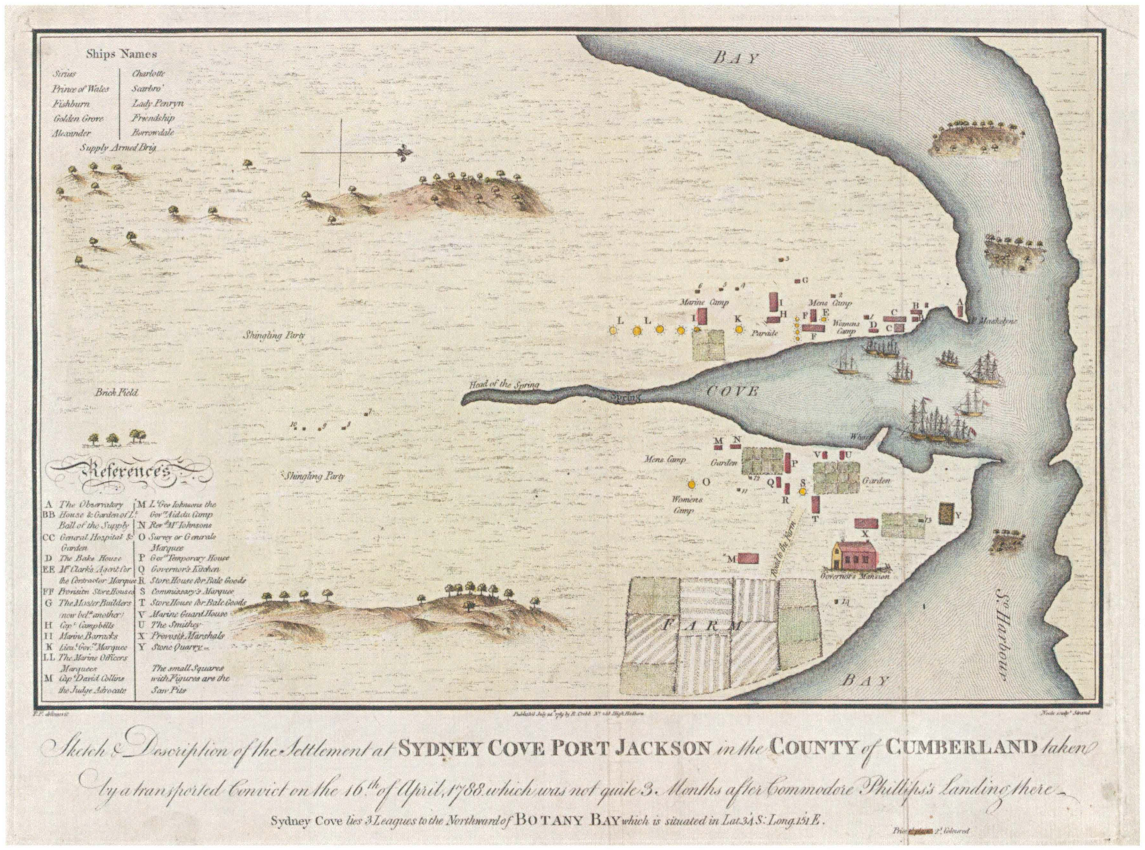
El resto eran barcos mercantes adaptados, tres barcos de abastecimiento y seis buques de transporte[5]. El comité de la marina eligió tres barcos de abastecimiento y seis buques de transporte. La mayoría eran navíos bastante nuevos; el más viejo había sido botado en 1781 y salvo los de guerra, todos eran alquilados.

Todos ellos eran navíos pequeños, y, para los tripulantes, las condiciones eran de hacinamiento. El mayor navío de transporte tenía poco más de 35 m de eslora y 9,5 m de manga. Tampoco estaban especialmente preparados para el transporte de presidiarios, pues en la superficie de una cama normal entraban cuatro hombres y la altura de cubierta era muy reducida, hasta sólo 1,4 m en alguno de los barcos. No tenían luz ni portillas, las linternas y antorchas estaban rigurosamente prohibidas para evitar posibles incendios y la única ventilación disponible era por las escotillas de cubierta, donde a veces se les dejaba salir si hacía buen tiempo [36:102].

Presidiarios y suministros

La duración prevista del viaje era de unos seis meses, pero los convictos fueron llevados a los barcos dos meses antes de la partida. Philip se desesperó con la burocracia, pidiendo vituallas suficientes y alimentos adecuados como anti-escorbúticos, pero consiguió mucho menos de lo que pedía. Llegó a decir que, con lo que le ofrecían, perdería la mitad de la tripulación y de los convictos. Los imprescindibles suministros para establecer un campamento a la llegada eran igualmente insuficientes: Phillip mendigaba guadañas, tela para uniformes, navajas, carne fresca para los convictos, vino para los enfermos, fumigantes, más medicamentos, sin obtener respuesta. El embarque se demoró más de dos meses debido a la lentitud de los aprovisionamientos.

Los presidiarios llegaban a los muelles de Plymouth y Portsmouth en grandes carros, bajo guardia, encadenados unos a otros, tiritando bajo una lluvia incesante.



Sketch & description of the settlement at Sydney Cove Port Jackson in the County of Cumberland taken by a transported convict on the 16th of April, 1788, which was not quite 3 months after Commodore Phillips's landing there. Fowkes, Francis & Cribb, R & Neele, Samuel John, 1789. Courtesy of National Library of Australia, nla.obj-230578175

Y a estos presidiarios pálidos, andrajosos y míseros, flacos como aves zancudas, los conducían a bordo y aún pasarían varios meses más en las bodegas; las órdenes prohibían hacer ejercicio en cubierta mientras no zarpase la flotilla [36:102]. Antes de la partida murieron 17 convictos.

Durante un tiempo se propagó la idea de que estos convictos eran presos políticos, o incluso asesinos peligrosos, pero no había nada de eso. La mitad de ellos tenían menos de 25 años y prácticamente todos estaban castigados a unas penas excesivas por hurto y delitos comunes contra la propiedad, según un código penal muy estricto. De 730 convictos conocidos, 430 lo eran por robos menores, unos 250 por robos con agravantes, salteadores de caminos, ladrones de ganado, y los otros 50 por fraude, suplantación, falsificación, compra de bienes robados y otros delitos.

Delitos de los pasajeros

La casuística particular es desoladora, baste un solo ejemplo de entre los muchos incluidos en el excelente libro de Robert Hughes, elegido para documentar este relato: *Elizabeth Powley, veintidós años, sin trabajo, hizo una incursión en una cocina de Norfolk, cogió bacon, harina y uvas pasas por valor de cinco chelines, junto con «novecientos sesenta gramos de mantequilla valorada en doce chelines», y fue condenada a la horca; pero luego la indultaron y la embarcaron rumbo a Australia* [36:104].

La flota de los once zarpó finalmente el 13 de mayo, hizo escalas en Tenerife y Cabo Verde, pasó un mes en Río de Janeiro, cruzó de nuevo el Atlántico, pasó otro mes en Ciudad del Cabo, se internó por debajo del paralelo 40° Sur con viento favorable, mala mar y mal tiempo, y llegaron a la costa australiana el 19 de enero de 1788. El viaje de unas 15.000 millas había durado 250 días; en la travesía murieron 48 personas, una tasa de mortalidad baja según los expertos, dadas las condiciones del viaje.



The city of Sydney, bird's-eye view with Circular Quay at centre. Hill, M. S & Samuel Crump Label Co, New York 1888. Courtesy of National Library of Australia, nla.obj-135831957

El lugar de desembarco

El primer sitio de desembarco encontrado por Cook fue posteriormente considerado –en particular por el botánico Joseph Banks– como el lugar más adecuado para situar un asentamiento y un puesto de avanzada colonial británico. Sin embargo, casi 18 años más tarde, cuando el capitán Arthur Phillip y la Primera Flota *(The First Fleet)* llegaron allí para establecer el puesto de avanzada y una colonia de penados, encontraron que la bahía y sus alrededores no estaban a la altura de la prometedora imagen que les habían descrito.

A Phillip no le pareció bien Botany Bay y visitó un puerto a pocos kilómetros al norte, que Cook había denominado Port Jackson, pero no había explorado aún. El lugar le gustó, estableció allí el asentamiento y lo bautizó como Sydney Cove en honor de Lord Sydney. En su diario, Phillip escribió: *Tuvimos la satisfacción de hallar el mejor puerto del mundo, en el que podría albergarse un millar de buques de línea con la seguridad más completa* [36:118].

La mirada inicial

Al entrar por primera vez en la bahía, el Captain Phillip exclamó *¡Parece un parque inglés, puede cultivarse sin talar árboles!* El puerto era deslumbrante para quien lo veía por primera vez. La admiración de Phillips era compartida por sus oficiales. En el diario de Arthur Bowes Smyth (26 de enero de 1788) se mezclaban la satisfacción de la llegada y el placer estético, mientras su navío de transporte Lady Penrhyn iba entrando en la bahía:

Las más espléndidas tierras, campos y grutas, con arboledas de los árboles más altos y majestuosos, como yo jamás había visto en las posesiones de los nobles de Inglaterra, no podían superar en belleza a las que Naturaleza desplegaba ante nuestra vista. El canto de las diversas aves entre los árboles, y el vuelo de los numerosos periquitos, loritos, cacatúas y araras, hacían que cuanto nos rodeaba pareciera un encantamiento; las majestuosas rocas de las cimas de los cerros caen hasta el mismo borde del agua y cuelgan sobre ella de forma sumamente extraña y conforman los muy espaciosos desembarcaderos que hay en la orilla; todo eso es algo que supera cualquier descripción [36:25].

El hermoso puerto

Este atractivo creció con la construcción del puerto y de la ciudad, y los viajeros posteriores lo admiraron aún más. En 1895, Mark Twain siente admiración al avistar los recovecos del espacioso y hermoso puerto, que considera ya como algo distinto de la ciudad: un puerto que es niño mimado de *Sidney y maravilla del mundo*. La actividad del puerto añadía belleza e impulso vital a la bahía con sus barcos.

En su libro de 1906, El espejo del mar, el marino Josep Conrad anota la belleza del puerto visto desde las calles y no deja de apuntar el suplemento estético provisto por los barcos anclados en sus aguas: *Esto sucedía sobre todo en Sidney, donde, desde el corazón de esta bonita ciudad, podían verse al final de una perspectiva de calles importantes, los clippers laneros anclados en el Circular Quay, que no era en absoluto la típica prisión amurallada de dársena, sino parte integrante de una de las bahías más agradables, hermosas, amplias y seguras que jamás hubiera alumbrado el sol.*

Grandes vapores de línea se encuentran ahora anclados en estos amarraderos, reservados siempre a la aristocracia del mar: son barcos bastante imponentes y grandiosos, pero hoy están aquí y la semana que viene ya han partido; mientras que los clippers de mi época, fueran de carga general, de transporte de emigrantes o de pasaje, aparejados con grandes palos y construidos con elegantes líneas, solían permanecer meses juntos a la espera de sus cargamentos de lana [11:207].

Incluso desde el avión

Incluso llegando en avión, los viajeros más recientes seguían deslumbrados por su belleza. El crítico y arquitecto Robin Boyd, autor de un libro sobre la fealdad en Australia, se deshacía en elogios: *El visitante que llega por vía aérea a Sidney ve la Australia hecha por el hombre en su mejor expresión. Ve de hecho una ciudad de singular belleza: ninguna en el mundo se ve mejor desde el aire* [24:33].

Ve de hecho una extraordinariamente bella ciudad. El interminable tramo de costa está intrincadamente erosionado por el mar en este lugar. En el interior del puerto, el agua azul oscuro es aferrada por decenas de dedos verdes incrustados de techos marrones, y en un parche central por los dientes grises y blancos de un centro comercial lleno de gente elevándose en el aire brumoso. Incluso el famoso puente es un incidente insignificante en tal homogénea magnificencia [24:34].

La mirada de la ciencia

Pero también hubo miradas más penetrantes. Cuando el HMS Beagle llegó a Sydney Harbour, en enero de 1836, el verano austral estaba siendo muy seco y la vegetación tenía escaso lustre. Charles Darwin no miró la bahía como paisaje, sino desde un punto de vista científico y anotó en su diario que las *'líneas rectas de amarillentos acantilados' solo le recordaban 'la costa de la Patagonia' y que los 'ralos arbustos' de las orillas 'indicaban una inútil esterilidad'*. De la observación de la vegetación enseguida apreció la falta de un suelo desarrollado y sus correspondientes debilidades agrícolas (ver más adelante, en este capítulo) [35:83].

Sin embargo, Conrad Mertens, su ayudante-pintor en el Beagle, lo vio con más benevolencia: *La apariencia de los cabezos desde fuera es de una costa salvaje y férrea con un gigantesco pórtico de entrada, pero la escena cambia en calma y belleza al entrar. Se suceden bahías, islas, promontorios no muy altos pero arbolados…* [35:102].

Pero, cuando los recién llegados se enfrentaron al duro trabajo de construir su casa y su ciudad, la belleza de la ría empezó a mostrar su lado más oscuro: *¡Ojalá las apariencias no fueran tan engañosas como lo son en realidad!* era una queja muy repetida.

South Head



Tensión, hambre y belleza

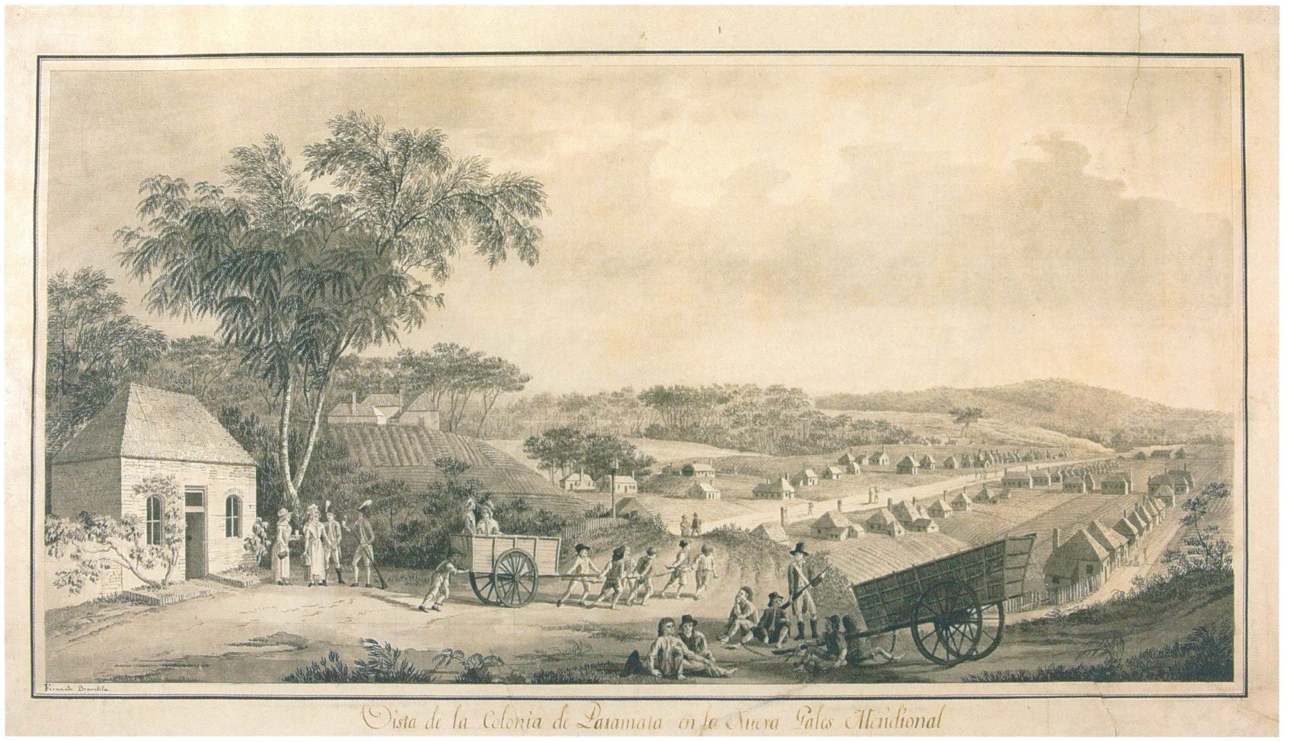
Todo estaba en contra: *La tierra no era lo que parecía. Parecía fértil y hermosa pero resultaba árida, hostil e incomprensible. Era arenosa, cenagosa o pedregosa; sólo había algunas bolsas de tierra vegetal fértil, y el suelo estaba todo cubierto de una vegetación impenetrable. No había ríos, ni grandes ni pequeños, ni lagos ni charcas siquiera, y la lluvia se limitaba a convertir la escasa capa vegetal en un pantano. Si uno se alejaba del puerto, el bosque agobiaba con su monotonía* [36:124].

El deseado paisaje parecía difícil de construir, pues a la tierra poco propicia se sumaban los inapropiados utensilios y la incapacidad de los convictos. Entre ellos solo había dos agricultores, cuyos saberes no alcanzaban para afrontar aquello y el hambre apareció como una de las principales preocupaciones de Phillip. *Todos comían la misma dieta monótona de carne salada y tortas correosas, fuese cual fuese su rango, para que la comida no simbolizara diferenciación social entre presos y libres. Para que la colonia sobreviviese había que eliminar las diferencias de estatus. Y las raciones eran muy escasas*. [36:128].

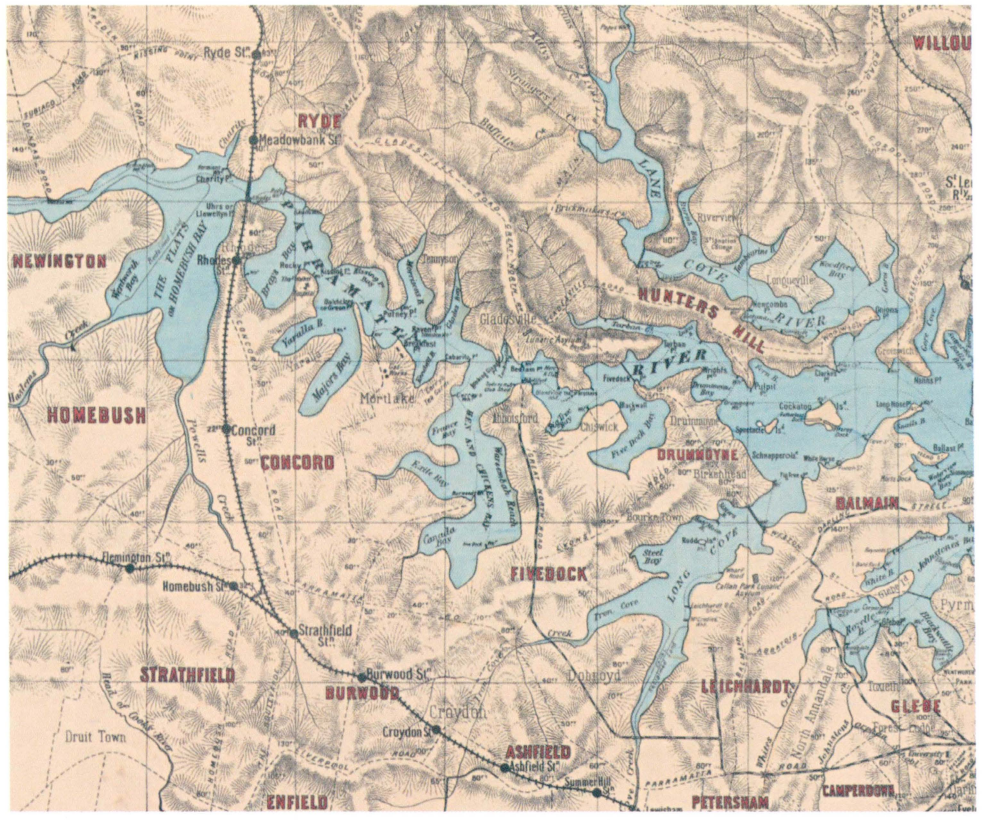
Economía de travesía

Para este marino, la economía de la ciudad funcionaba como en un barco: no producía nada y estaba simplemente a la espera de la llegada de nuevas provisiones. Cuando algo faltaba, la única medida posible era el racionamiento para todos y durísimos castigos para los transgresores. Utilizando los poderes que le habían sido conferidos por el gobierno británico, Phillip decretó la pena máxima para ciertos delitos. Como el ganado de cría era infinitamente valioso para la colonia, a los ladrones de ganado y de gallinas se les ahorcaría, sin excepción.

La tensión producida por la patente incapacidad de hombres y pertrechos para hacer habitable aquel lugar, al principio entendido como idílico, se fue incrementando. El paisaje seguía siendo hermoso para la vista, pero el país no se dejaba habitar. Creció la conciencia de que había que buscar tierras más fértiles hacia el interior y hubo



Vista de la Colonia de Paramata en la Nueva Gales Meridional. Brambila, 1789-1794. Cortesía del Archivo del Museo Naval, Ministerio de Defensa, España, ms. 1723 (24)



Port Jackson & Middle Harbor also Parramatta & Lane Cove Rivers. Sydney: Lithographed and published by Higinbotham & Robinson, 62 Elizabeth St., 1894?. Courtesy of National Library of Australia, nla.obj-231448119. (fragment to de West)

ciertos movimientos hacia un posible traslado del núcleo de la colonia a Parramatta, donde las tierras parecían más fértiles, pero pudo más el puerto, primero por sus indiscutibles cualidades náuticas, pero también por su indudable belleza.

La finca de Parramatta

Durante cinco años, el hambre estuvo presente cotidianamente. Los primeros cultivos se malograron y toda la cosecha de la segunda plantación tuvo que reservarse para semillas. No había animales de tiro y se tardaron 15 años en empezar a utilizar el arado. Los convictos estaban tan débiles que solo podían trabajar un tercio de ellos. Algunos oficiales tenían huertos atendidos por los presos, pero el huerto principal se colocó en una isla para evitar que convictos y soldados desesperados se comieran las hojas.

Las mayores esperanzas se centraban en la finca que tenía el gobierno en Parramatta, centro geográfico de Sidney, donde había una capa vegetal profunda y los campos llegaban al río, que era navegable desde el puerto. Pero su producción era insuficiente y el hambre se instauró frente a la única alternativa de nuevos suministros llegados por barco. En Sidney solo quedaban los dos barcos de la armada, el Sirius y el Supply, pues los otros nueve eran alquilados y se marcharon enseguida. El Sirius se perdió en uno de esos intentos de traer provisiones.

Con todo, a finales de 1792, la única esperanza era Parramatta, donde Phillip había repartido parcelas entre los convictos que iban cumpliendo condena, totalizando 400 ha del gobierno y 200 en manos privadas en producción, frente a una reserva de 1600 ha para cultivar en el futuro. Esa inquietud agrícola y la posición central de Parramatta, al final del tramo navegable del río, dieron lugar a la creación de un núcleo de población, con una segunda residencia del gobernador (1790) y algunos edificios de aire institucional. Pero no parecía suficiente y se hacía preciso intentar nuevas soluciones.



Parramatta St Johns Church





Brislington House, Parramatta



Lachlan Macquarie Chambers, Parramatta



Old Government House, Parramatta





Vistas de Parramatta River y Lennox Brige en Parramatta









1. Brislington House
2. Lennox Bridge
3. St Johns Church
4. Old Government
5. Lachlan Macquarie
6. Rosehill Garden
7. Hambledon Cottage
8. Elizabeth Farm
9. Gasswok Bridge





Caminos hacia las montañas: Parramatta River and Road

En los primeros años de la colonia, el camino más fácil desde Sidney a Parramatta era el río, pero en aquellos años, la navegación por la bahía o la posesión de un simple bote de remos estaban rigurosamente prohibidas, pues Sidney funcionaba como una especie de puerto - prisión. La salida de cualquier tipo de embarcación requería la aprobación del oficial de guardia.

Hacia los 1820, un grupo de cercanos al gobernador construyó el primer ferry: una chalana de fondo plano, hoy llamada la *Rose Hill Packet*, para llevar gente y suministros entre Sydney Cove y Parramatta. Era poco más que una balsa y se movía río arriba y río abajo empujada por mareas y corrientes [35:57].

Como el río dejaba de ser navegable en épocas de sequía prolongada, se construyó una carretera paralela entre las dos ciudades, en su día el camino más importante de la colonia, la *columna vertebral de la ciudad,* desde el puerto hasta el núcleo. La actual Parramatta Road recorre hoy un paisaje desnaturalizado y sin encanto, lleno de depósitos de coches [9:132].

En enero de 1836, Charles Darwin la recorrió camino de las Blue Mountains y la reconoció como *una excelente carretera de macadam*. Prefirió utilizar la carretera en vez de subir en barco por el río, la habitual vía de comunicación para el transporte de granos hacia la ciudad y de mercancías en sentido contrario.

Estaba cansado de barco, tras tres largos años pasados en el pequeño HMS Beagle, donde había navegado por los tres grandes océanos del planeta, visitando Cabo Verde, Río de Janeiro, Montevideo, Buenos Aires, la Patagonia, Tierra del Fuego, las islas Malvinas, el estrecho de Magallanes, Chile, Perú, las Galápagos, Tahití y Nueva Zelanda, antes de llegar a Australia.

Tras conocer tantas costas, tenía verdadero interés en aquellas lejanas montañas y en los verdes pastos para ovejas que las rodeaban. Creía que *la colonia no tenía futuro agrícola, porque el suelo era pobre y poco profundo, pero pensaba en cambio que el puerto llegaría a ser grande por sus recursos industriales y comerciales si se orientaba hacia el mar y no hacia su interior.* Pensaba que *poseyendo carbón, la colonia siempre dispondría de energía. Y con su habitable área costera y su extracción inglesa, podría estar segura de llegar a ser una gran nación* [35:84].

Remontar el río suponía dirigirse hacia el Oeste, asumir la tensión del interior que empujó el crecimiento de la ciudad. Desde su origen en *The Heads* que marcaba la entrada a la bahía, el progreso natural de cualquier marino es dirigirse río arriba mientras haya calado. Parramatta era el punto final de los marinos y el comienzo del camino de los aventureros y, todavía hoy, mantiene ese carácter de umbral que enriquece el recorrido por el río.

A medida que se remonta la corriente van desapareciendo los peñascos, los matorrales y los grandes árboles, para dejar paso a la vegetación de ribera, los campos de cultivo, las granjas y las industrias aisladas. La brisa que impera en la bahía pierde frescor y aroma marino, el ambiente se calma y todo adquiere un ritmo distinto. Viajar río arriba es siempre un rito de descubrimiento, por mucho que se haya recorrido el camino. Las riberas se suavizan bajo los carrizos, las aguas se vuelven más someras y los ferries tienen que ir más despacio.

Mientras tanto, los puentes van jalonando el camino y marcan el progreso, mostrando menos número de vanos, cada vez más pequeños. Desde la majestuosidad del arco de acero del Harbour Bridge, se pasa bajo el tendido arco de hormigón del Gladesville Bridge y, a partir de ahí, se suceden muchos puentes instrumentales, casi siempre de vigas de hierro o de hormigón, tanto de dintel recto como en celosía, y más tupidos o redundantes si son antiguos, frente a la simplicidad de los vanos más modernos. El viaje termina, inequívocamente, ante el sereno, tendido y único arco de piedra del Lennox Bridge

El viaje en sentido contrario se vive como recuerdo y reconocimiento de lo ya visto, con la tristeza del viaje que se acaba o con el pesar del improbable asombro. En los viajes de vuelta, la gente deja de mirar.

Vale la pena embarcarse, pero siempre río arriba.



Parramatta River

Madera y pesca, nuevos conflictos



En un primer momento, Phillip pensó que la explotación de la madera, necesaria para la construcción, podría servir también para producir palos y mástiles para reparar los navíos. De nuevo, la prometedora naturaleza devenía en fiasco: la madera era engañosa, le faltaba flexibilidad y solo servía para construir cabañas y como leña. También se ensayó la fabricación de lino, para suministrar cuerdas y velas para los navíos, así como prendas de ropa para los colonos. Pero faltaban conocimientos y, cuando se atendieron las peticiones de Phillip y se trajo un convicto especialista a la colonia, la productividad resultó muy baja y como actividad industrial se demostró inviable.

Por su parte, el intento de emular a los aborígenes con la pesca consiguió esquilmar la bahía en unos pocos meses. Las artes de pesca aborígenes estaban proporcionadas a unas capturas de suficiencia, pero el hambre de los convictos pudo más que su prudencia. El intento provocó un nuevo motivo de enfrentamiento con los aborígenes, algo que Phillip quería evitar a toda costa.

Coexistencia con los aborigenes

La relación de los primeros visitantes británicos con los aborígenes no fue fácil y solo una atinada mezcla de crueldad y astucia permitió una vigilada coexistencia. En una cuidadosa y bien resumida sección del Museo de la ciudad de Sidney, las cuatro principales etapas de la relación entre británicos y aborígenes se denominan Secuestro, Rescate, Reconciliación y Resistencia. En cada una de ellas surge algún personaje aborigen especialmente significado por los británicos: Bennelong, Colebee, Naimbaree, Barangaroo, Daringha y Pemulwoy son algunos de los nombres, desde entonces asociados a lugares específicos de la historia de la ciudad.

Tras varias escaramuzas sangrientas, Phillip recurrió al secuestro de uno de los cabecillas aborígenes, como medio de garantizar el suministro de alimentos por los aborígenes y con ello una cierta tranquilidad. Se trataba de un asunto verdaderamente crucial de la ocupación, pues en cuanto escaseaban los alimentos, los convictos y las propias tropas no encontraban razones para no sublevarse contra el poder establecido. Capturó primero a un hombre llamado Aranbaroo, quien falleció meses más tarde en la epidemia de viruela de 1789.

En noviembre de ese año, Phillip capturó a Woollaravarre Bennelong (1764-1813) cuando contaba unos 25 años y descrito como 'resuelto' y de 'buena estatura'. Bennelong escapó poco después y en una nueva confrontación vengadora ocurrida en Manly, hirió a Phillip en el hombro. Esa circunstancia fue hábilmente reconducida por Phillip hacia una duradera relación de amistad entre ambos: Bennelong le dio a Phillip su nombre de pila y el gobernador puso su nombre a la punta más conocida de la ciudad, donde más adelante se construirá la sede de la Opera House y le construyó allí una vivienda, muy cercana a su propia residencia. Su hijo fue adoptado por el Reverendo William Walker y bautizado como Thomas Walter Locke.

Paisajes de expolio y dominación

Bajo la denominación genérica de aborígenes se incluyen muchas diferentes culturas establecidas por toda Australia, con cerca de 250 lenguas habladas en algún momento histórico. Sólo en las cercanías de Sidney hay más de 30 clanes distintos, cada uno de ellos con costumbres vinculadas a áreas específicas, y con canciones, danzas, rituales, tatuajes y diseños diferentes.

Los nombres de las tribus y de las tierras donde se establecían han sido recogidos con diferentes ortografías, haciendo muy difícil la tarea de documentar sus asentamientos. Los primeros topónimos fueron recogidos por los oficiales de La Primera Flota y han sido objeto de correcciones y adiciones por estudios posteriores. En esta región del Sureste de Australia, los aborígenes parecen claramente sedentarios, viviendo de la pesca y los cultivos. En regiones más áridas y de mayores dificultades de asentamiento, parecen tener un carácter más nómada, como recoge Chatwin en su obra *The Songs of the Land* [10].

Epidemia de viruela

Las culturas aborígenes encontradas por los británicos en 1789 en la región de Glandigal –luego, Sidney– pertenecían a una población sofisticada y culturalmente diversa, cuyos antepasados llevaban viviendo allí unos 40.000 años. Se trataba de poblaciones marítimo costeras, asentadas en las orillas de la ría y sus pequeños tributarios y capaces de manejarse bien en las aguas abrigadas y con cierta dificultad en mar abierto, donde sus canoas de remo no tenían muchas posibilidades de superar las altas olas oceánicas. Pero no estaban preparadas para convivir con visitantes y acontecimientos más agresivos.

Solo quince meses después de la llegada de los oficiales y prisioneros británicos, una epidemia de viruela –probablemente propagada por los visitantes– causó la muerte de una gran parte de la población, entre un 50 y un 90 por ciento de todos los aborígenes. La epidemia de Sidney tuvo su momento álgido en el verano de 1789, prácticamente en las mismas fechas del comienzo de la Revolución francesa: la famosa toma de la Bastilla ocurrió el 14 de julio de 1789.

La cuidadosa doctrina oficial habla de la supervivencia de la población aborigen, gracias a su 'resiliencia cultural' y a su 'asombrosa adaptabilidad'. De acuerdo con sus dictados, los aborígenes forman hoy una 'parte dinámica' de la población de la ciudad y mantienen 'conexiones espirituales' con la tierra. Aunque lo primero no es especialmente perceptible por el visitante actual, es evidente el denodado esfuerzo de los poderes públicos por mantener vínculos culturales con toda una historia local anterior a la invasión de los convictos. Las conexiones culturales con la tierra son recordadas con denominaciones y cautelas bastante abundantes, y florecen con sus peculiares onomatopeyas de sílabas y vocales repetidas en cada palabra: como el caso de *Woolloomooloo*, la ensenada situada al sur de Sydney Cove.

Exilio y sufrimiento

En el libro Convicts: *Transportation & Australia* [6], Michael Bogle coloca la experiencia australiana con los penados en el contexto de la oscura historia del exilio y el sufrimiento humano. La historia –escrita– arranca en el antiguo Egipto y se relaciona con recientes imágenes de campos de concentración o de trabajos forzados, para mostrar las circunstancias de la fundación del país.

Según Bogle, las colonias Australianas nunca se habrían fundado si la revolución de América del Norte no hubiera obligado a los autoridades de prisiones a encontrar lugares alternativos para verter la carga de convictos producida en las cortes de justicia británicas.

Al principio, los británicos trataron de seguir enviando sus cargamentos de convictos a los nuevos Estados Unidos independientes, pero éstos devolvieron los barcos y su cargamento. *En este sentido*, continúa Bogle, *los australianos son también hijos de la Revolución Americana* [6:X].

Transportes y castigos

En los 80 años siguientes a 1788, más de 160.000 almas fueron transportadas desde el Reino Unido a las colonias australianas. De ese modo, escapaban a la 'danza de la muerte' tan apreciada por las masas de Tryburn o Newgate, pero su suerte era casi igual de terrible.

En un estado habitual de hambre, eran obligados a trabajar en la construcción de carreteras y edificios públicos, fabricando ladrillos o tejas, cosiendo vestidos o fabricando zapatos. Su vida se regía por leyes severísimas con frecuentes castigos a base de látigo. El primer convicto ejecutado en Hyde Park Barracks, en Sidney, en 1789, lo fue por robar comida. En aquella época, los castigos a las tropas de vigilancia de los convictos también eran brutales: un año después, fueron ejecutados seis soldados de infantería de marina por similar motivo.

Dureza del castigo

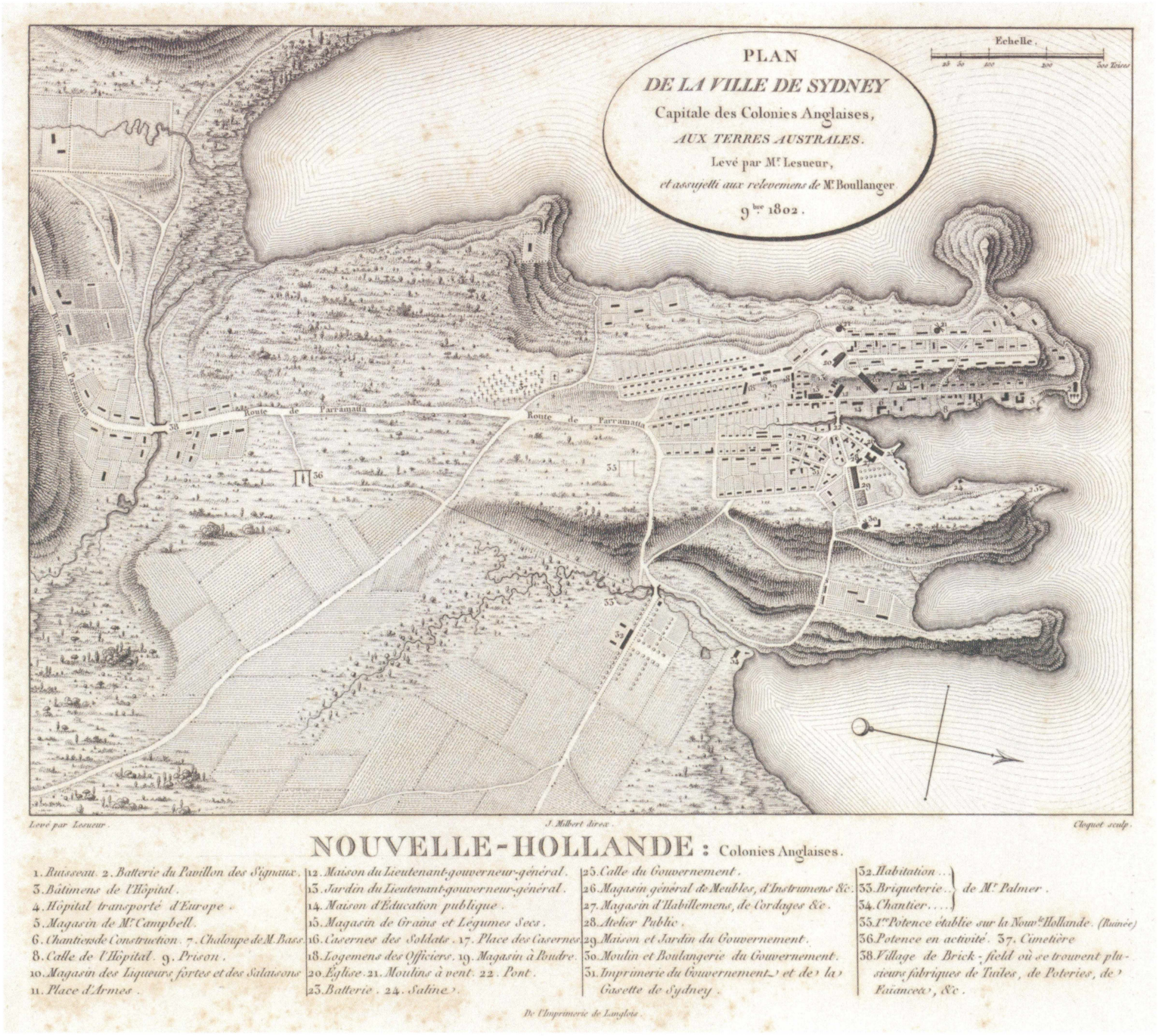
En su *Wayward Tourist*, Mark Twain compara la dureza de los castigos en la colonia frente a los de la metrópoli: *cuando estuve en Londres hace treinta años entró en vigor un nuevo castigo para la disminución de las penas de garrote y del castigo a la violencia doméstica - 25 latigazos en la espalda desnuda con un látigo de nueve colas. Se dijo que este terrible castigo era capaz de reconducir a los rufianes más obstinados, cuyo ánimo sucumbía a partir del noveno latigazo. Pero el humanizado Londres moderno no pudo mantenerlo y decretó su abandono.*

Sin embargo, en Australia y en Tasmania los convictos recibían 50 latigazos por cualquier pequeña falta; y, a veces, un brutal funcionario añadía 50 más y luego otros 50 y así mientras la víctima pudiera soportar la tortura y permanecer vivo [63:14].

Pocos e inadecuados pertrechos

Más allá del régimen disciplinario, cuando Phillip quiso empezar a construir algo más que albergues provisionales, quedó de manifiesto la inadecuación de los utensilios cargados por la Primera Flota y la carencia de oficios útiles para la construcción entre los penados. Entre los muchos relatos de sus dificultades, el de Peter Carey es el más gráfico y directo:

Phillip se enfrentó entonces al problema cotidiano de erigir un refugio, cualquier refugio, que no se derrumbase sobre sus habitantes. Y entonces quedaron claras las grandes carencias en cuanto a suministros de aquel asentamiento. El gobernador no tardó en escribir a lord Sydney.



Plan de la ville de Sydney, capitale des colonies anglaises aux terres australes, levé par Mr Lesueur et assujetti aux relevemens de Mr Boullanger, 9bre 1802; Cloquet sculp.; J. Milbert direx. Cloquet, Jean Baptiste Antoine, -1828. Courtesy of National Library of Australia, nla.obj-150873690

Sin cal, ni ladrillos ni oficios

No había cal y no se podía hacer argamasa. Al principio no se halló la arcilla adecuada para hacer ladrillos, pero incluso cuando se encontró la arcilla y se les ocurrió fabricar cal a partir de los depósitos de conchas existentes en la banda intermareal, y *las tejas eran porosas y cuando ganaban peso por el agua las techumbres se hundían, y así sucesivamente. Los militares vivían en chabolas de adobe y cañas* [9:101-103].

Lo mismo ocurría con los demás oficios, faltaban panaderos, herreros, agricultores y demás saberes imprescindibles para una labor de colonización. Los pocos convictos con alguna habilidad carecían de instrumentos y utensilios para ejercerla de manera mínimamente efctiva. La única solución de todas las carencias dependía de la llegada

del siguiente barco y de la atención otorgada por la metrópoli a las peticiones de una colonia de penados, en realidad una cárcel con rejas de lejanía.

Vacío de poder

En 1792 Phillip consideró terminada su misión y volvió a Inglaterra, pero el siguiente Gobernador con autoridad, Lachlan Macquarie, no llegó hasta 1809. En ese periodo intermedio de 17 años comenzó la apropiación de tierras al por mayor por individuos poderosos y ricos, característica del desarrollo de Sidney hasta bien entrado el siglo XIX. Oficiales y funcionarios se adueñaron de cuantas tierras quisieron en cualquier lugar de la ciudad, mientras las calles se conformaban rodeándolas como podían.

Surgieron verdaderos feudos medievales, entre ellos *The Farm*, del comisario Palmer en Woolloomooloo. La tierra era libre, así como el trabajo de los convictos. Fue un período *colorido, oscuro y brillante, regresivo y progresivo, lleno de anomalías; se hicieron fortunas y la degradación se amontonaba sobre la degradación* [41:7].

Llega la Policía

La marcha de Phillip en 1792 incluía la retirada del NSW-New South Wales (Nueva Gales del Sur) Marine Corps (Cuerpo de Infantería de Marina), que había llegado con la primera flota para custodiar a los penados en la travesía y en la creación de la colonia penal. Desde 1789 se había formado en Inglaterra un nuevo regimiento de carácter permanente para relevar a los marines, el New South Wale Corps, formado por unos mil efectivos, organizados en tres compañías bajo el mando del mayor Francis Grose.

El regimiento se nutrió de oficiales castigados a media paga, soldados en libertad condicional de las prisiones militares, alborotadores y buscadores de fortuna, que veían la nueva colonia como posible salida a sus dificultades y aspiraciones. Esas tropas comenzaron a llegar a Sidney con la segunda flota en 1790 y Grose llegó en 1792, para ocupar el cargo de lugarteniente del gobernador. También asumió el mando de una cuarta compañía, formada por los marines llegados con Phillip que prefirieron quedarse en la ciudad.

El Cuerpo del Ron

El lugarteniente Grose relajó la prohibición de importar ron establecida por Phillip, y los siguientes gobernadores no fueron capaces de controlarlo, a pesar de utilizar esta nueva policía y de los intentos ingleses por reforzar la vigilancia. Pero la denominación de 'ron' incluía todas las demás bebidas alcohólicas y, con la crónica escasez de monedas de las colonias, el ron se convirtió en moneda de intercambio. La interrupción del suministro de ron generó una verdadera 'Rebelión del Ron' en 1806, que solo pudo ser sofocada mediante un pacto con el NSW Corp.

Durante ese proceso, los oficiales del NSW Corps se hicieron con el control del monopolio y lo utilizaron para su propio provecho, recibiendo por ello el nombre de The Rum Corps (El cuerpo del ron). Cuando la colonia se asentó fueron llegando colonos más respetables y este cuerpo de policía era el encargado de garantizar la convivencia con los convictos y los nativos, que eran muy pocos[6]. El comportamiento del Rum Corps dejó huella en la ciudad, como recuerda Mark Twain:

En poco tiempo, los miembros del Corp habían extendido la intemperancia por todas partes. Y habían exprimido granja tras granja de las manos de los colonos a cambio de ron, y con ello se habían enriquecido generosamente ellos mismos. En una ocasión, vendieron a un hombre un galón de ron que valía dos dólares a cambio de una parcela que se vendió algunos años más tarde por $ 100.000.

Atisbos de ciudad

Los esfuerzos de Phillip propiciaron los primeros atisbos de ciudad, que surgen de las obras y espacios públicos como únicos bienes compartidos por un surtido plantel de pobladores. Abundaban los marineros, los infantes de marina y los convictos. Enseguida, algunos convictos pasaron a desempeñar funciones sociales relevantes, asociadas a sus oficios o saberes anteriores a su castigo. Con el tiempo, muchos convictos fueron liberados y se establecieron como colonos o ciudadanos, en paralelo con los inmigrantes libres.

La construcción de los primeros caminos, fuentes y edificios públicos era imprescindible para que esa población pudiera compartir la idea de una ciudad. El capitán Phillip lo vío así, pero sus sucesores estaban ocupados en solventar dificultades, reprimir excesos y controlar los desmanes de tan heterogéneos habitantes, y no mantuvieron sus esfuerzos.

Marinos incapaces de construir

Pero aquel contingente de oficiales, marineros e infantes de marina, capaces de cruzar océanos y llegar hasta Australia, no contaba con medios ni personal para construir una ciudad, ni siquiera un campamento mínimamente dotado. Los suministros embarcados en Londres estaban principalmente orientados a las necesidades de los barcos en su travesía y menos a la construcción de una colonia. Las carencias eran enormes y fue necesario pedir hachas mejores, palas mejores y layas mejores pues las suyas eran las peores nunca vistas. *Entre todos sus presos no había más de 14 carpinteros. Tenían 300.000 clavos, pero los árboles eran extraños y parecían inapropiados a los ojos ingleses: las maderas eran demasiado duras o se retorcían violentamente cuando daba el sol... No había cal y no se podía hacer argamasa.* Cuando encontraron la arcilla adecuada para hacer ladrillos, *no había un solo hombre con experiencia en fabricarlos* [9:101].

No obstante, se fabricaron ladrillos... *pero se desmenuzan en la mano como si fueran pastas de té. Son blandos y arenosos y están cocidos a una temperatura demasiado baja... Los tiempos eran difíciles, y fabricar ladrillos era el peor trabajo en la colonia y acarrearlos era un castigo extremo. No había caballos ni bueyes, solo tres carretas y los doce presidiarios se ponían los arreos y tiraban de tres cuartos de tonelada.* También cocieron tejas, *pero eran porosas y cuando ganaban peso por el agua las techumbres se hundían.* Los militares vivían en chabolas de adobe y cañas y dos años después de la primera gran visión de Phillip, las casas y los edificios públicos surgían sin tener en cuenta ningún plan.

Campamentos y planes

El primer campamento, todavía medio salvaje aunque ya bautizado como Sidney por Phillip, se había organizado en torno al caudal del Tank Stream, situado en su centro. *Las tiendas y cabañas se alineaban de norte a sur y de este a oeste, formadas en hileras orientadas a la plaza de armas, y las tiendas de los presidiarios en largas hileras muy ordenadas y cercanas.* Los presidiarios e infantes de marina se situaban al Oeste, mientras el gobernador y sus oficiales se colocaron al Este[7], *introduciendo una distinción de clase hoy todavía apreciable en Sidney* [9:99].

Phillip tenía sin duda un primer plan de la ciudad cuando distinguía en sus escritos una calle principal de 60 m de anchura, dirigida hacia la casa del gobernador, el tribunal de justicia y el cuartel de la guardia. Se incluía la voluntad de trazar otras calles principales, *garantizando la circulación de aire* y sin permitir edificios permanentes fuera del plan trazado.

Pero, *sólo unos meses después de la descripción de su plan urbano, el grandioso diseño de Phillip dio paso a la convivencia prosaica y se abrió un serpenteante camino de tierra desde los aposentos temporales del gobernador hasta la casa de su lugarteniente, para seguir después un rumbo desganado hasta el edificio del hospital en la parte occidental de la ensenada* [9:100].

Calles de marinos

Las ciudades de Sidney y Hobart fueron fundadas por marinos y, como señala Susan Marsden, estos dispusieron *su rezago de calles cercanas al lado de aguas profundas*, dando lugar a una entidad única de ciudad y puerto. Todavía hay muelles para buques de altura al final de George Street en Sidney y Elizabeth Street en Hobart, aunque las operaciones portuarias de Sidney y Hobart han cambiado dramáticamente en los últimos 20 años [43:15].



Parramatta River

En ambas ciudades, como ocurre en todo el mundo, la actividad portuaria ha sobrepasado la escala humana de la ciudad y se ha visto obligada a situarse lejos de ella. Durante muchos siglos, los barcos llevaron tripulaciones nutridas y sus mercancías se cargaban y descargaban con ayuda de otro gran número de estibadores. La operación requería días o semanas, dando lugar a una profusa utilización de la ciudad y sus servicios. Pero el creciente aumento de tamaño de los nuevos buques y la búsqueda de eficiencia en sus operaciones de carga y descarga de mercancías exigieron grandes grúas y superficies al lado de los muelles, y convirtieron la operación portuaria en algo, no solo ajeno, sino molesto para el ciudadano. Como resultado, los puertos comerciales se fueron alejando de los centros urbanos y los muelles quedaron al servicio del ocio y de los buques de pasajeros.

Caos e intereses

Como resultado del vacío creado por la marcha de Phillip, la ciudad recibió un legado de calles estrechas y retorcidas, algunas de las cuales no iban a ningún sitio, como William Street que serpentea entre grandes propiedades en ambas laderas de Woolloomooloo Hill. También el carácter de la ciudad resultó afectado por esos comportamientos, derivando hacia la ciudad accidental, como apunta Paul Ashton [3:9], donde imperaban las reglas del *laissez faire*, con desarrollos y retrocesos incrementales, en una carrera entre el caos y el planeamiento.

No se trata tanto de una ciudad sin ley, sin planeamiento alguno, sino de la confluencia de muy diversos intereses sin una visión única previa de por dónde debía ir la ciudad. Cada pieza de la ciudad está planeada por alguien, con la única excepción del paso de ganado de George Street, pero no existía la intención de convertirla en un todo comprensible. Para Susan King, la primera Sidney es una ciudad liosa, políglota, diversa, que acomoda una población vigorosa y energética, y no una pieza de diseño formal sin vida [41:7].

Lachlan Macquarie, Gobernador

La llegada de Lachlan Macquarie (1762-1824) puso fin al vacío de poder creado por la marcha de Phillip y cambió la manera de entender la ciudad. Macquarie llegó con el 73rd Regiment of Foot y, como primer gobernador militar, puso orden en el NSW como primer paso para controlar la ciudad. Mientras los anteriores fueron marinos, y su preocupación fue llegar hasta Sidney y cómo mantener la seguridad marítima de la plaza, Macquarie, en cambio, fue el primero en preocuparse de la propia ciudad y su principal interés fue construirla, en el sentido más profundo de la palabra.

Trató de hacerla realidad y se empleó a fondo en sus instituciones y en dotarla de sus principales elementos físicos, las calles, plazas y edificios públicos. Lachlan Macquarie

tenía la ambición de hacer de Sidney una hermosa ciudad, más allá de su carácter penal, pero ese objetivo estaba en desacuerdo con la insistencia de Londres en que la nueva colonia se gestionara como un sitio disuasorio, ofreciendo sólo la subsistencia más básica.

Para conseguir ese propósito restableció el orden y empezó a dar forma a ese campamento evolucionado. Necesitaba técnicos, buscó un arquitecto y encontró entre los convictos a Francis Greenway, a quien llamó a su servicio en 1816.

Francis Greenway, arquitecto

El arquitecto Francis Greenway (1777-1837), condenado por falsificación, tuvo un papel enormemente relevante para la ciudad al diseñar y construir sus primeros edificios institucionales. Llamado al servicio de Macquarie en 1816, Greenway asumió como suyos los objetivos de embellecimiento del gobernador y elevó los estándares de diseño y calidad de todos los encargos oficiales, en contra de la intención de los ingleses.

El gobierno británico había rechazado anteriormente la solicitud de NSW gobernador Lachlan Macquarie a nombrar a un arquitecto del gobierno, y había insistido en que el trabajo de Greenway fuese temporal. Sin embargo, Greenway se convirtió en el primero de los 23 arquitectos del gobierno de NSW cuya tenencia colectiva abarca dos siglos. Mientras que sus títulos y descripciones de trabajo han variado, su papel ha permanecido esencialmente como el defendido por el pionero Francis Greenway. Durante 200 años, las oficinas del Arquitecto del Gobierno han seguido la ambición de Greenway de diseñar para el futuro y establecer el estándar de arquitectura para Sidney y Nueva Gales del Sur [47:4].

Años después, el Ministerio de Colonias envió a Sidney a John Bigge, para controlar las ambiciones arquitectónicas de Greenway y su patrón Lachlan Macquarie, quien reconoció que *el estilo de la arquitectura estaba mejorando gradualmente en Sidney, bajo la dirección y el gusto del arquitecto colonial Mr. Greenway. La idea inicial de Greenway*, de que los edificios oficiales sirvieran de modelo para construir los demás edificios, había surtido efecto y el ejemplo había cundido [47:9].

Greenway fue sucedido por Mortimer Lewis, que fue el primer arquitecto colonial en disfrutar de un mandato ampliado –15 años a partir de 1835– y cuya plantilla consistía en sí mismo como único arquitecto, un dibujante, un administrativo y un encargado de obra, que desarrollaron una prolífica producción.

Además de ser el primer arquitecto del gobierno, el convicto Francis Greenway sigue siendo el arquitecto más conocido de la primera época de Sidney, y sus edificios urbanos e iglesias suburbanas son bien apreciados.

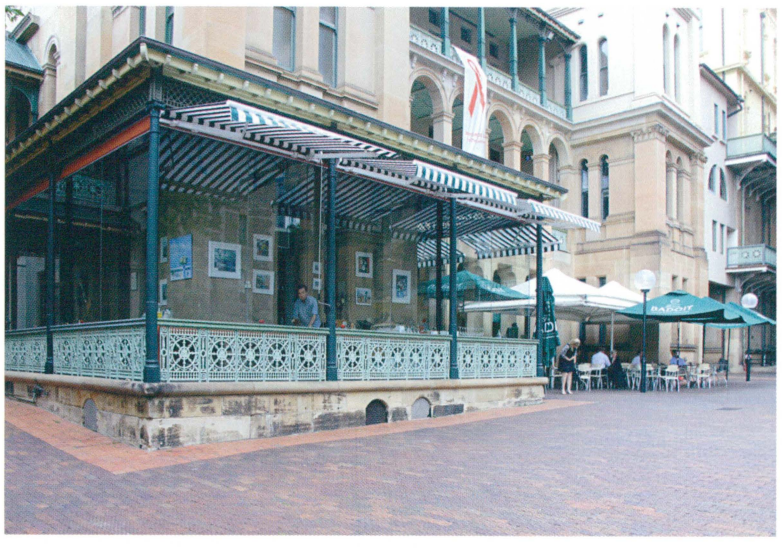
Rum Hospital

Una de las primeras decisiones de Macquarie fue la creación de un nuevo hospital, para sustituir al establecido en The Rocks por Phillip a base de tiendas y barracones provisionales. Para su ubicación destinó unas tierras situadas al oeste del Government Domain (propiedades del gobernador), donde estaba situada su residencia, que deslindó con un nuevo camino, más adelante denominado Macquarie Street.

Para financiar el hospital, Macquarie negoció con los colonos y los primeros hombres de negocios de la ciudad, y firmó un contrato concediéndoles el derecho de utilizar a los convictos como trabajadores para su provecho y acceso prioritario a



Rum Hospital, 1894



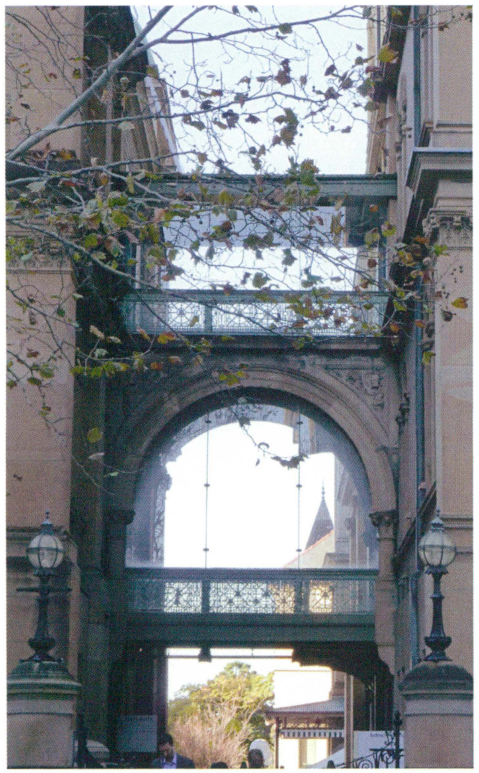
Rum Hospital, 1894







The Mint, ala sur del Rum Hospital, 1816





Rum Hospital, 1894

ciertos suministros, más un monopolio sobre la importación de unos 200.000 litros de ron, luego aumentados hasta 275.000.

Con ello instauraba paralelamente un sistema de concesiones para el tráfico de ron, que restaba capacidad de maniobra al Rum Corps, al introducir nuevos intereses y una pugna por su control, lo cual contribuyó decisivamente a la pacificación de la ciudad. Entre los firmantes del contrato estaba el médico irlandés D'Arcy Wentworth, que luego será el primer médico residente del hospital, cuyo hijo William Charles Wentworth, será más adelante un importante impulsor de la democracia parlamentaria en NSW y es considerado como 'padre de la constitución'.

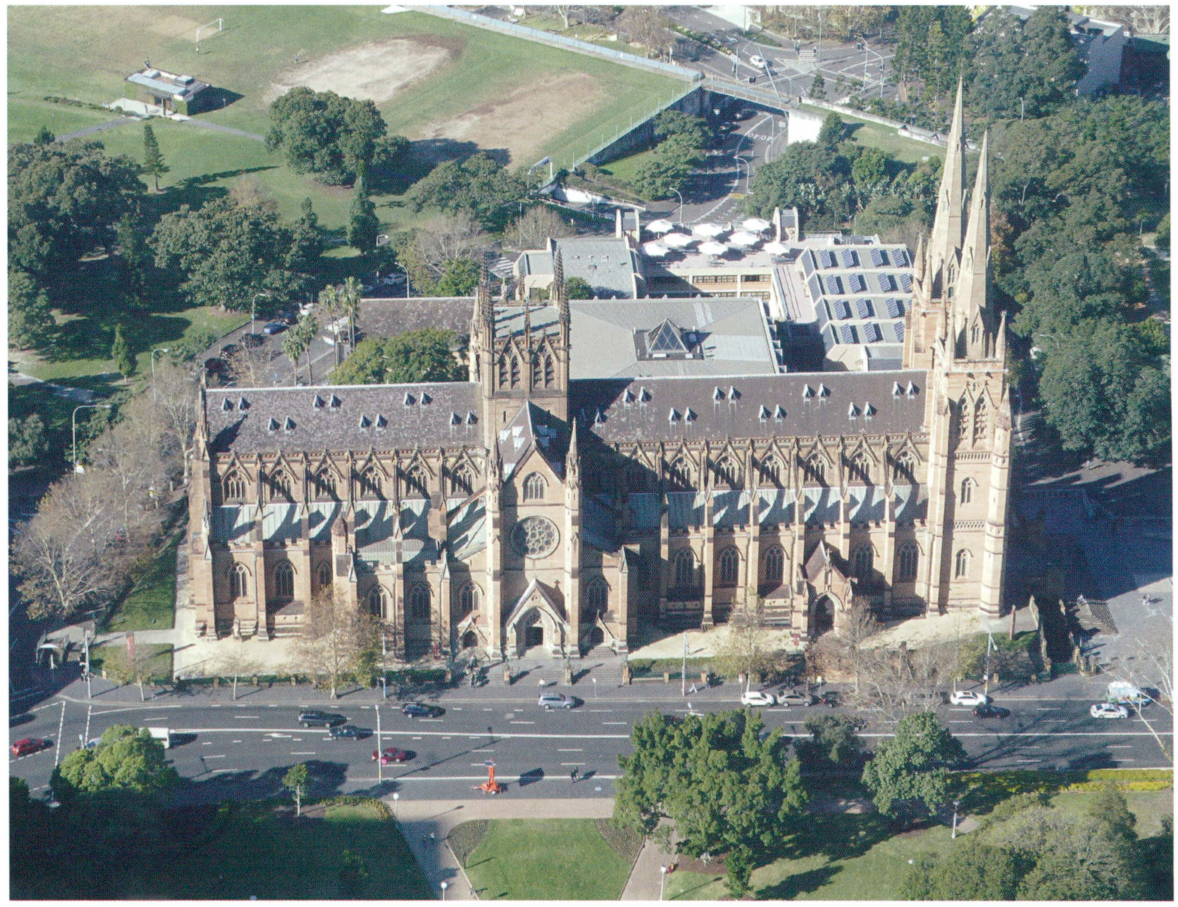
Construcción y restos del hospital

La construcción del nuevo hospital comenzó hacia 1810 y, según parece, bajo la dirección directa del propio Macquarie con alguna ayuda todavía no bien conocida. Pero está bien establecido que en 1815, pidió un informe al convicto-arquitecto Francis Greenway, quien dictaminó que estaba mal construido y que se caería muy pronto. Macquarie ordenó reparar los defectos pero, en 1820, parte de un ala se derrumbó, y Macquarie encargó a Greenway su completa reparación, que incluía cambios en el diseño de las cubiertas y una nueva disposición interior[8].

El hospital resultante es un gran edificio, con cuerpo central y dos alas, probablemente bastante desmedido para las necesidades de la todavía pequeña colonia y, desde el principio, varias zonas del edificio fueron utilizadas para otros menesteres ajenos a la medicina. Entre otros usos, parte del ala norte fue utilizada como Corte Suprema y, desde 1829, albergó el *First Legislative Council* (Primera Cámara legislativa). En 1894, el hospital fue totalmente reconstruido.

El ala sur es lo único que queda del diseño original, después de sus sucesivas reformas, y contenía la residencia de los otros médicos. En 1823, el piso superior se destinó a hospital militar y en 1828 el edificio completo se destinó a enfermería





Acantilado de arenisca al comienzo de Macquarie Street

St Mary's Cathedral

Macquarie Street

y dispensario de medicinas. Respecto a su alzado, Greenway pensaba que a las columnas les faltaba cierto clasicismo de proporciones. Con el descubrimiento de oro en NSW en 1851, el edificio fue convertido en el Sydney Royal Mint, la primera sucursal de ultramar del *London's Royal Mint*, encargada de fundir el oro y acuñar moneda, y ahora es llamado simplemente *The Mint*.

El hospital tenía acceso por el camino trazado por el gobernador Macquarie, con orientación Norte-Sur desde el rocoso acantilado de Sidney Cove, tenía como propósito inicial el deslinde de las propiedades públicas del palacio del gobernador y sus terrenos, luego convertidos en parque y jardín botánico, respecto a las calles de la ciudad. Ese papel fue difuminado por el propio Macquarie cuando utilizó parte de esos terrenos para la construcción del hospital. Con ello, su lado Este fue ocupado por este primer edificio institucional, al que luego se añadieron la NSW Library, al Norte, y Hyde Park Barracks, al Sur.

Detrás de estos cuarteles se dispuso una nueva alineación de edificios públicos, formada por el Land Department y la St Mary's Cathedral y el Australian Museum, con acceso por el lado Este de una nueva calle luego llamada College Street. Pasado el Hyde Park Barrats, la Macquarie Street se convierte en el eje principal de Hyde Park.

Del lado de la ciudad, al Oeste, se construyeron edificios de oficinas y residenciales que fueron ocupados por bufetes de abogados y sociedades médicas, entre los que destaca el British Medical Association Building, construido en 1930 (ver expresionismo en Cap. 4). Entre tanta magnificencia, Macquarie Street funciona como una verdadera plaza, donde se yuxtaponen los parques y los grandes edificios públicos, en un paisaje de ayer y de hoy que constituye un significativo retrato de Sidney.







State Library of NSW

Macquarie Place, 1810

Un paseo por la actual Macquarie Street revela la memoria colectiva y los sueños de la ciudad, cómo *'remotos tiempos y lugares penetran el paisaje y el momento presente'*. La calle es un lugar en sí mismo, un camino narrativo a través de la mitológica topografía de la ciudad. *En el lado oriental se encuentra Botanic Gardens, y al mirar hacia fuera sobre la verde extensión hacia Farm Cove, con el puerto detrás, siento de nuevo el aroma del mágico umbral. En un capricho, atrapado en una maraña de sueños urbanos, cruzo hacia el Palace Garden* [28x:104].

Por su parte, la Macquarie Place, establecida en 1810, es el espacio urbano más antiguo de Australia y su forma triangular, responde a la topografía natural de la línea de costa original de la bahía de Sidney y el Tank Stream. El obelisco fue erigido por el gobernador Macquarie en 1818 como el punto central geográfico de Sidney en el siglo XIX, para marcar el lugar desde donde arrancaría el kilometraje de todas las carreteras públicas, una función cumplida durante más de 190 años.

Diseñado también por Francis Greenway en estilo georgiano, el obelisco y la plaza simbolizan la visión de Sidney del gobernador Macquarie y de su esposa Elizabeth como una elegante y planificada ciudad georgiana. Una visión que superaba con creces la estrecha concepción del Gobierno británico sobre Sidney como una mera colonia penal. En la historia de la ciudad, la plaza es un lugar de transición [41:96].

Monumento a Thomas Mort, Macquarie Place



Kyle House, Macquarie Place



Hyde Park Barracks, 1819

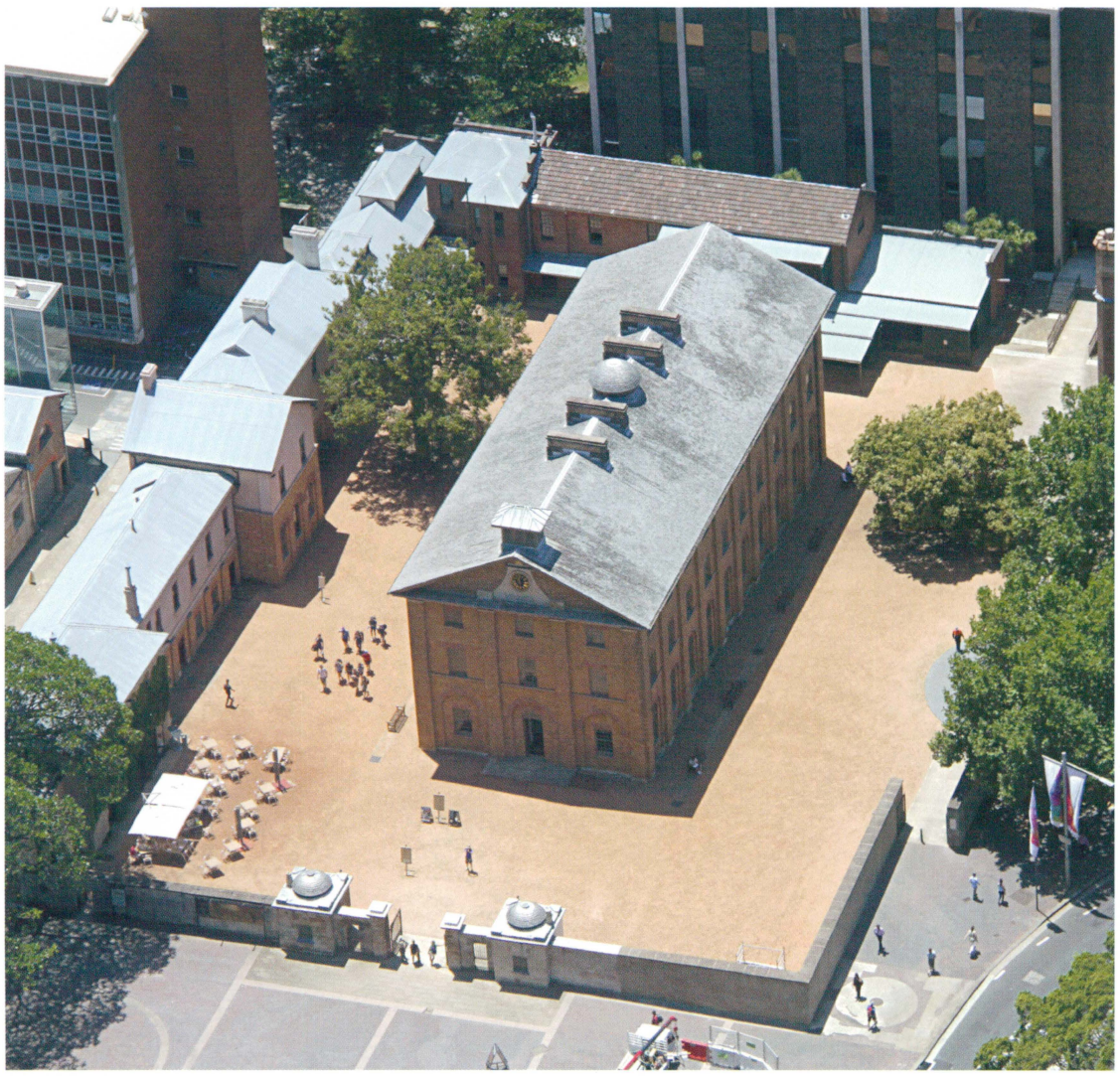
Al final de Macquarie Street y al borde de Hyde Park se alza un edificio que, aunque parcialmente transformado y muy reconstruido, revive el aire que se respiraba en aquella ciudad de convictos. Se trata de un recinto rectangular rodeado de una alta valla de piedra, en cuyo despejado centro se sitúa un edificio de ladrillo de serio y cuidado aspecto, rodeado en dos de los lados por edificios de menor rango.

Las fachadas del edificio principal, de tres pisos de altura decreciente y techado a dos aguas, son simples y elegantes, y están divididas por pilastras de ladrillo y contienen arcos rehundidos en la planta baja y ventanas de dintel recto en las superiores, con un gran alero rodeando todo el edificio.

El conjunto fue construido por Francis Greenway, de acuerdo con las instrucciones del gobernador Macquarie, como albergue nocturno de los convictos varones asignados a su cargo, normalmente destinados a realizar construcciones públicas, entre ellas este edificio. Con independencia de su propio valor, el conjunto tiene un importante papel urbano, en el contexto de Macquarie Street, al lado del Mint y de otros importantes edificios públicos. Marca su extremo sur y hace charnela con Hyde Park, con sus muros perimetrales y sus puertas, a modo de cuartel vigilante.



Hyde Park Barracks









Berrima Court House

Berrima Gaol

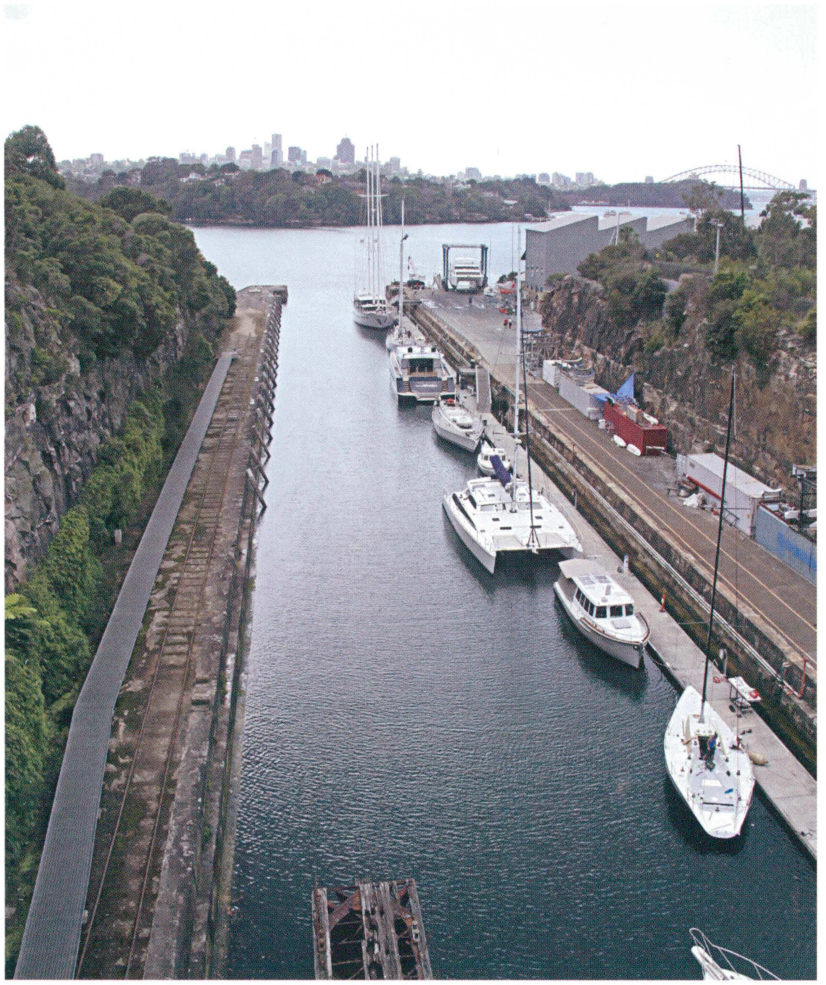
Prisiones y juzgados

Los investigadores señalan la importancia de estos 'paisajes construidos' para reforzar los objetivos penales y su variado diseño y construcción reflejan el 'entorno penal' con toda la complejidad de lugares, establecimientos y propósitos ya mencionada. Los edificios, los muros, las vallas o las celdas estaban dispuestos según configuraciones respetuosas de los principios de jerarquía y vigilancia, prevalentes en cualquier sistema de confinamiento. Desde pequeñas cárceles rurales como la Berrima Gaol, hasta los importantes complejos penitenciarios urbanos en el centro de Sidney, como Hyde Park Barracks o Darlinghurst Gaol.

A menudo, al lado de estos edificios se levantaban los juzgados (Court Houses), habitualmente engalanados con una arquitectura clásica, más o menos elaborada según la correspondiente categoría del núcleo o población. Elemento sustancial de estas composiciones era una entrada o pórtico monumental con columnas y frontón, tras la cual se ubicaba la sala de justicia, prolongada lateralmente en dos alas simétricas de carácter más sencillo para albergar la administración.

Darlinghurst Gaol

La prisión de Darlinghurst era un gran edificio, colocado en un lugar prominente, visible desde todas partes y con gran protagonismo en el paisaje de Sidney y en los mitos urbanos hasta su clausura oficial en 1914. Su ominosa presencia venía contrarrestada por la clásica fachada de los juzgados construidos al lado y por la vista de los jardines y grandes residencias de Potts Point y Elizabeth Bay resaltadas por el mar prolongándose por el lado sur de la divisoria. La prisión, el juzgado y las villas resu-







Dique seco de Woolwich

Berrima Court House

Hansa Bridge, Wingecarribee River, Berrima NSW, c. 1915. Built by internees from the Hansa group of shipping lines, World War I. Courtesy of Berrima District Historical & Family History Society Inc. Image Library, 010/010437

mían el poder y lo mostraban a la ciudad situada debajo, como presencia corpórea de los sueños de civilización de la colonia [41:170].

Justicia rural

En el mundo rural de Berrima, los dos edificios civiles más importantes son el juzgado y la prisión; ambos en estilo clásico y piedra arenisca local, están construidos por el arquitecto colonial Mortimer Lewis (1796-1879). La Berrima Court House (1838) en Wilshire Street fue el escenario del primer juicio con jurado de Australia. En 1848 el juzgado se transfirió a Goulburn y funcionó sólo con casos locales hasta 1884. En 1936 se reabrió como escuela de arte y en los 1970 se restauró, abriéndose al público en 1979 catalogada por National Trust.

A su lado se sitúa la cárcel Berrima Gaol, construida por convictos entre 1836 y 1839 con su portal arqueado insertado en una torre redondeada y prolongado en muralla por ambos lados. En 1866 fue ampliada en su parte delantera, se elevaron los muros y todo fue renovado siguiendo los estándares de la reforma del sistema penitenciario, aunque todavía conservaba celdas de aislamiento. Entre los internos había residentes y viajeros de diferentes clases como comerciantes, oficiales de la marina y marineros. Los presos estaban recluidos por la noche pero después del recuento matinal podían andar libremente en un radio de poco más de 3 km, regresando a las cinco de la tarde. Construyeron un jardín ornamental y una flotilla de canoas en Wingecarribee River.



Busby's Bore, possibly by Charles Henry Woolcott (1821-1905). Water delivery system in Hyde Park. Courtesy of State Library of NSW, a1528385

La prisión cerró en 1909 y estuvo abandonada hasta 1949 cuando reabrió como Berrima Training Centre, un correccional de mínima seguridad. Durante la Primera Guerra Mundial se convirtió en un campo de prisioneros alemanes (1915-1919), siendo la mayoría de sus 329 internos enemigos extranjeros de los barcos mercantes (capitanes, oficiales e ingenieros).

Traídas de agua

En paralelo a la construcción de edificios institucionales, la incipiente colonia trataba de mejorar sus Obras y Espacios Públicos, con especial atención al abastecimiento de agua y a los parques. Con el crecimiento de la población, el primitivo sistema del Tank Stream se contaminó y quedó inservible para el abastecimiento de la ciudad. Era preciso ir a buscar el agua algo más lejos de la ciudad.

Al sur de Sidney, los Lachlan Swamps forman parte de una serie de lagunas de agua dulce situadas en el camino de Botany Bay, en un área ahora ocupada por un campo de golf y la laguna llamada Mill Pond. Hasta 1850, la parte sur de esa zona se mantuvo en estado prácticamente virgen y sus reservas de agua de buena calidad se convirtieron en el segundo sistema de abastecimiento tras la contaminación del Tank Stream.

Busby's Bore, 1837

En 1827, John Busby, Mineral Surveyor del gobierno, recomendó drenar la zona húmeda de Lachlan Swamps (luego Centennial Park) con un túnel y llevarla hasta la pista de carreras (luego Hyde Park). Durante diez años, convictos y algunos trabajadores libres excavaron un túnel de 3.500 m de longitud y una sección cuadrada de un metro de lado, con algunas cavernas de hasta 4 m de altura. En su recorrido se practicaron 27 pozos verticales de hasta 18 m de profundidad, para facilitar la construcción e inspeccionar su posterior funcionamiento.

El sistema, coloquialmente llamado Busby's Bore, proporcionaba de 1.200 a 1.500 metros cúbicos al día, entonces considerados suficientes para una población de unas 20.000 personas. En 1902, también el túnel empezó a recibir filtraciones de aguas residuales del propio tejido urbano y dejó de utilizarse como sistema de abastecimiento de Sidney, aunque se mantuvo para riegos y otros usos hasta su cierre en 1934 a su paso bajo Oxford Street.

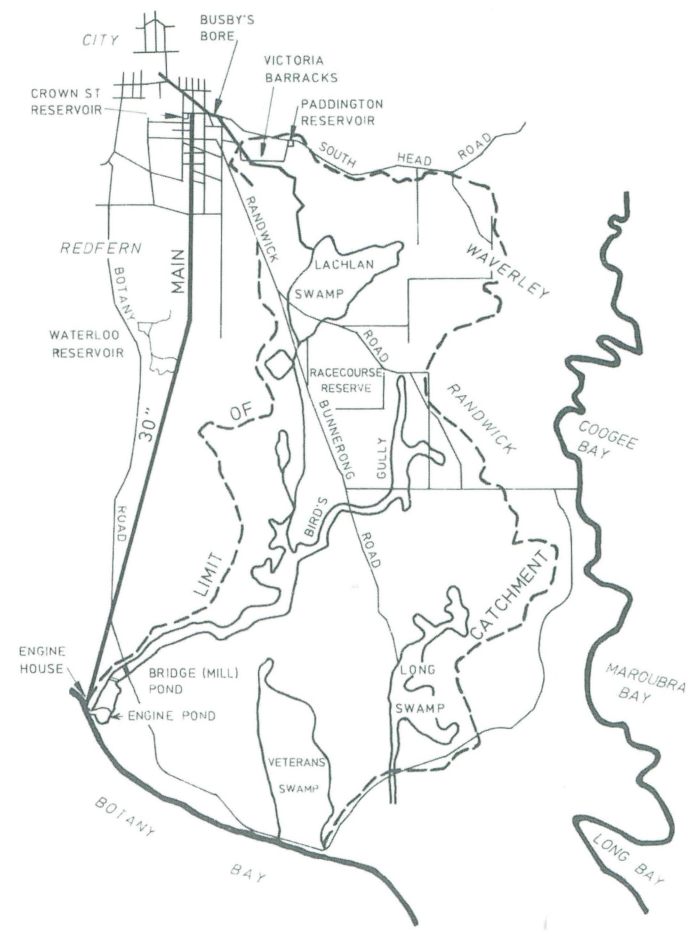
Botany Bay System

En 1854 se decidió mejorar el suministro de agua de Busby's Bore mediante el establecimiento de un pequeño motor de bombeo en Randwik Road (Alison Road) para elevar parte del flujo de bajo nivel de los Lachlan Swamps a través de un túnel hasta muy cerca de Hyde Park, entonces recinto ferial, pero era insuficiente y en 1859 se puso en servicio una nueva conducción de mayor caudal, impulsada por una bomba accionada por la primera máquina de vapor de NSW hacia una tubería de 76 cm de diámetro, formada por anillos de fundición de 5 cm de espesor y tendida en línea recta hasta un depósito superior en Surry Hills.

Depósitos de Crown St y Paddington

El depósito de 15 metros cúbicos de capacidad de Crown Street (1854) fue otra interesante obra de ingeniería de la época, construida con muros de ladrillo revestidos con piezas cerámicas hasta el nivel de agua. Su cubierta estaba formada por bóvedas rebajadas de ladrillo sobre vigas de fundición en vientre de pez.

Ese sistema de cubierta se empleó también en el depósito de Paddington, terminado en 1866 y perteneciente también al mismo esquema pero de mayor capacidad y situado a mayor altura en Oxford Street [60:21]. Cuando quedó fuera de servicio, el depósito tuvo varios usos y fue posteriormente rehabilitado como un jardín (Ver cap. 3).



Sydney Water Supply System, 1866. [23:20]

Paisajes de exclusión y control

La irrupción de un ejercicio de poder propio de un elaborado sistema penal, en una cultura aislada y estrechamente vinculada a su medio natural, suponía una brutal invasión del mundo indígena. De ese doble choque sobre un mundo robado, emerge con fuerza y esplendor la desmesura de Sidney, nacida como una colonia penal y transformada en poco más de cien años en un elegante y exitoso puerto del Imperio [41:323].

El nacimiento de Sidney como colonia penal conllevaba la realización de construcciones y conductas dirigidos a encarcelar y controlar a los prisioneros, influenciadas tanto por métodos e instrucciones globales, o imperiales si se quiere, como por condicionantes locales de sitios, posibilidades y ritmos, inevitablemente productoras de un paisaje carcelario [61:31].

El trabajo de los penados para la administración australiana desde 1788 a 1868 respondía a unos pocos principios básicos, comunes y empleados desde antiguo en todos los sistemas y países, pero se manifestaba de distinta manera según los objetivos asignados. Incluso en Australia, los convictos, cautivos o penados directamente vinculados a la administración colonial trabajaban según un amplio y complejo abanico de sistemas, en un gran número de sitios y para una amplia variedad de propósitos. Los investigadores los han sintetizado en cinco grandes sistemas o establecimientos: cuadrillas de día, campos de trabajo, estaciones de trabajo, instalaciones industriales y establecimientos, a menudo mezclados, en evolución o subdivididos según los sitios.

Los espacios de las *cuadrillas de día* son los más inmediatamente reconocibles, formando lugares de reclusión o residencia a menudo vinculados a las ciudades, como Hyde Park Barracks en Sidney, verdaderas prisiones desde donde los trabajadores salían todos los días a realizar obras o servicios concretos más o menos cercanos, como la construcción de carreteras, puertos, diques y otras Obras o Edificios Públicos, o para realizar tareas agrícolas. Los *campos de trabajo* se establecían en localizaciones más apartadas, vinculadas a una obra o tarea concreta. Según la duración o características del trabajo, el alojamiento podía consistir en tiendas o en construcciones precarias, aunque el conjunto exigía toda una logística adicional de mantenimiento, vigilancia y administración, incluida la aportación diaria de la alimentación, luego desmontada al finalizar la obra. Las *estaciones de trabajo* eran similares a los campos de trabajo, pero establecidas en lugares algo más apartados para un propósito de mayor duración o especialmente dedicadas a los penados más conflictivos. En ellas, una parte de los penados se dedicaba a la administración del edificio o la instalación. Un ejemplo típico eran las minas de carbón y otros recursos, especialmente numerosos en la península de Tasmania. En las *instalaciones industriales*, el trabajo estaba más diversificado, no especialmente ligado a un lugar concreto y de mayor duración. En Port Arthur, por ejemplo, algunas instalaciones se dedicaban a la extracción de madera en los bosques, mientras una gran parte de los penados trabajaba en los astilleros para la construcción y reparaciones de los buques de madera. Por último, los *establecimientos* reunían en un único lugar estas actividades, con zonas de reclusión nocturna y áreas con talleres de trabajo, verdaderas fábricas destinadas a la carpintería, molienda, costura o lavandería, habitualmente destinadas a la población reclusa femenina [62:5].

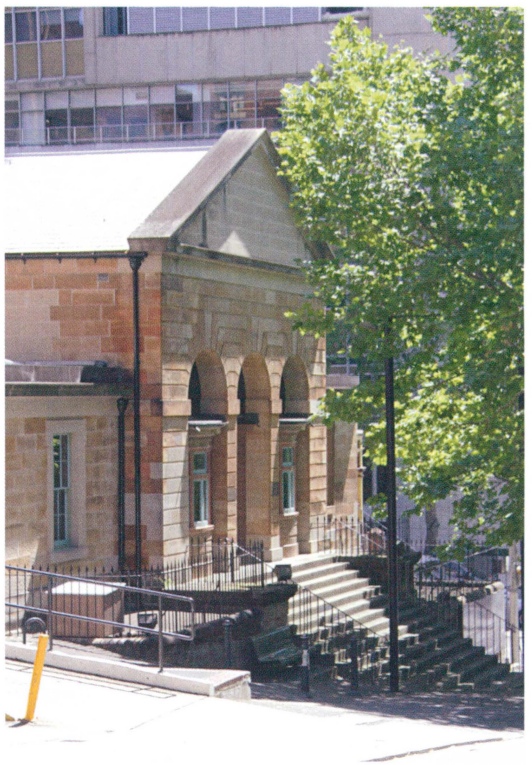
Los estudios sobre la relación entre penados y carceleros muestran la dificultad de lograr una extracción eficiente de la fuerza de trabajo con el mero recurso al látigo, la ley o la indulgencia, requería una serie de complejas negociaciones para dirigirla de manera eficiente. Fundamentalmente, la organización de las prestaciones de trabajo dependían del lugar e instalaciones donde se llevaba a cabo y de los métodos de conseguirlo y cuantificarlo. Además, todo ello debía llevarse a cabo según las decisiones tomadas por Londres y por el gobierno colonial, abarcando tanto las cuestiones de organización y administración como los propios rendimientos del trabajo utilizado.

La conducta de los penados era incentivada con mayores raciones o alimentos extra, mejor acomodo, reducciones de condena o ascensos a posiciones más llevaderas. La especialización o las habilidades de los penados eran cuidadosamente vigiladas por la administración para conseguir rellenar todos los oficios requeridos por una comunidad, en principio destinada a ser autosuficiente. La oferta y demanda de estos oficios podían encumbrar a un granjero, porque no había nadie capaz de ordeñar una vaca, o a un arquitecto como Greenway, indispensable en la construcción de la ciudad, quienes podían conseguir un estatus y una manera de vivir ciertamente envidiable con pareja, terreno y casa propia; aunque, a veces, el precio era quedarse atados al sistema más allá del plazo de su condena. No estrar en esos incentivos, era seguir bajo el látigo, el aislamiento, el hambre y la prolongación de las penas. Los oficios más duros y los trabajos más penosos, como la recolección de madera, las canteras o la minería de carbón eran reservados a los penados recién llegados.

El grupo de personas encargados de la supervisión de los penados y las medidas e instrumentos para su efectividad estaban también cuidadosamente regulados. En principio, se trataba de una mezcla de militares, funcionarios y los propios penados, cuyos papeles también evolucionaron según la época, el lugar y el tipo de sitio o sistema donde estaban recluidos. La seguridad y el control de las instalaciones solían estar a cargo de los militares, también participantes activos en la definición y realización de las Obras Públicas coloniales. Los funcionarios civiles eran una mezcla de colonos libres y convictos con la pena cumplida, generalmente encargados del funcionamiento de la maquinaria del sistema, con una tendencia general hacia una progresiva profesionalización. Los penados ocupaban posiciones de administrativos, supervisores o contables, y se encargaban de conseguir rendimientos del trabajo de los demás, siendo simultáneamente evaluados por los rendimientos globales conseguidos [62:9].



Darlinghurst Court House



Police and Justice Museum



Glebe Court House



Sydney City Centre

Tank Stream Art Works

Tank Stream – Into The Head of the Cove, es una serie de obras de arte e instalaciones creadas por Lynne Roberts-Goodwin en 1999, en forma de sendero que sigue el curso original del río, formando un recorrido desde Circular Quay hasta el corazón de la ciudad en la esquina de Alfred and Pitt Streets. El camino marca el curso del arroyo, incluso la zona donde discurre enterrado en un túnel como parte del drenaje de la ciudad, y señala con una historiada fuente el lugar donde desembocaba originalmente en Sydney Cove en 1788.

También aparece una inscripción con unas palabras de Watkin Tench, capitán de infantería marina, fechadas en enero de 1788: *En el fondo de la cala donde fijamos nuestro asentamiento corre una pequeña corriente de agua fresca, en dirección norte sur, que sirve para separarla del campo adyacente durante un pequeño tramo* [41:94].

Trazados, rupturas y tuberías

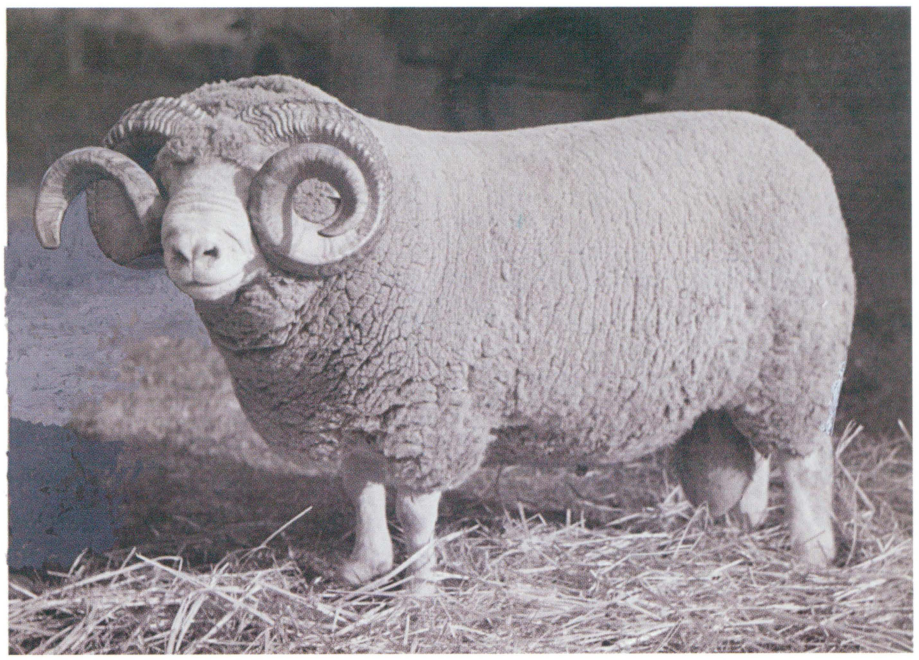
Sus límites rectangulares fueron precisándose con la sucesiva construcción de las calles en las siguientes décadas: los edificios institucionales de Francis Greenway en Queens Square por el Norte, el trazado de Elizabeth Street por Macquarie, la esquina Sureste con el camino a South Head (el cabezo sur), ahora Oxford Street. En los 1830, el parque fue dividido por nuevas calles: el trazado de Park Street lo partió en dos y las calles de Liverpool y College invadieron los límites originales [58:138].

Obelisco con ventilación

En origen contenía la fuente de llegada del sistema de abastecimiento de agua de Busby's Bore, proveniente de las alturas de Victoria Barracks, que finalizaba en la esquina Sureste del actual parque, cerca de Oxford Street, donde el agua se servía mediante una tubería elevada soportada por caballetes de madera, y desde aquí se repartía con cubos. En 1830 ya llegaba agua potable a la ciudad y, poco a poco, la red de tuberías se fue ampliando para abastecer a la población. En 1880 se construyeron en Hyde Park dos de las primeras fuentes públicas de agua potable, las Frazer Fountains, un regalo del comerciante John Frazer, diseñado por el arquitecto municipal, Thomas Sapsford.

En el lado oeste de Elizabeth Street se encuentra el famoso Obelisk, uno de los primeros monumentos de la ciudad, construido en 1857 bajo el mandato del alcalde George Thornton y conocido como "Thortons´s Scent Bottle". Bajo los rasgos egipcios de su decoración, típicos de la era victoriana, se oculta su verdadera funcionalidad como chimenea de ventilación del sistema de saneamiento de la ciudad.

En los 1920 y 1930 Hyde Park fue objeto de importantes reformas (ver Cap. 4 más adelante) y se convirtió en lugar habitual de conmemoración de las grandes guerras del siglo XX. Hoy sigue siendo un lugar de esparcimiento para los visitantes y la gente de Sidney.



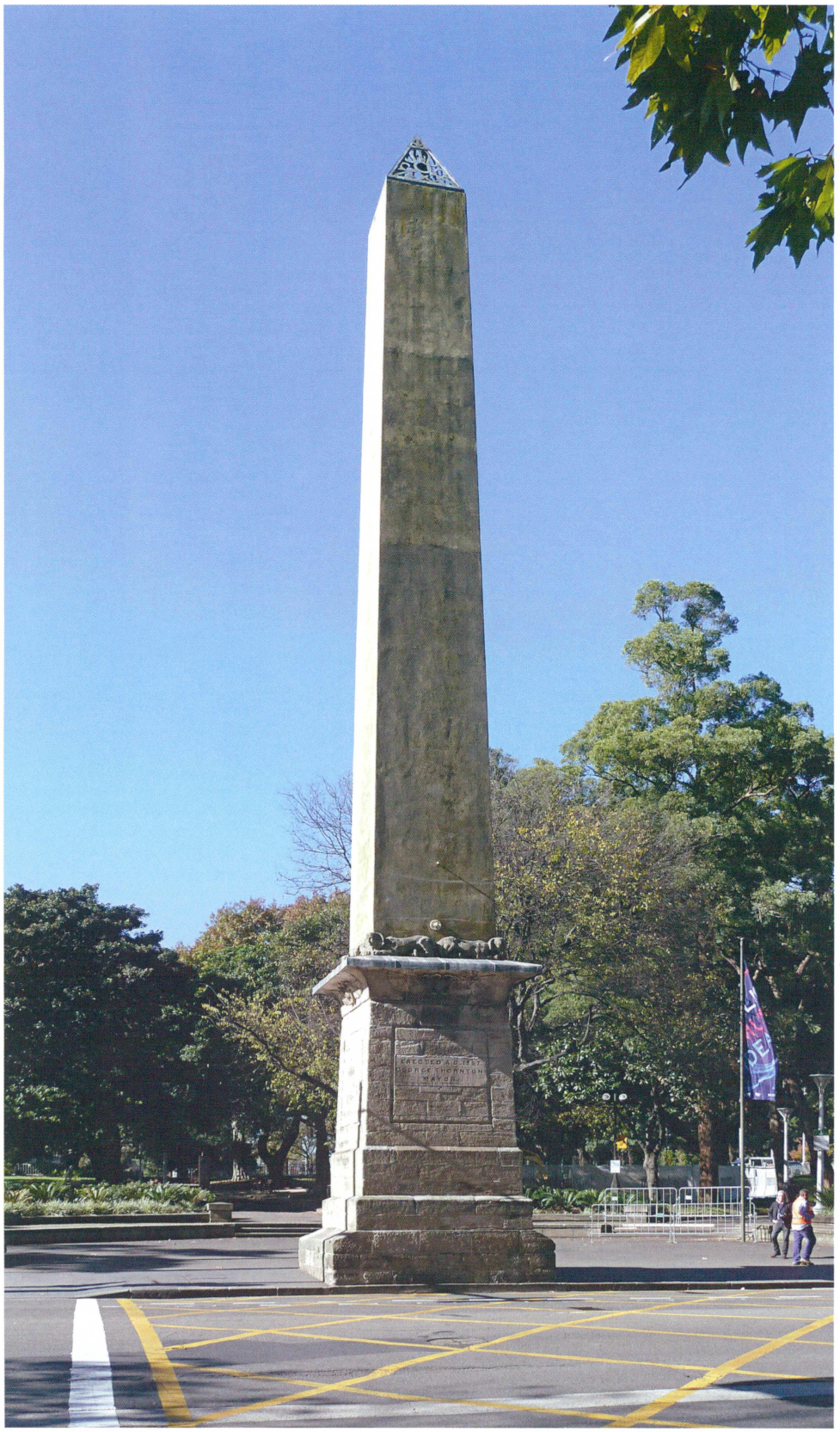
Carnero en una granja australiana.
Various breeds of ewes and rams, on show, at auction and at stud farms around Australia. Phillips, Keith P & Fishwick, Herbert H & Sheppard, B & Argus Melbourne, Vic. & Sydney Morning Herald 1936, Courtesy of Pictures Collection, State Library Victoria, ID 53146175

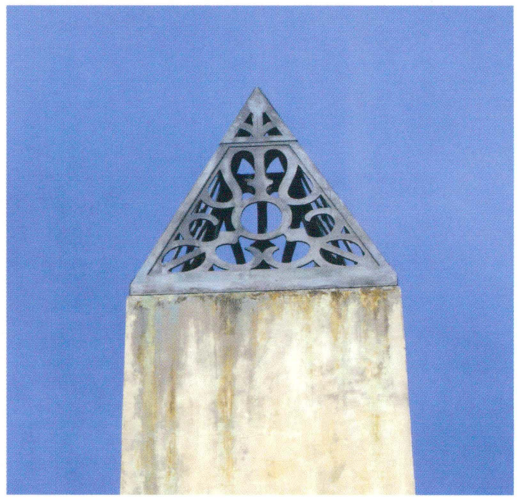
Llega la prosperidad con la lana

Cuando la colonia cumplió dieciocho o veinte años se descubrió que la tierra estaba especialmente equipada para la cultura de la lana. A partir de entonces, resume Twain: *empezó la prosperidad, comenzó el comercio con el mundo, poco a poco se abrieron ricas minas de metales nobles, fluyeron los inmigrantes, e igualmente el capital. El resultado es la gran, rica e ilustrada ciudadanía de Nueva Gales del Sur.*

Es un país rico en minas, ranchos de ovejas, tranvías, ferrocarriles, vapores de línea, escuelas, periódicos, jardines botánicos, galerías de arte, bibliotecas, museos, hospitales, sociedades científicas; es el hogar hospitalario de todas las especies de la cultura y todas las especies de empresas económicas, y hay una iglesia en la puerta de cada hombre, y una pista de carreras en el camino [63:18].

Obelisco de Hyde Park





Chimenea de ventilación en Obelisco de Hyde Park



Tank Stream Fountain Sculpture, Herald Square

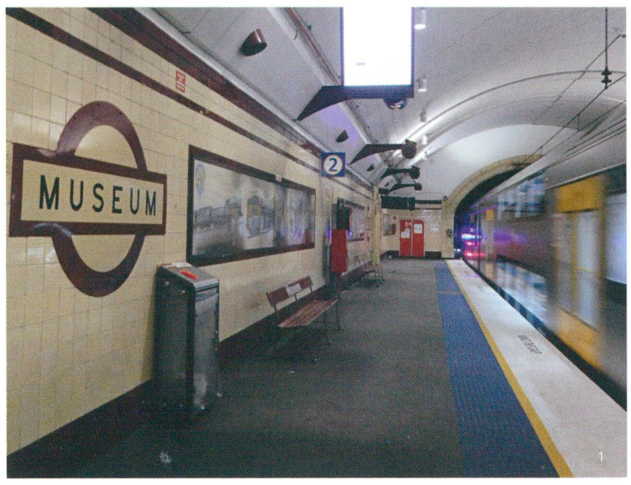
Hyde Park

El parque más céntrico de la ciudad ocupa el lugar del antiguo Common (prado del común) reservado por Phillip en 1792 para el ganado de la naciente colonia y declarado como parque por el gobernador Macquarie en 1810. Está situado en el borde sur de un terreno elevado que lo convierte en horizonte de una gran parte de la ciudad y rodeado de algunos de sus principales edificios, como Hyde Park Barracks, Sydney Hospital, Australian Museum, Sydney Grammar School o Downing Centre. Fue llamado Hyde Park por el gobernador Macquarie en honor del primitivo parque londinense.

Inicialmente, la zona situada más al Sur, donde ahora se sitúa el monumento a Anzac, albergaba un lugar para luchas y demostraciones marciales de los aborígenes, y posteriormente fue utilizado por los colonos y la guarnición para competiciones deportivas. Conocido comúnmente como The Common, Exercising Ground, Cricket Ground o Race Course, en él se celebraron entre otros: carreras de caballos, partidos de cricket, combates de boxeo entre colonos y el primer partido de rugby del país, hasta que se abrió como parque público con caminos y plantaciones. El cricket y el fútbol se trasladaron a Moore Park, Garrison Ground y The Domain; mientras que las carreras de caballos pasaron a celebrarse en Sydney Turf Club (1825), Parramatta y Camperdown.



1. Museum Railway Station
2. Emden Gun
3. Anzac War Memorial
3. Nagoya Gardens
4. The Pool of Reflections
5. Obelisk
6. Frazer Fountain
7. John Baptist Fountain
8. Sandringham Garden
9. Walker Fountain
10. Archibald Fountain
11. Oddfellows Memorial
12. Busby's Bore Fountain
14. Giant Chess
15. St James Station



1


2


3


8


10


10








11


14



15



Royal Botanic Gardens & Domain 1816

Esta gran zona verde se extendía desde Woolloomooloo Bay hasta Circular Quay y por el Sur hasta Hyde Park. Situada en un enclave excepcional, con vistas al puente y a la Ópera, se apropia de la bahía como fondo escénico de sus recorridos. Este área, denominada Wahganmuggalee por los aborígenes fue renombrada como Farm Cove por el Gobernador Arthur Phillip, quien estableció una pequeña granja y reservó un espacio abierto para su uso exclusivo, que llamó Phillip Domain. Esta granja fue el lugar donde los británicos plantaron sus primeras cosechas, pero debido a la pobreza de su suelo arenoso, pronto se trasladó a Parramatta. En 1810 el Gobernador Macquarie construyó un muro de piedra de 290 m de longitud alrededor del jardín de Government House y del Government Domain. En 1817 The Domain estaba completamente cerrado y finalizado su sistema de carreteras y caminos, incluyendo numerosas puertas para regular los accesos y el tráfico, principalmente ecuestre.

En la década de 1830 The Domain se abrió al público y se talaron varios de sus árboles para conseguir grandes espacios libres de praderas. Era uno de los lugares preferidos por el pueblo para el paseo por sus espectaculares vistas sobre la bahía; todavía se conserva Mrs. Macquaries´s Chair, un banco esculpido en la roca donde la mujer del gobernador tomaba el sol y disfrutaba del paisaje. Con el tiempo Government Garden absorbió todo el área interior (Inner Domain), mientras que el área exterior (Outer Domain) es lo que actualmente se conoce como The Domain.

Los terrenos al Oeste de Macquarie St. fueron vendidos para pagar la construcción de la nueva Government House (1837-1843) y Circular Quay (1837-1844). Sucesivamente fue reduciendo su tamaño hasta 65 ha por las construcciones de los depósitos de fuel para los barcos, las nuevas vías de circulación y transportes y los modernos equipamientos. Es unos de los principales enclaves culturales de la ciudad donde los primeros gobernadores construyeron importantes edificios (Art Gallery of NSW, State Library of NSW, Government House, Opera House y Conservatorium of Music).

The Domain sufrió las presiones del crecimiento de la ciudad. En sus terrenos se levantó en ocho meses The Garden Palace para albergar la primera Exposición Internacional, Sydney International Exhibition, inaugurada en septiembre de 1879[9]. En concreto la fuente circular del Pioneer Garden, en la esquina suroeste del actual Royal Botanic Garden, marca el lugar ocupado por la gran cúpula. El gran edificio fue diseñado por James Barnet y construido por John Young siguiendo el modelo inglés del London´s Crystal Palace.

Su estructura estaba formada por dos naves principales perpendiculares con pasillos laterales a cada lado y rematadas por torres; la intersección estaba coronada por una gran cúpula de 30,4 m de diámetro y 65,5 m de altura. Su torre norte albergó el primer ascensor hidráulico de la ciudad. Finalizada la exposición, el edificio se ocupó por oficinas gubernamentales y en 1882 se destruyó en un incendio casi por completo al ser en gran parte de madera. Tan solo se conservan las pilas de arenisca y las puertas de hierro forjado, actualmente en el acceso por Macquarie St. al Botánico.

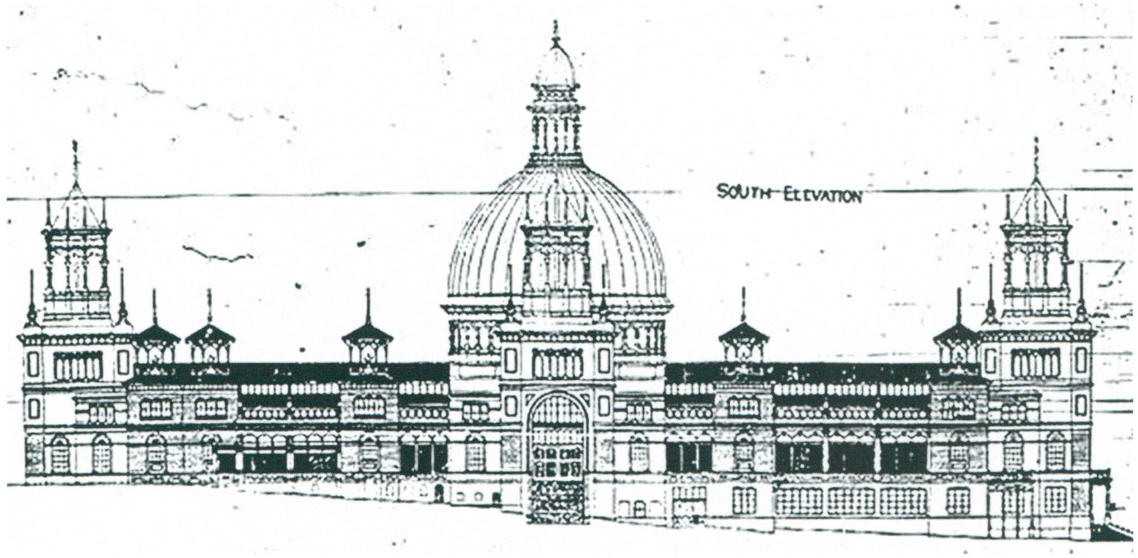
Durante las distintas crisis económicas y especialmente en los 1890, The Domain se convirtió en el refugio de cientos de personas sin hogar ni trabajo. En la Depresión de 1930 se instalaron numerosas tiendas de campaña donde se refugiaban los vagabundos. En estas épocas la seguridad de la zona se vio amenazada aumentando la delincuencia. Desde finales del siglo XIX también ha sido un lugar muy vinculado a la política; al igual que la famosa Speakers´ Corner londinense, numerosas reivindicaciones se han realizado desde su "Soapbox", acogiendo numerosos meetings y manifestaciones[10].

Actualmente el parque público de The Domain con sus 34 ha es un espacio muy popular donde se celebran múltiples eventos como grandes conciertos y competiciones deportivas. Ambos parques están catalogados en el registro de patrimonio y gestionados por Royal Botanic Garden Trust. El Royal Botanic Garden es uno de los grandes pulmones verdes de la ciudad y la institución científica más antigua del país: alberga gran diversidad de especies, muchas de ellas en peligro de extinción[11].

Cuenta con diversos jardines conectados mediante senderos,[12] y conserva el invernadero de cristal más antiguo de NSW, Palm House (1876), construido por el arquitecto colonial James Barnet, y calentado mediante tuberías de agua caliente bajo el suelo, que ha sufrido varias restauraciones, la última en 1993.

Con el tiempo se han ido incorporando al parque varios edificios antiguos como Rathborne Lodge, una antigua residencia construida en 1856, el Cottage 4 o Lion Gate de 1878 para albergar al capataz de los jardineros, que se complementan con unos pequeños jardines al estilo del English cottage garden con un diseño informal y una mezcla de plantas ornamentales y comestibles, adaptadas al clima de Sidney. Entre los edificios del parque destacan la pirámide de vidrio del Centro Tropical y el pabellón rodeado del Palace Rose Garden. Actualmente se está construyendo el nuevo edificio de Calyx, una estructura circular de vidrio que albergará un centro de horticultura.







Plan of Governors Demesne Land, surveyed in the year 1816. By Cartwright, C. From the collection of the State Library of NSW, a2869001

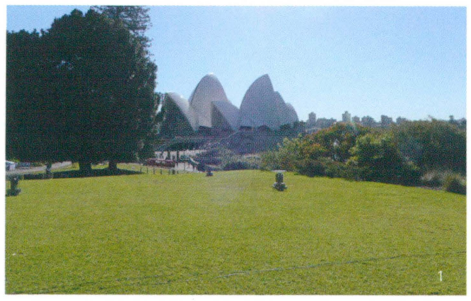
The Garden Palace, Sydney. Southern elevation. 1870s architectural drawing

Royal Botanic Garden & Domain desde Sydney Tower





Interior of Garden Palace, Sydney International Exhibition Building, showing statue of Queen Victoria. Bayliss, Charles; Paine, John, 1879. Courtesy of National Library of Australia, nla.obj-140654796











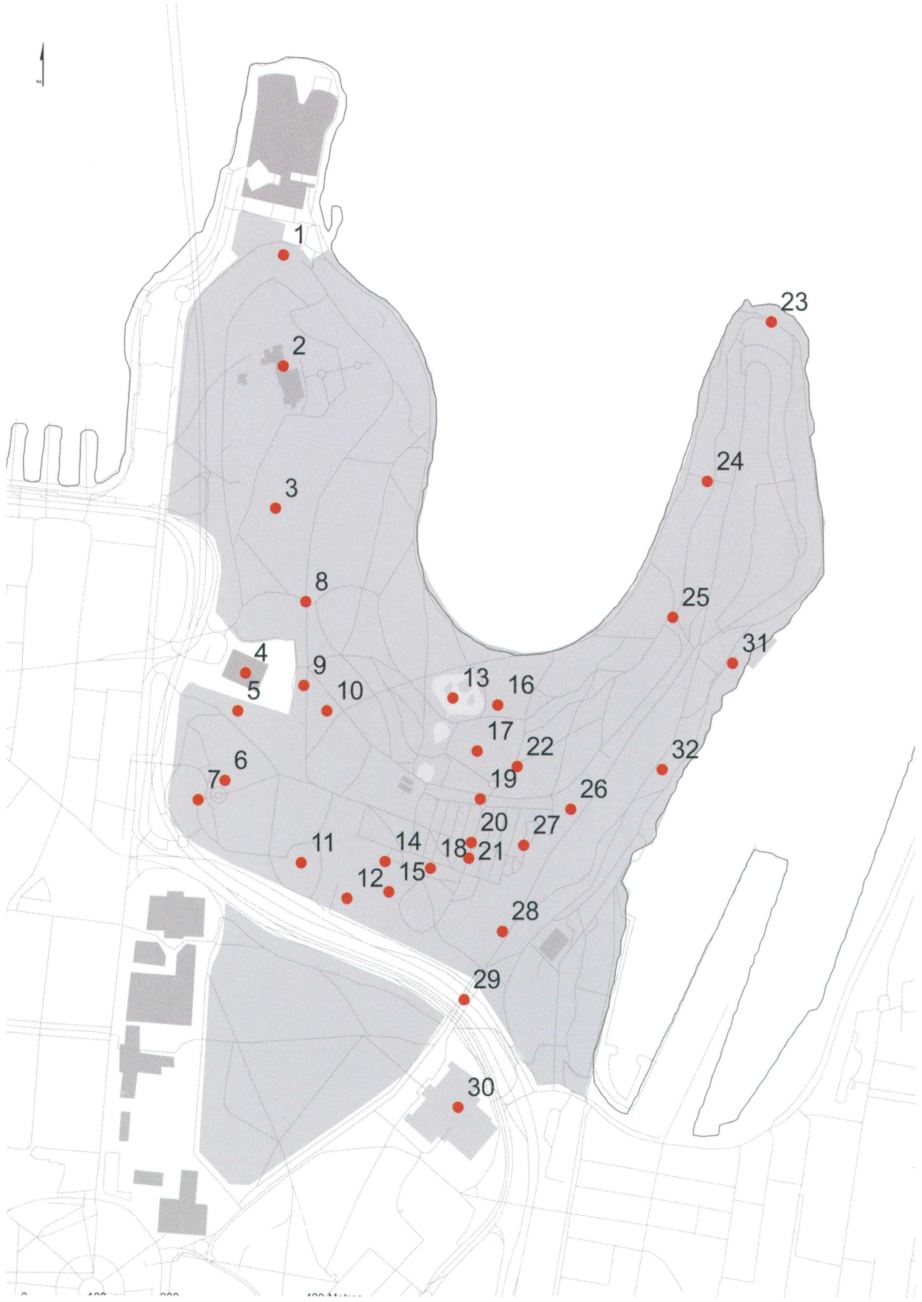








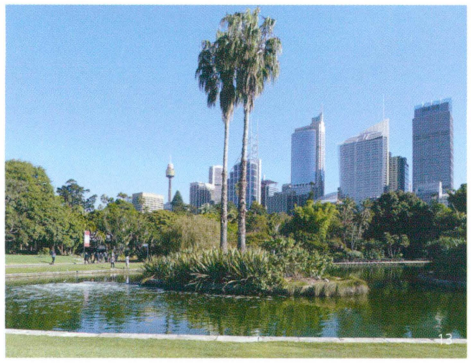




Royal Botanic Gardens & Domain

1. Bennelong Lawn
2. Government House
3. Parade Ground
4. Conservatorium of Music
5. Old Mill Garden
6. Palace Rose Garden and Pavilion
7. Pioneer Garden
8. Vista Pavilion
9. Greenway Terrace
10. Herb Garden
11. The Calyx - Sydney Tropical Center
12. Main Depot
13. Main Pond
14. Sydney Fernery
15. Rathborne Lodge
16. Choragic Monument
17. Band Lawn
18. Palm House
19. Macquarie Wall
20. Wollemi Pine
21. First Farm
22. Maiden Pavilion
23. Mrs. Macquarie's Chair
24. Fleet Steps
25. Victoria Lodge Gate
26. Lion Gate Lodge
27. Succulent Garden
28. Herbarium
29. Woolloomooloo Gate
30. Art Gallery of NSW
31. Andrew Charlton Swimming Pool
32. Mrs. Macquaries Bushland Walk


11



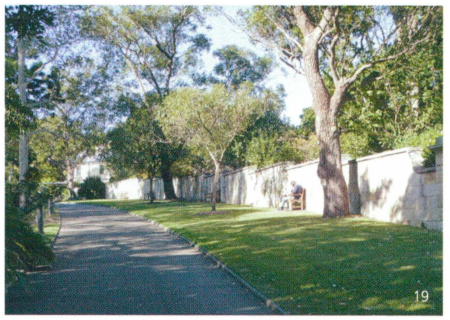

14


15


16


17

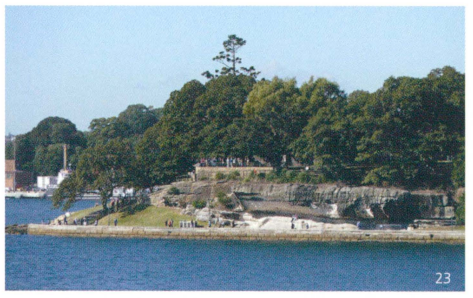

18

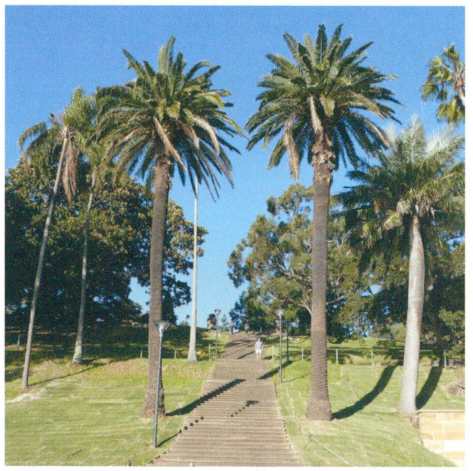

19


20


21


22


23



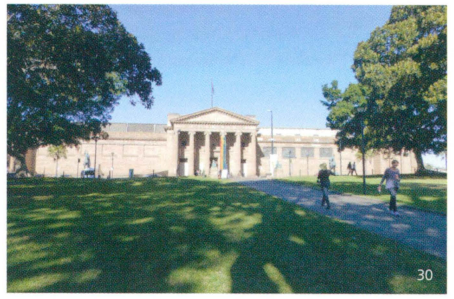

25

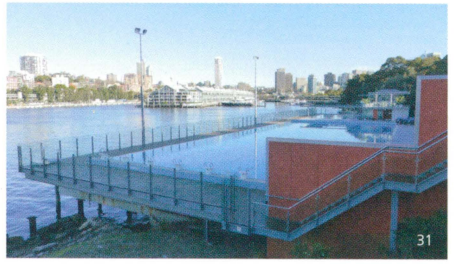

26


27


28


29


30


31


32

Potts Point Elizabeth Bay House

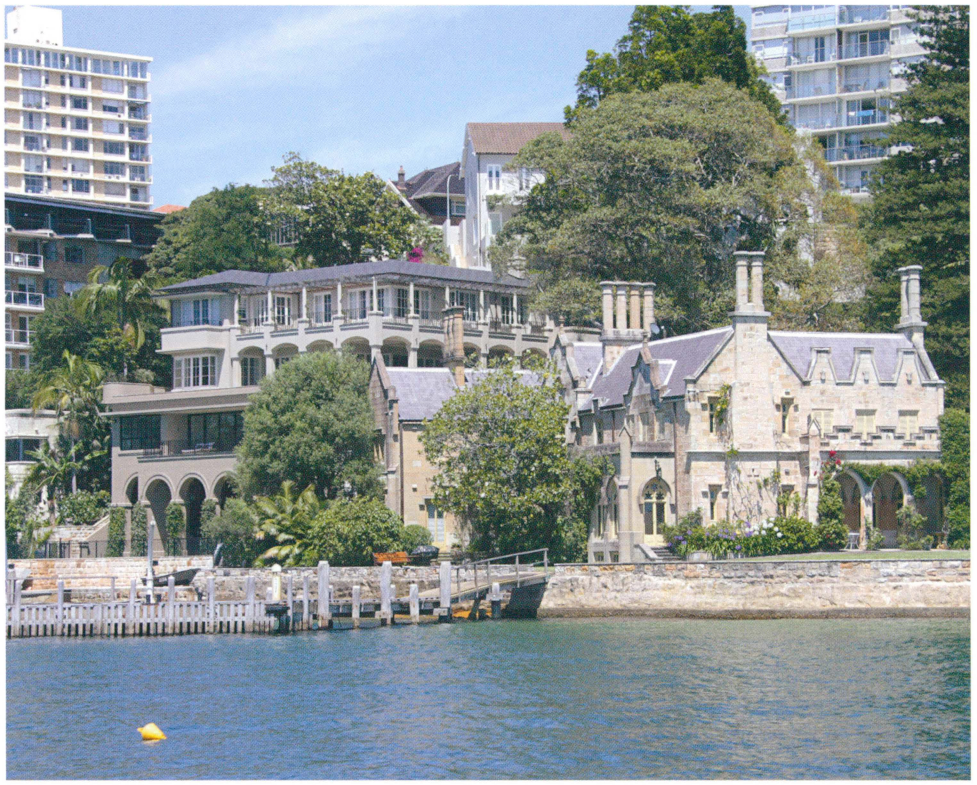


Grandes Residencias

Con la prosperidad llegaron las grandes residencias. La Elizabeth Bay House fue diseñada por el arquitecto inglés John Verge y construida en 1839 cerca de Kings Cross, en una posición elevada en Woolloomooloo Hill, actual Potts Point, dominando el Sydney Harbour. Está realizada en piedra arenisca y consta de dos plantas de estilo neoclásico, una baja con un salón a doble altura con galería superior y escalinata curva en voladizo, rematada por una cúpula ovalada, más una gran biblioteca y una sala de dibujo. Todo ello está compuesto con habitaciones circulares o elípticas según el modelo de las mansiones inglesas londinenses de Regent's Park de los 1820 y con un pórtico añadido en 1893, diseñado por el arquitecto victoriano George Allen Mansfield. Fue encargada por Alexander Macleay, el funcionario de mayor nivel de la colonia después del gobernador, quien habitó hasta 1845 en esta mansión, conocida como la más elegante y refinada de la ciudad.

El inmueble estaba rodeado por un magnífico jardín de 22 ha, diseñado en cascada hasta la orilla del mar con estanques ornamentales, grutas pintorescas, jardín de flores, viñedo en espaldera, puentes rústicos y caminos de grava. Su posición elevada sobre una colina con vistas claras de la bahía la convirtió en motivo de muchas pinturas paisajistas como las de Conrad Martens. Como aficionado botánico y naturalista Macleay dispuso una verdadera colección botánica de frutales, helechos, orquídeas, muchas especies raras de las Indias y plantas bulbosas nativas del Cabo de Buena Esperanza, plantadas entre árboles autóctonos y afloramientos rocosos, siguiendo los modelos de los jardines pintorescos del siglo XIX. Este jardín botánico privado era visitado por numerosos naturalistas y científicos y allí trabajaron expertos horticultores.

William Macleay permaneció en la casa hasta 1865 y entre 1880 y 1927 la finca se subdividió para construir apartamentos y villas, reduciéndose el jardín a una mí-





Mansiones al borde del agua











Vaucluse House, Watson's Bay



Vaucluse House, Conrad Martens, c.1841. Courtesy of Historic Houses Trust of New South Wales, Caroline Simpson Library & Research Collection, 31102 - Sydney Living Museums, V98/8.

nima parte. Éste disminuyó aún más con la construcción de las avenidas Onslow y Billyard. La casa fue ocupada por varios inquilinos y utilizada como centro de recepciones y, como gran parte de las antiguas mansiones de Kings Cross, sirvieron como alojamientos y estudios para los artistas en tiempos de cambio. En 1940 la propia mansión de Elizabeth Bay House se reformó y dividió en 16 apartamentos, pero en 1948 la propiedad fue adquirida por el Ayuntamiento quien encargó un nuevo diseño de los jardines a Berzins, conocido como el primer arquitecto paisajista formado en Australia [44]. Aunque no quedan restos del primer jardín, en la reserva situada frente a la casa se conserva un estanque ornamental, bancos de arenisca, una gruta y un puente de piedra; y a corta distancia de la orilla está Beare Park. Esta villa fue de las primeras catalogadas por el movimiento conservacionista del National Trust en 1961 y fue restaurada en 1972 para residencia del alcalde de Sidney aunque no llegó a instalarse allí, destinándose a casa-museo en 1977.

Vaucluse House

La Vaucluse House es un buen ejemplo de casa de estilo georgiano y conserva gran parte de su configuración original, rodeada de jardines y bosques. El terreno, próximo al puerto, fue comprado en 1803 por Sir Henry Brown Hayes, convicto irlandés que construyó un pequeño cottage de cuatro habitaciones en 42 ha. Tras pasar por varios propietarios, en 1827 se traspasó a William Charles Wentworth, abogado y político muy influyente en la vida de la ciudad y uno de los tres primeros en cruzar las Blue Mountains en 1813. Un arroyo atraviesa las 9 ha de bosques y matorrales autóctonos de la parcela –la original tenía 208 ha– para desembocar en la bahía por su parte norte.



Vaucluse House, establos

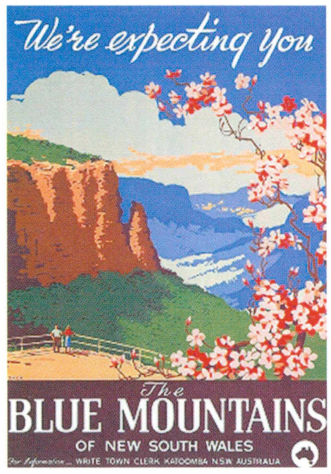
El arquitecto colonial George Cookney trabajó en los establos, el barracón de convictos para sirvientes y otras dependencias anejas desde 1829. El edificio neogótico principal fue compuesto al estilo de la Sydney Government House, con las habitaciones de día y un patio de columnatas en la planta baja, un primer y segundo pisos de dormitorios. La fachada norte de la casa se abre sobre la bahía con un porche con columnas de hierro, antiguamente cubierto por una enorme glicinia (Wisteria sinensis), origen de su apodo *Wisteria House*.

El jardín ornamental del lado norte se organiza con una fuente circular rodeada de pradera, una rosaleda con arcos y caminos de grava flanqueados de arbustos bajos, para no tapar las vistas hacia la playa. En la parte oeste cercana a la cocina están la huerta, los campos de cultivo y de frutales, un invernadero, los viñedos y las bodegas, junto con la granja, lechería y establos, suficientes para el autoabastecimiento[13].

De residencia a Sitio Histórico

W.C. Wentworth vivió en Vaucluse hasta 1853 y su familia realizó posteriormente varias mejoras en la casa y el jardín, como el porche, la fuente, los cercados y los accesos. Tras varios inquilinos y reformas, en 1911 el Estado compró la casa y los jardines adyacentes para proporcionar acceso público a las playas de la bahía, vendió el resto de la finca y abrió al público la planta baja.

En los 1920, tras añadir dos torres en la fachada oriental y más almenas en el frente, y construir unos baños, un quiosco-casa de té y nuevos puentes peatonales de hormigón sobre el arroyo, la residencia se convirtió en una popular atracción turística. En 1968 la residencia se transfirió a National Parks and Wildlife Service declarándose sitio histórico y replantándose más de 200 árboles autóctonos. En 1980 pasó a ser gestionado por el Historic Houses Trust of New South Wales y actualmente forma parte del conjunto Sydney Living Museums[14].



El sueño del oeste, Blue Mountains

Las Blue Mountains constituían una barrera a la expansión hacia el Oeste para el asentamiento colonial en Port Jackson. Varios exploradores intentaron encontrar un camino a través de ellas, pero las profundas gargantas y el espeso matorral frustraron sus esfuerzos. Los europeos tardaron 25 años en cruzar las montañas con éxito y otros cinco más para trazar y construir un camino de acceso y el primer asentamiento de Bathurst. Esa expansión transformó radicalmente la colonia de Nueva Gales del Sur[15].

Hacia los 1810, se hizo patente la escasez de tierras de buena calidad para el pastoreo en los alrededores de Sidney. En mayo de 1813, el colono libre llegado en 1805 Gregory Blaxland, junto con el propietario y explorador William Wentworth y el teniente William Lawson, un experimentado topógrafo poseedor de ganado, junto a cuatro criados, cinco perros y cuatro caballos cargados de víveres y municiones comenzaron el primer cruce con éxito de las Blue Mountains.

Fue un difícil viaje de descubrimiento. Durante 21 días acortaron a través del espeso matorral por las crestas en vez de aventurarse hacia los valles y marcaron el camino a seguir más adelante con los caballos, cubriendo un promedio de 4,5 km al día. Llegaron al luego llamado Mt Blaxland, justo al oeste del Cox River y unos 12 km antes de la divisoria, desde donde pudieron ver los ricos y abundantes pastos del otro lado de las montañas, pero se quedaron sin alimentos y volvieron a la ciudad.

El gobernador Macquarie concedió a los tres exploradores 1000 acres de tierra como recompensa pero sólo Lawson continuó explorando y viviendo en el Oeste. En memoria del primer cruce hay un municipio con el nombre de Gregory Blaxland y William Lawson en las Blue Mountains, mientras Wentworth Falls toma su nombre en honor de William Wentworth.

En noviembre de 1813 el gobernador Macquarie envió al topógrafo George Evans para confirmar el recorrido trazado por Blaxland, Wentworth y Lawson a través de las montañas y extender esos descubrimientos. Evans dejó Sidney el 13 de noviembre 1813 acompañado de dos hombres libres, Richard Lewis y el acompañante de Blaxland James Burns, y tres cautivos, John Coogan, John Grover y John Tygh. Llegaron el 26 de noviembre al final de la ruta Blaxland y continuaron hacia el Oeste para explorar los ríos Fish y Campbell, a lo largo de las llanuras O'Connell y Macquarie, convirtiéndose en los primeros colonos en cruzar la divisoria.

Evans llegó al lugar de Bathurst el 9 de diciembre de 1813 y describió en su diario el paisaje alrededor de Bathurst como: *el más excelente conjunto de buena tierra y mejor hierba que he visto en cualquier parte de Nueva Gales del Sur; las colinas también están cubiertas de buenos pastos... Es, en general, el más suave en un paisaje abierto.* Sin embargo, su regreso a Sidney no estuvo exento de dificultades pues en la zona de las Blue Mountains se encontró con la ruta parcialmente destruida por el fuego. Y abrirse paso entre los restos quemados de los matorrales fue tan penoso como cuando tenían hojas, destrozándoles la ropa y dejándoles sin alimento para los caballos.

Hoy día, la metrópoli se ha extendido hasta las mismas montañas, pero su belleza sigue atrayendo al visitante. Las guías recomiendan *quedarse unos días para disfrutar de este maravilloso paisaje de formaciones rocosas imposibles, senderos espectaculares, tupida vegetación y múltiples cascadas*[16]. *Un paisaje de gran belleza conformado por una maravillosa meseta de arenisca con profundos cañones de hasta 760 metros de profundidad*[17]. *Usted se enamorará de la bella y azulada neblina de las Montañas Azules, pertenecientes al Patrimonio de la humanidad. Un enclave de un millón de hectáreas de altos bosques, precipicios de arenisca, cañones, cascadas y montes*[18]. *Wikipedia matiza: Una gran parte de las Blue Mountains forma parte del World Heritage Site de la Greater Blue Mountains Area, con siete parques nacionales y una zona de conservación.*

Cuando los europeos llegaron a Australia, las Blue Mountains estaban habitadas durante milenios por el pueblo Gundungurra y las Blue Mountains inferiores por el pueblo Darug, Según la historia Gundungurra, su creación es resultado de una batalla épica entre las criaturas mitológicas Mirigan y Garangatch, mitad pez y mitad reptil, dejando como paisaje la gran cicatriz de Jamison Valley.

Se pueden encontrar ejemplos de vivienda aborigen en muchos lugares. En la Red Hands Cove, un refugio rocoso cerca de Glenbrook, las paredes contienen dibujos de adultos y niños realizados con plantillas. En Wentworth Falls, un montículo rocoso tiene un gran número de surcos, creados al raspar utensilios de piedra en la roca para darles forma y filo. También hay imágenes grabadas de huellas de animales y una cueva de ocupación en el llamado Kings Tableland Aboriginal Site.

Sin embargo la atracción más visitada se encuentra en Katoomba con el Scenic Railway, el tren funicular por cable más empinado del mundo con una inclinación de 52° o 128 por cien y una distancia inclinada de 415 m a 210 m por debajo de la cima del acantilado. Se construyó en los 1880 para una mina de carbón en Jamison Valley para transportar el material desde el fondo del valle hasta la cima. De 1928 a 1945 el funicular se utilizaba entre semana para la mina y los fines de semana transportaba un carricoche, con capacidad para 14 pasajeros denominado Mountain Evil.

La mina se cerró en 1945 y la familia Hammon convirtió la instalación en una atracción turística permanente, electrificando el sistema y duplicando el número de pasajeros. Poco a poco se fueron construyendo instalaciones auxiliares como una cafetería y tienda de souvenirs. En 1958 se construyó el Scenic Skyway, el primer teleférico de Australia, sobre el circo de Katoomba Falls a 270 m de altura. Tras la inauguración del primer restaurante giratorio del país, varias ampliaciones del Scenic Railway, un nuevo Scenic Cableway a 200 m de altura, y un paseo de madera elevado a través del bosque llamado Scenic Walkway, el complejo ha recibido numerosos premios y se ha convertido en la atracción turística privada más visitada de Australia.





Blue Mountains - Scenic World



Blue Mountains - Scenic Walkway

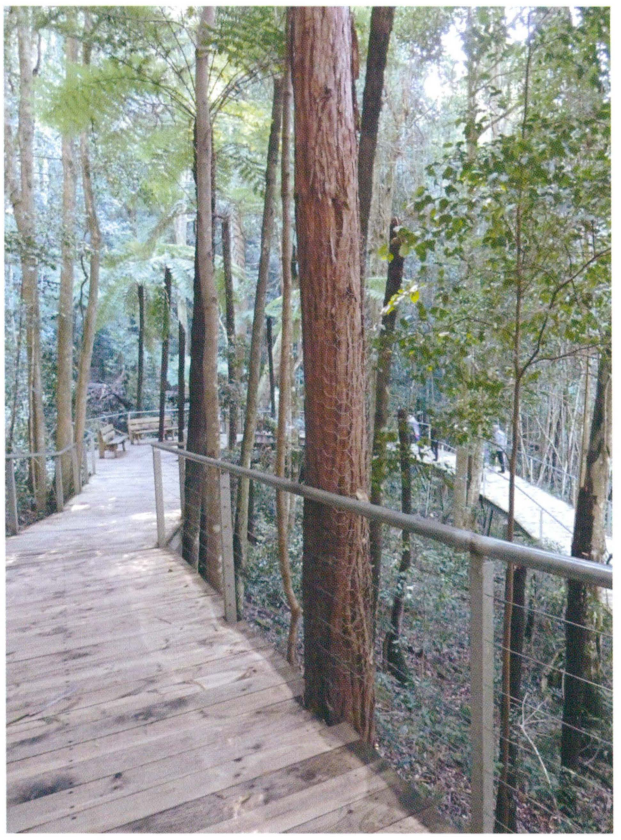


Katoomba Coal Mine, NSW [picture]. Samuel Calvert, 1828-1913, (engraver). Melbourne: David Syme and Co., October 16, 1886. English Art work edition, 1886

Página anterior: Travel poster "The Blue Mountains of New South Wales. We're expecting you". White Town Clerk Katoomba, NSW. Booker, Sydney, 1949



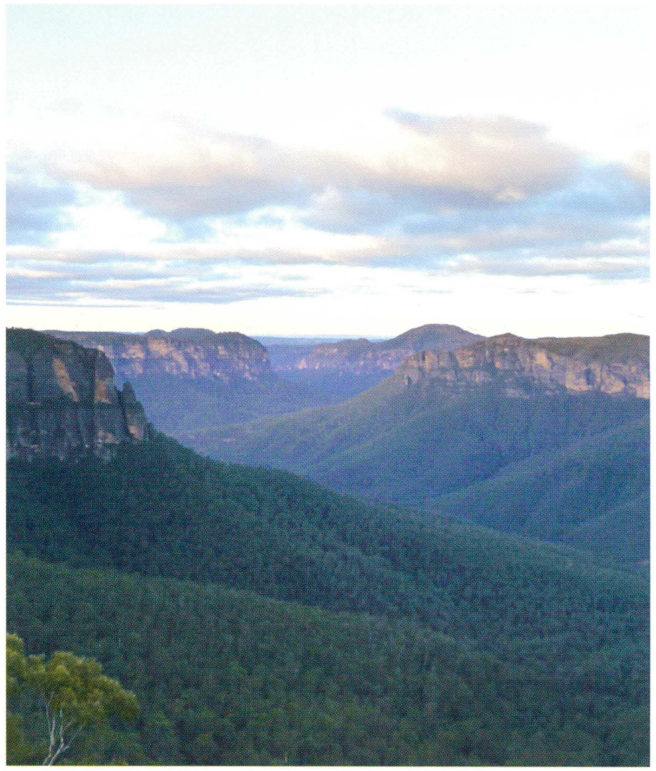
Scenic Railway Katoomba: Blue Mountains, NSW. Frank Hurley, 1910. Courtesy of National Library of Australia, nla.obj-159926801



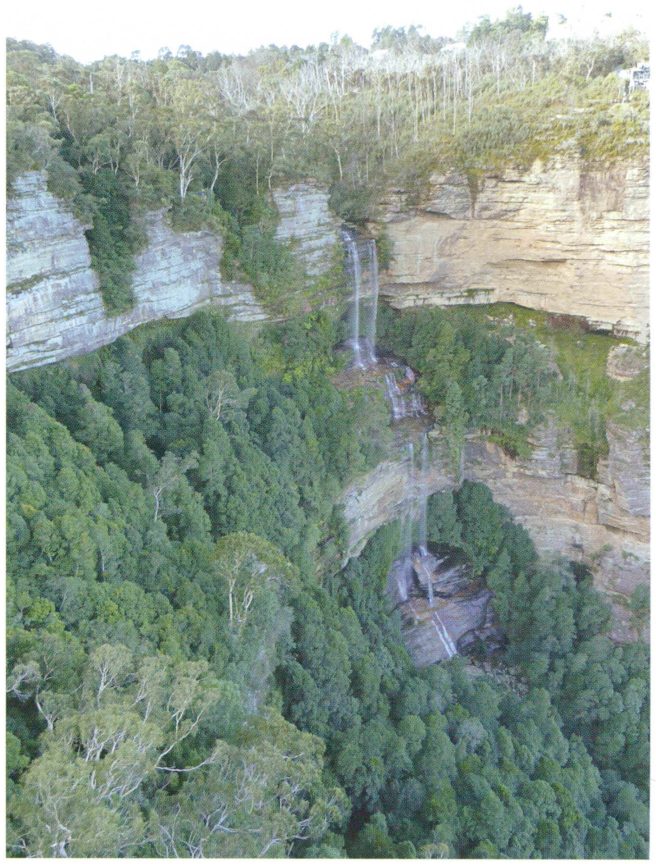
Blue Mountains - Scenic Walkway



Three Sisters, Blue Mountains



Grose Valley desde el mirador de Govetts Leap



Victoria Falls, Blue Mountains



3 | Paisajes del despertar

Un puerto para la nueva ciudad / De fondeadero a puerto / Conocimiento y acción / Conflictiva presión sobre el puerto / El impulso de la lana / Clippers laneros / Woolloomooloo Finger Wharf / Pyrmont Bridge, Darling Harbour / Madera y hierro / El tramo giratorio / Trenes y barcos: Circular Quay / La oficina del Arquitecto del Gobierno / La producción de Barnett / Department of Lands, 1876 / Colección de estatuas en hornacinas / La mirada del pasado / General Post Office, 1891 / Colonial Mutual Life Building, 1893, 1976 / Una manzana compartida / St Andrew's Cathedral / Town Hall, 1889 / The Art Gallery of NSW, 1884 / Queen Victoria Building, 1898 / Caminos para extenderse / Carreteras: Telford o McAdam / Calles de bloques de madera / Hume Old Road / Los puentes de Berrima / Primer arco de hormigón de NSW / Edificios de Berrima / Estructura original del lugar / Ferrocarriles para la ciudad / Prerrogativas de una joven ciudad / Puentes para un difícil paisaje / Puentes carreteros y ferroviarios / Menangle Bridge sobre Neppean River, 1863 / James Waller Roberts CE / Puentes ferroviarios / Puentes móviles en la bahía / Nortbridge, 1894 y 1937 / Iron Cove Bridge, 1888 / Meadowbank Rail Bridge, 1885 / Central Station, 1855, 1908 / El torrente contaminado / El agua de Lachlan Swamps / Centennial Park, 1888 / Edward Orpen Moriarty, Ingeniero Jefe / Upper Nepean Scheme 1880 / Recursos hidráulicos y financieros / Diseño y gestión profesionales / Prisas por la sequía / Prospect Dam & Reservoir, 1888 / La presa de materiales sueltos / Paisaje y capacidad del embalse / Edificios y jardines / Parecidos del abastecimiento de agua en el mundo / Canales y patrimonio / Contaminación de la bahía / Residuos y tiburones / El imprescindible saneamiento / Cooks River Sewage Aqueduct, 1895 / El brote de peste de 1900 / Parramatta Dam, 1856 / Paddington Reservoir Gardens, 1866, 2009 / Victoria Barracks, 1848 / El mar también preside el ocio / Barcos, playas y surf / La playa como bien público / Bondi Beach / Bondi Pavilion / Disfrute y deporte / Primeros Clubs de yates / Los 'deportes deslizantes' / Riesgos en el mar / Piscinas marinas / Baños en la bahía / Redes contra tiburones / Baños de socorristas y campeones / Carreras de caballos en Randwick / Hipódromos y asociaciones.



Bondi Beach. PHL, 2016

De fondeadero a puerto

Un puerto para la nueva ciudad

A mediados de siglo se dejó sentir un nuevo ambiente en la población colonial. La llegada de nuevos presidiarios se había detenido desde 1840, aunque hubo alguna remesa posterior inesperada, y muchos de los convictos llegados anteriormente habían cumplido sus penas. La mayoría de ellos se quedaron en Sidney y afrontaron su nueva vida de colonos libres con expectativas de actividad, que enseguida funcionaron como atractivo para nuevos inmigrantes ingleses. Algunos de los primeros convictos liberados lograron cierta prosperidad y las costas de la bahía empezaron a poblarse de sus nombres, todavía presentes en muchos lugares.

El desarrollo del frente costero para usos portuarios o de recreo venía obstaculizado por los problemas asociados con la propiedad de los terrenos. Los continuos litigios motivados por unos títulos de propiedad a veces precarios y por simples apropiaciones de uso, más o menos consagradas por el paso de los años, impedían la realización de obras que parecían necesarias, no solo para el puerto, sino para los mismos propietarios y sus vecinos inmediatos (ver Cremorne Reserve en cap. 4).

Conocimiento y acción

Poco a poco, la presión de los nuevos negocios terminó con esas resistencias y las orillas del puerto fueron solicitadas para proyectos industriales, comerciales o de navegación, surgiendo un interés paralelo en su protección para el uso público y el mantenimiento de su belleza original. Empiezan a hacerse necesarios muchos edificios y obras públicas, y aparecieron los arquitectos e ingenieros civiles para tutelar su construcción.

La necesidad de potenciar el sistema de enseñanza, para que el país impulsara la adquisición de conocimientos, fructificó en la fundación de nuevas universidades y la ampliación de las existentes. El protagonismo de la acción, sin embargo, siguió estando en el puerto, entonces convertido en pujante y conflictivo centro de todos los intereses.

Conflictiva presión sobre el puerto

La actividad se propagó por todo tipo de industrias, en especial las ligadas a la construcción de la ciudad y a su equipamiento, tanto institucional como comercial. La necesidad de edificios representativos para una sociedad progresivamente liberada de su papel represor, venía de la mano del interés por el descubrimiento de recursos naturales, en particular mineros, creando nuevas fuentes de conflicto con los aborígenes. Pero ambos aspiraban a ocupar los mismos sitios, siempre vinculados al puerto.

Algunas actividades, como los imprescindibles astilleros, o los muelles y almacenes para el comercio marítimo, precisaban del contacto directo con el agua y consiguie-





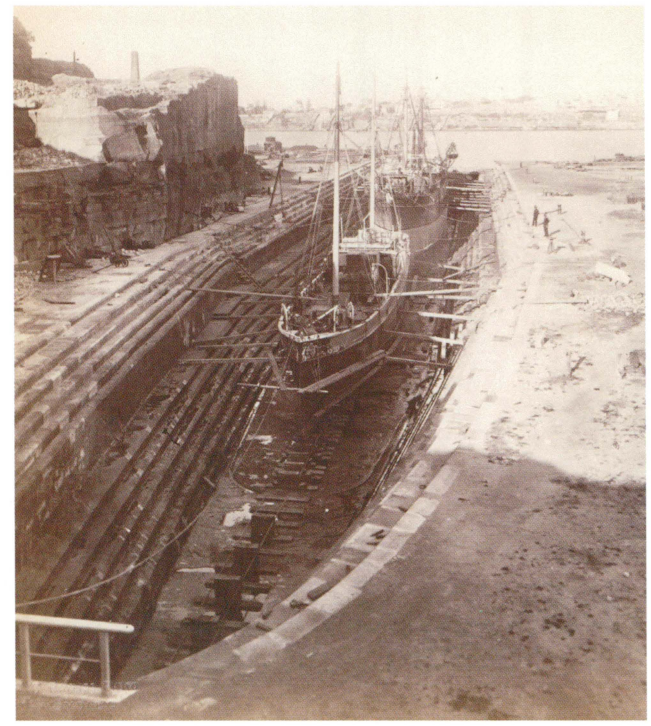




Sydney University, 1860



Bird's eye view showing new wharves & approaches, Jones Bay, Pyrmont. Sydney: Published by The Sydney Harbour Trust Commissioners, 1919. Courtesy of National Library of Australia, nla.obj-229933411



Fitzroy Dock, New South Wales, ca. 1880. Charles Bayliss. Courtesy of National Library of Australia, nla.obj-141509065



Walsh Bay, puerto de Sydney [27:95]

ron instalarse con más facilidad. Pero la proximidad al mar atraía otros muchos usos por razones más o menos funcionales, pero no tan explícitas y sin embargo muy destructivas: la disposición de residuos líquidos o sólidos era una de ellas, con el consiguiente deterioro de la propia bahía, que más tarde obligará a un gigantesco programa de saneamiento.

El impulso de la lana

Será, sin embargo, en la industria de la lana donde la ciudad encontró su verdadero impulso, que arrastrará a todo el país a la cría de ovejas y a la producción de lana, proporcionando el punto fuerte de la economía nacional en las siguientes décadas. La lana dio vida al campo, generó toda una industria, obligó a construir vías de comunicación y, sobre todo, proporcionó una enorme actividad marítima de exportación, con importante repercusión en la bahía. Con la lana, además, Sidney y todo el país se dieron a conocer en el mundo y empezaron a cambiar su imagen internacional.

La lana fue el gran acierto industrial de Sidney: con su explotación llegó la prosperidad y la colonia de penados pudo evolucionar hacia una ciudad homologable a las ciudades europeas y americanas. El puerto empezó a mover grandes cantidades de mercancía y su actividad se transmitía a la ciudad y le daba nueva vida. Los buques dedicados a su transporte se especializaron, surgiendo un nuevo tipo de velero, el clipper, optimizado para esa mercancía y esa travesías de ida y vuelta a Londres, como contaba Joseph Conrad en su libro *El espejo del Mar.*

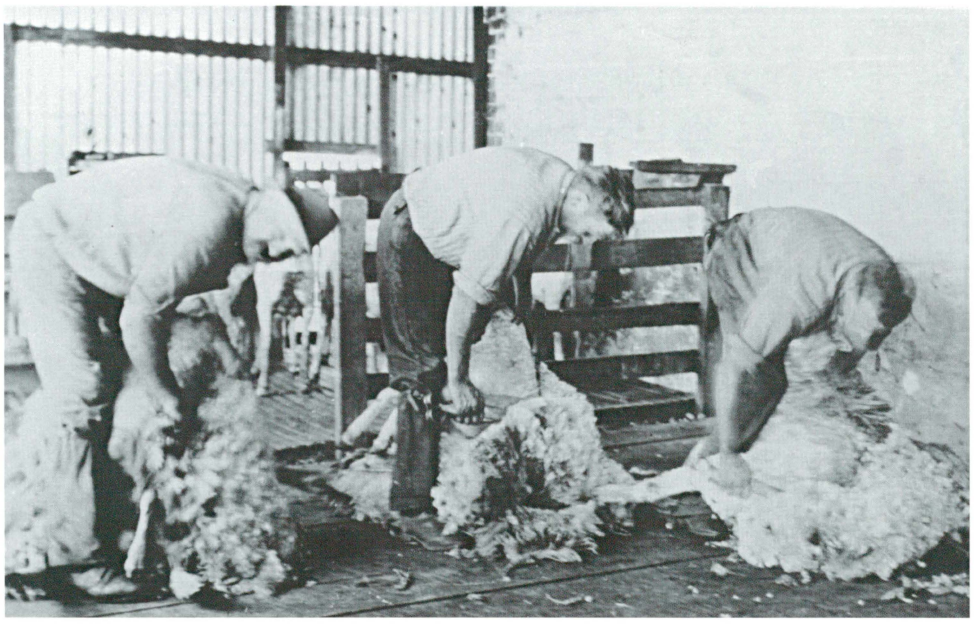
Clippers laneros

Aquellos espléndidos (y postreros) tiempos de elegantes clippers laneros, magníficos de aspecto y –en fin– apasionantes de gobernar. Algunos eran más hermosos que otros; muchos llevaban (para decirlo con delicadeza) mástiles sobrecargados; de todos se esperaba que realizaran buenas travesías; *y de toda aquella fila de barcos,*



National Maritime Museum





Cría de ovejas en la actualidad.
Foto: Alfonso Herias García

Three shearers working on sheep, c. 1910.
Courtesy of State Library of South Australia,
B 16417/11



Woolloomooloo Finger Wharf desde Sydney Tower

cuyas jarcias formaban una densa y enorme red que se dibujaba contra el cielo. Eran barcos especialmente diseñados para aquel cargamento y aquella travesía, con *cascos moldeados según patrones de belleza y velocidad –cascos de madera, de hierro, que representaban con sus formas el más alto logro de la moderna construcción naval–* [11:217].

Además de admirar el barco, Conrad no deja de señalar su único y repetido recorrido: *Apenas si había alguno que, de entre todos los puertos del ancho mundo, conociera otros que los de Londres y Sidney, o bien Londres y Melbourne, o Londres y Adelaida, añadiendo quizá Hobart Town para los de menor tonelaje. Casi se podría haber creído... que se conocían el camino de las Antípodas mejor que sus propios capitanes, quienes, año tras año, los llevaban desde Londres –su lugar de cautiverio– hasta algún puerto australiano* [11:206].

Woolloomooloo Finger Wharf

La larga y estrecha ensenada de Woolloomooloo, situada al este del Botanic Garden, fue una dársena de intensa actividad portuaria durante las exportaciones de lana, prolongada hoy en su muelle oriental por unos astilleros y una base naval. La esplendorosa ciudad institucional, con la residencia del gobernador, los museos y el jardín, recupera allí el aire portuario, antes solo industrial y ahora de carácter más residencial. La ensenada queda dividida en dos partes por el protagonismo del famoso Woolloomooloo Finger Wharf, un largo pier[19] colocado en el centro.

Se trata de un muelle de 410 m orientado Norte-Sur, con 64 m de anchura ocupados por dos almacenes paralelos en los bordes y un acceso de vehículos también cubierto en el centro. Los almacenes no llegan hasta su extremo norte, donde antes hubo un gran taller de carpintería ahora sustituido por un edificio cuadrado, alineado con ellos y también servido por el acceso cubierto central.

Esta obra maestra de ingeniería portuaria y arquitectura industrial fue diseñada y construida por H. D. Walls, ingeniero jefe del Sydney Harbour Trust entre 1911 y 1915, combinando *la tradición y los materiales de construcción locales con las tecnologías más avanzadas del momento, en una ingeniosa respuesta a los tres grandes retos del comercio marítimo: rozamiento, gravedad y tiempo*. La obra era vital para el puerto y empezó a funcionar en 1912, cuando los grandes clippers laneros empezaron a cargar y descargar mientras todavía estaba en construcción. A finales de 1980, el gobierno decidió clausurar le muelle y rehabilitarlo para otros usos (ver Cap. 5).

Pyrmont Bridge, Darling Harbour

El cruce de Darling Harbour era un elemento sustancial para la construcción de la ciudad en relación con el puerto, como paso a las áreas de Pyrmont, Glebe y la parte oeste de la ciudad. Las zonas más próximas a la ribera de la cala de Pyrmont Bay, y de las siguientes de Jones Bay, Johnstons Bay y Blackwattle Bay estaban ocupadas por fábricas, talleres y astilleros, generadoras de fuertes flujos de mercancías y personas hacia la ciudad. El problema más importante para establecer un puente allí, era la necesidad de permitir el paso de los buques hasta el fondo de la cala, entonces la zona mejor comunicada con el interior del país.

En 1857 entró en funcionamiento un primer puente móvil operado manualmente, construido con madera de ironbark, un eucalipto australiano de corteza gruesa y madera densa, dura y duradera. Hacia los 1890, la obligada sustitución del puente motivó un importante debate sobre el futuro uso del final de la cala, poco profunda





Pyrmont Bridge









Pyrmont Bridge

y necesitada de constantes dragados para la navegación, y cuyas aguas estaban contaminadas por el vertido de desechos. La opción de rellenar hasta Bathurst St y construir encima un viaducto –prefigurando su actual estado– se impuso pero, finalmente, las obras requerían un presupuesto excesivo y se decidió hacer un puente móvil metálico alineado con Market Street [42:21].

Madera y hierro

El diseño del nuevo puente móvil se encargó al ingeniero civil Percy Allan (1861-1930), introductor de los puentes de celosía de madera americanos en Australia en contra de las tendencias pro-británicas, decantadas hacia el empleo de puentes de fundición sobre todo cuando se trataba de puentes de ferrocarril. Pero también se fueron imponiendo los diseños en celosía metálica americanos sobre los ingleses, sobre todo a raíz de un viaje de inspección a Norteamérica, realizado en 1894 por Henry Deane, ingeniero jefe de la Railway Construction Branch del Department of Public Works (PWD). Se trataba de fijar los tipos de puentes más adecuados para los nuevos trazados de las primeras líneas de ferrocarril hacia el Oeste en NSW [42:3].

El tipo de celosía elegido dependía del material. Para los puentes de madera, Deane encontró especialmente adecuadas las celosías tipo Howe, caracterizadas por el trabajo a compresión de sus diagonales, inclinadas desde el centro del vano hacia los dos estribos. En las vigas en celosía tipo Pratt, por el contrario, las diagonales estaban inclinadas desde los estribos hacia el centro del vano y trabajaban a tracción,





Parsley Bay Suspension Bridge, 1910

pudiendo ser reemplazadas por cables. La elección de madera o hierro dependía de la luz de los vanos. También prefirió la posibilidad de apoyar los raíles directamente sobre travesaños de madera tendidos entre las dos celosías laterales, más barata de construcción y mantenimiento, frente a la clásica inclusión de un tablero de madera cubierto con una capa de balasto, utilizada hasta entonces [42:22].

De acuerdo con todo ello, los ocho vanos de acceso del lado de Sidney y los cuatro del lado de Pyrmont se diseñaron con celosías de madera de 24,2 m de luz, unidas por travesaños y apoyadas sobre pilas también realizadas en entramado de madera, en vez de la solución inicial con arcos en celosía de 10, 5 m de luz. Las celosías tipo Allen incorporaban montantes de tirantes de acero, diagonales de madera, cruzadas en los dos marcos centrales y simples inclinadas hacia los estribos en el resto.

El tramo giratorio

Los dos vanos centrales de 38 m de luz formaban parte de un conjunto de dos vigas en celosía metálica en voladizo con perfil en vientre de pez, apoyado en una corona central, capaz de girar 90 grados para dejar paso a los barcos por ambos lados. El apoyo se realizó sobre un tambor que gira sobre un eje vertical y la maquinaria permite mover las 800 t de peso del tramo en solo 30 segundos.

Con todo, la mayor innovación aportada por el Pyrmont Bridge fue la utilización de energía eléctrica producida en la vecina planta de Ultimo Road para girar el tramo central del puente. Con la maquinaria propulsada por electricidad, la apertura del



Maldon Suspension Bridge sobre Nappean River, 1903

vano central era la más rápida del mundo aunque el tablero del Pyrmont Bridge era el de mayor superficie. Los puentes móviles ingleses de la época –Newcastle on Tyne, Manchester Ship Canal y Hawarden– eran más pequeños y el tablero del London Tower Bridge tenía 1,2 m menos de anchura. Por todo ello, en 1902, la construcción del Pyrmont Bridge fue considerada motivo de orgullo nacional en aquella época de afirmación del país.

En la ceremonia de inauguración, el Minister for Works, Mr. E .W. O'Sullivan señaló al puente, *como el más moderno de todos los puentes del mundo* [42:5], a su diseñador Percy Allan como un australiano y a su obra como prueba evidente de la gran capacidad de los nacidos en Australia en todas las especialidades de la ingeniería, como ya lo habían hecho en ciencia, arte, literatura, música, vocalización, canto y deporte [42:37].

De trenes y barcos: Circular Quay

El informe de la *The Royal Commission into the Improvement of Sydney and Its Suburbs* (Comisión Real sobre la mejora de Sidney y sus suburbios) de 1909, surgido como respuesta a una honda preocupación por la mejora del entorno físico de Sidney, dedicó una atención prioritaria a la movilidad de pasajeros y mercancías. Uno de los temas clave era la capacidad de los muelles de mercancías y su destino una vez desembarcadas, lo que tenía grandes repercusiones en los accesos al puerto y si éstos debían ser por ferrocarril o por carretera.

En la sesión de 13 de julio de 1908, la Comisión indaga sobre los transbordos, para determinar el posible uso del ferrocarril para transporte de mercancías en los muelles[20]. El presidente Thomas Hughes, Lord Mayor de Sidney, junto a ocho comisionados preguntaban a Henry Dean Walsh, M. Insfc. C.E, Engineer-in-Chief to the Harbour Trust (Ingeniero Jefe de la Autoridad Portuaria) en la cuestión 1371:

> *-¿Usted no piensa que las necesidades de tráfico en Circular Quay requieren la construcción de un ferrocarril?*
>
> *-No, responde Walsh. Tengo algunos detalles con respecto a la cuestión: en Circular Quay hay nueve amarres y la longitud de los muelles es 1.260 m. La entrada de mercancías el año pasado fue de 160.000 t, las mercancías transbordadas ascendieron a 60.000 t, y los productos desembarcados para el Gobierno y la Armada ascendieron a 9.000 t. Eso totaliza 229.000 t de carga desembarcada en el año. He profundizado en esta materia con quienes la conocen y dicen estar bastante seguros de que, si hubiera estado disponible el ferrocarril, lo habrían utilizado menos de 6.000 t.*

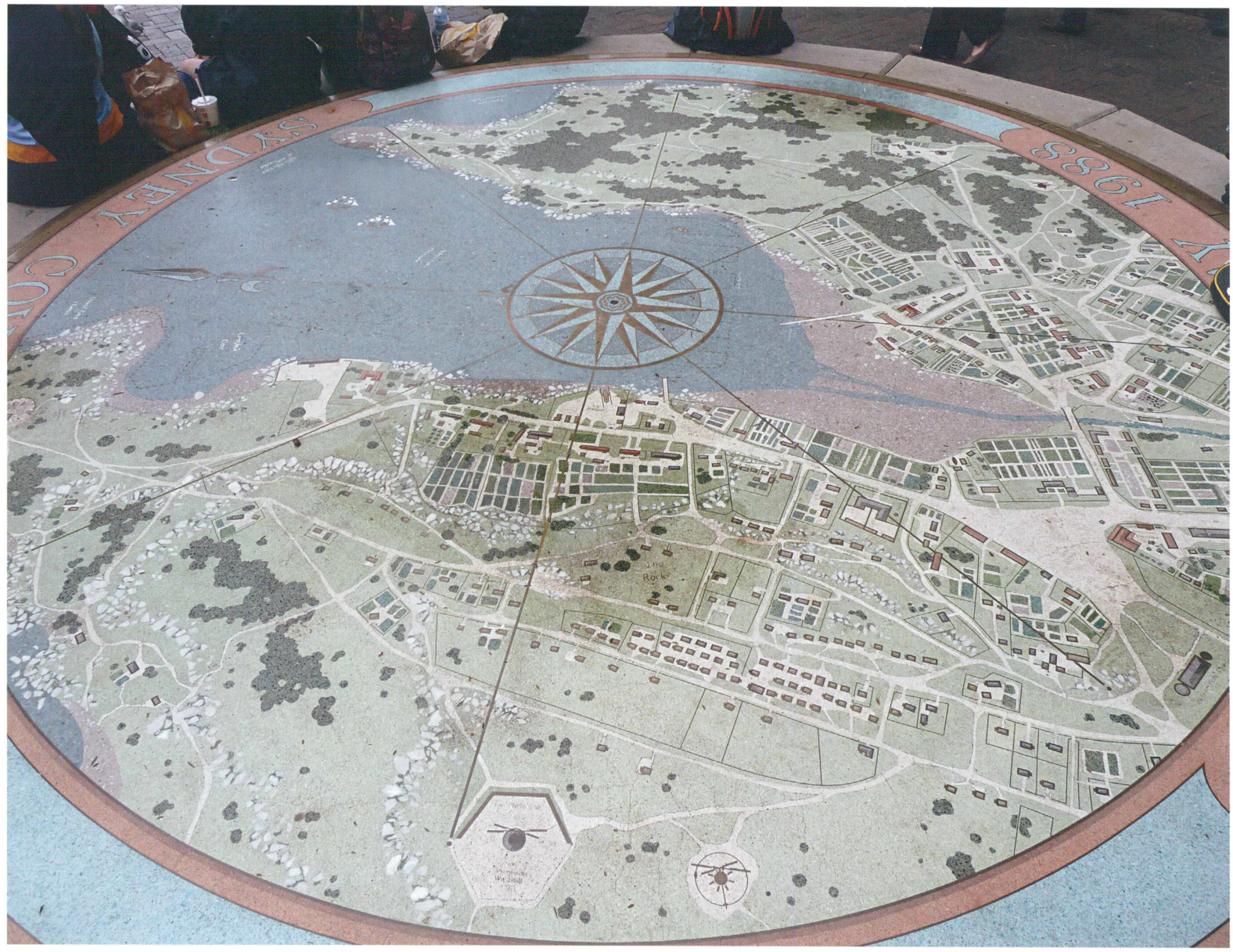
El presidente pide aclaraciones a las cuestiones 1372 y 1373:

> *-Todas esas mercancías.¿serían manejadas por los transportistas y llevados a las tiendas de Sidney?*
>
> *-Sí [?], responde Walsh. Una gran cantidad de los productos descargados en Circular Quay son mercancías a transbordar. Se componen de copra (cocos secos), concentrados de bajo grado, plomo, madera, mantequilla y lana. Los concentrados, la copra, el plomo y la madera son transbordados de una embarcación a otra.*
>
> *-¿No se descargan a tierra?*
>
> *-No, pues también consisten en envíos de o para las posesiones alemanas y francesas, Nueva Zelanda, Suva, y las islas del Mar del Sur.*

El paso del ferrocarril a nivel de los muelles dificultaba la conexión de éstos con la ciudad, al exigir el rodeo de personas y vehículos cuando los trenes permanecían parados. Pero también exigía una mayor pendiente para subir hacia The Rocks, donde estaría el estribo del previsible puente para cruzar la bahía, del cual ya existían algunos esquemas preliminares. De por medio estaba también la cuestión de la creciente demanda de transporte cotidiano de personas, a resolver con tranvías de superficie o Metro subterráneo, y sus correspondientes accesos a los muelles de los ferries para alcanzar toda la costa de la bahía (ver Cáp. 4 más adelante).



Circular Quay desde AMP Building


SYDNEY COVE
1788


CIRCULAR QUAY SHORELINE 1844
1844


THE WOOL FLEET 1892
3 of 20
SYDNEY HERITAGE WALK

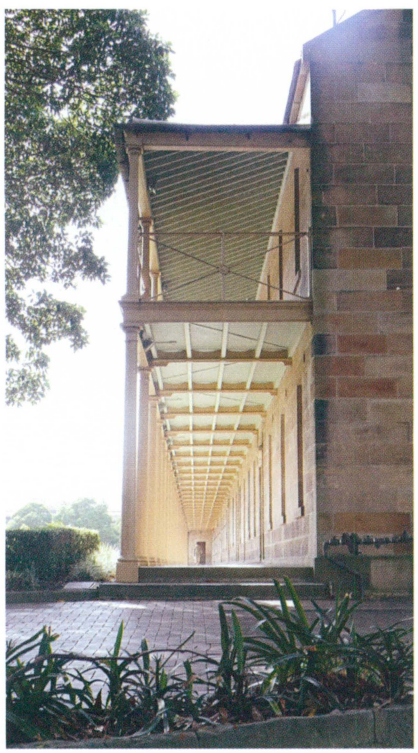


Circular Quay













Victoria Barracks, 1848

La parte alta de Paddington está ocupada por un gran edificio de piedra con fama de ser el más largo del hemisferio Sur. Se trata de un cuartel denominado Victoria Barracks, construido en los 1840, desde 1970 sede del Land Command y, más recientemente, Centro de Defensa de Sidney. El bloque principal de dos alturas tiene 220 m de largo y se articula en dos alas, a ambos lados de un cuerpo central perpendicular de mayor presencia, cubierto a dos aguas, con el escudo y una arcada de paso. Un largo balcón corrido de madera en la planta superior proporciona un inconfundible aire colonial, resaltado por la amplia pradera delantera, los árboles de alrededor y los demás edificios del mismo estilo. El conjunto está rodeado por un alto muro de piedra, algo intimidante pero efectivo para reforzar la unidad cromática y estilística del parque y los edificios.

Fue diseñado por el teniente coronel George Barney, del cuerpo de los Royal Engineers, llegado a Sidney en 1835 para supervisar las fortificaciones y edificios de la colonia construidos por los convictos. El sitio elegido por Barney para construir el cuartel domina todo el paisaje circundante, desde Botany Bay a la Bahía de Sidney y todos los demás accesos a la ciudad.

Además de las ventajas estratégicas del sitio, los Victoria Barracks disfrutaban de abundante agua fresca. El origen del suministro era un lago natural situado algo más al Sureste, en el ahora conocido como Centennial Park. De ahí partía una conducción subterránea para alimentar un pozo principal y dos pozos secundarios, de los cuales se elevaba el agua por medio de un molino de viento más tarde reemplazado por una máquina de vapor. El primero es de mayor diámetro y está dotado de una escalera excavada exteriormente, con acceso independiente para su fácil limpieza. Los cuarteles tuvieron siempre abundante agua y el sistema de conducción y pozos funcionó hasta 1910, cuando se reconstruyó todo el abastecimiento de agua de la ciudad.

La piedra utilizada en Victoria Barracks es arenisca proveniente de canteras locales, el cemento se fabricó con clinker de conchas de ostras del puerto de Sidney. La madera también tenía origen local, pero las columnas de fundición y los herrajes venían de Inglaterra. Uno de los suministros más importantes eran las plaquetas de pizarra de las cubiertas, provenientes de Gales y repuestas con nuevos cargamentos con cierta periodicidad para hacer frente a los frecuentes destrozos de los temporales.

En alguno de los edificios, como el destinado a Corte Marcial, hubo problemas de subsidencia de las arenas de cimentación y fue necesario reconstruir totalmente la parte occidental del edificio donde se sitúa la sala de vistas.

Además del edificio principal, tiene cierto interés el antiguo hospital, construido con similar composición en el rincón Noroeste del complejo. Está situado en alto, con dos pisos de planta rectangular de cierta mayor altura de techo colocada en una terraza dominante sobre un cuidado jardín. Se trata del rincón más tranquilo del complejo, ahora dedicado a Sala de Oficiales y residencia esporádica de visitantes, y lugar de celebración de fiestas y alguna boda, sacando ventaja de los jardines alrededor del edificio.

Al norte del edificio principal hay una gran explanada verde bordeada de árboles, en su día utilizada para instrucción y desfiles, ahora cada vez más esporádicos. Sobre el césped se han trazado las marcas de delimitación de los campos de juego de varios deportes, donde se celebran partidos de rugby, cricket y fútbol. En el extremo oriental se ha dispuesto una pista perfectamente nivelada para la práctica del bowling[21].

La oficina del Arquitecto del Gobierno

Cuando la ciudad comenzó su despertar en las últimas décadas del siglo XIX, la Government Architect Office (Oficina del Arquitecto del Gobierno) –creada por el gobernador Macquarie con el nombramiento de Francis Greenway– era el instrumento adecuado para crear los grandes edificios que otorgarían a Sidney el carácter y estatus requerido. Además de ser, probablemente, el estudio de arquitectura más antiguo del mundo, ha construido la mayor parte de los edificios oficiales del gobierno de NSW, que han tenido una enorme influencia sobre la formación de la ciudad. Oficinas de correos, hospitales, tribunales, escuelas, comisarías, cárceles, faros, fortalezas o museos, que constituyen los elementos básicos de cualquier sociedad de raíces europeas, tomaron forma de la mano del arquitecto colonial y su personal.

En Sidney, la Oficina del Arquitecto ha tenido un papel más duradero e importante que en otras muchas ciudades por varias razones. En primer lugar, la tardía fundación de la ciudad y el tipo de sus primeros pobladores no habían producido técnicos suficientemente preparados para asumir poco a poco la construcción de grandes edificios. Además, la industria de la construcción no estaba sufientemente desarrollada y, para un gobierno de origen colonial, era más fácil nombrar técnicos de su confianza. Por último, cuando la sociedad estuvo preparada para los encargos institucionales a los arquitectos privados a partir de 1890 y comenzó esa práctica como las demás ciudades coloniales, el Ministro de Obras Públicas adjudicó el segundo de esos encargos a un amigo suyo y el escándalo resultante aseguró el estatus del Arquitecto del Gobierno durante todo el siglo XX [47:8].

La producción de Barnett

Durante esta época, el Arquitecto del Gobierno de mayor perfil fue sin duda James Barnett, que se mantuvo en el cargo desde 1865 a 1890. Durante su mandato de 25 años, la oficina había diseñado 169 edificios de correos, 130 juzgados, 155 comisarías y 20 faros. Mientras que Greenway era según todos los relatos tan difícil individuo como ingenioso arquitecto, Barnet tenía mejor carácter, encarnando la rectitud y respetabilidad de la época victoriana. Todos los edificios gubernamentales de la era Barnet proclaman su posición oficial con su presencia intimidante jugando con el tamaño, la simetría, el emplazamiento y las esculturas.

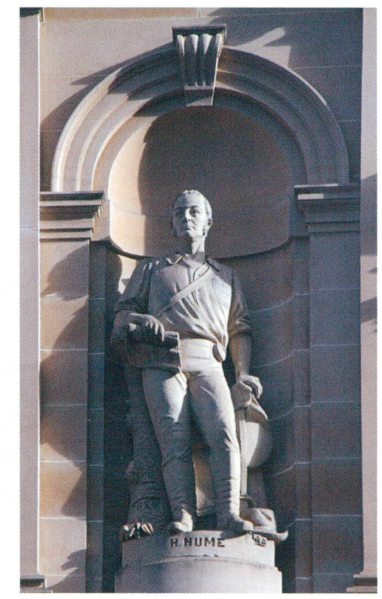
El sucesor de Barnet, Walter Vernon, fue el primero en adoptar el título de Arquitecto del Gobierno, y su arquitectura era a la vez más expresiva en los edificios públicos y más respetuosa con los paisajes urbanos existentes. A pesar de que también creó edificios urbanos igualmente impresionantes, incluyendo la Mitchell Library y la Art Gallery, la mayor parte de la obra de Vernon adoptó las nuevas miradas e ideas de Arts and Crafts, Queen Anne y Art Nouveau –los estilos decorativos a menudo agrupados en Australia como 'Federation'– yendo más allá de los precedentes de la arquitectura como una declaración de identidad artística y cultural. La mayoría de las estaciones de bomberos, comisarías y edificios de correos, construidos por la oficina de Vernon, tienen una escala suburbana y una alegría que están ausentes en la obra de Barnet [47:10].

Tanto Greenway, como Barnet y Vernon, transformaron el ámbito público de Sidney, creando edificios y espacios que todavía pueblan las calles y generaron un nivel ciudadano de exigencia que inspiró y contribuyó a fijar el estándar de hoteles, bancos y otros edificios comerciales del sector privado.

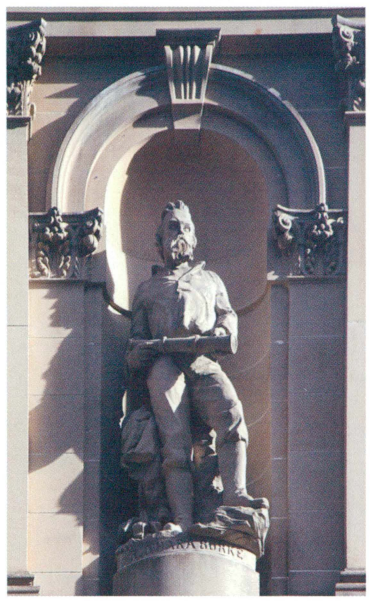


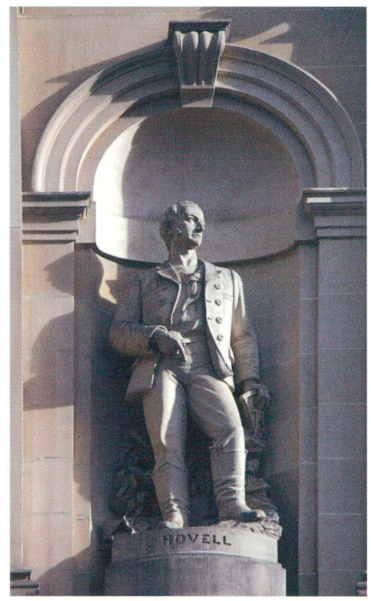






Department of Lands.
Serie de hornacinas
con esculturas

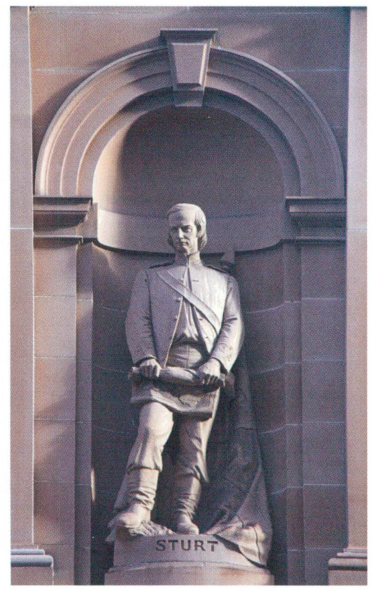


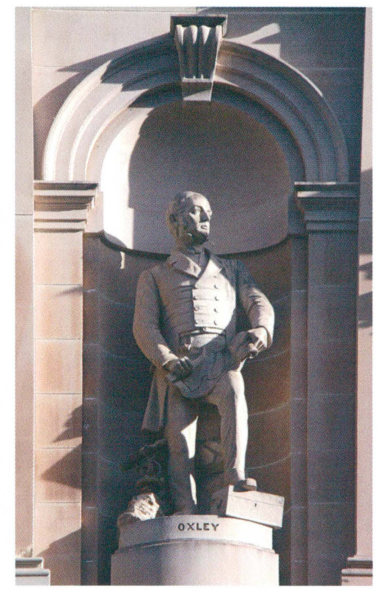


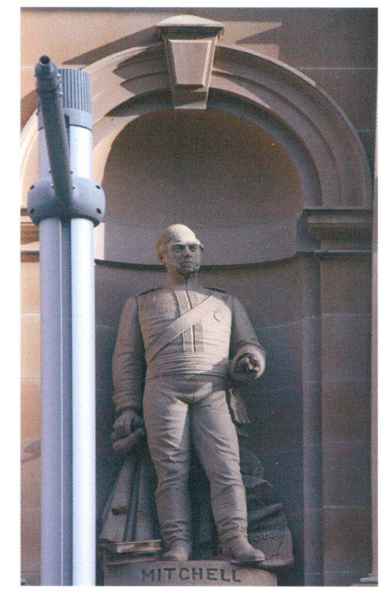


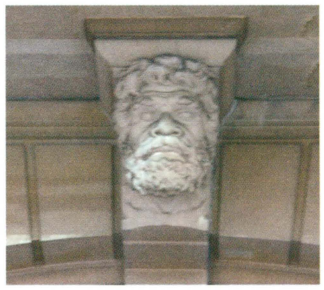


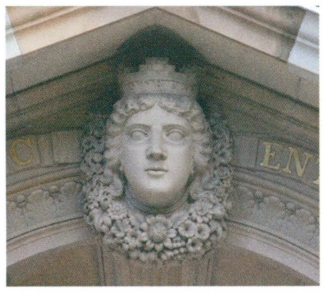


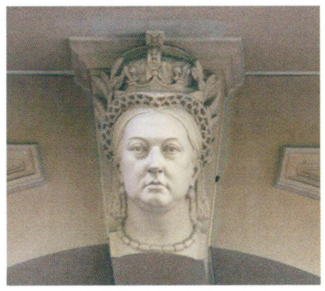
















Department of Lands, 1876

Serie de cabezas en claves de arco

Department of Lands, 1876

El primer empleo importante de hormigón en un edificio fue en el Lands Department Building, en Bridge Street, donde se utilizó un hormigón con agregado de cisco de carbón en las bóvedas de las arcadas, y para el tambor de la cúpula del observatorio. El plazo de construcción fue largo, de unos 17 años desde 1876 a 1893 y, aunque no consta en qué fecha se utilizó el hormigón, debió ser en los últimos años.

El edificio fue diseñado por el arquitecto colonial, James Barnet, pero el uso del hormigón se debió a la recomendación del contratista, John Young, y su arquitecto, HC Kent, porque estaban 'teniendo dificultades para hacer un trabajo bien hecho en piedra o ladrillo' y 'problemas para retirar las cimbras', por lo que persuadieron Barnet para permitir el uso del hormigón [13:231].

Colección de estatuas en hornacinas

Sus fachadas están profusamente decoradas con esculturas de motivos clásicos de cabezas y una ordenada colección de hornacinas con estatuas, produciendo unos alzados con aire de retablo neoclásico. Sin embargo, no se trata de un palacio, ni de un edificio con aires de grandeza, pues la anchura de los huecos y la altura de las puertas tienen una escala contenida, muy adecuada para unas oficinas del gobierno.

En cada uno de los cuatro alzados hay doce hornacinas, diseñadas para albergar *estatuas de distinguidos personajes en la exploración de la colonia, importantes para su desarrollo, o de legisladores, responsables de promover asentamientos en las tierras exploradas. Sólo se ocuparon 23 nichos incluyendo los doce del lado de Bridge Street, frente a Macquarie Place. Los ocupantes de tamaño cuasi-natural de los nichos son exploradores, agrimensores y ex primeros ministros.*







General Post Office

La mirada del pasado

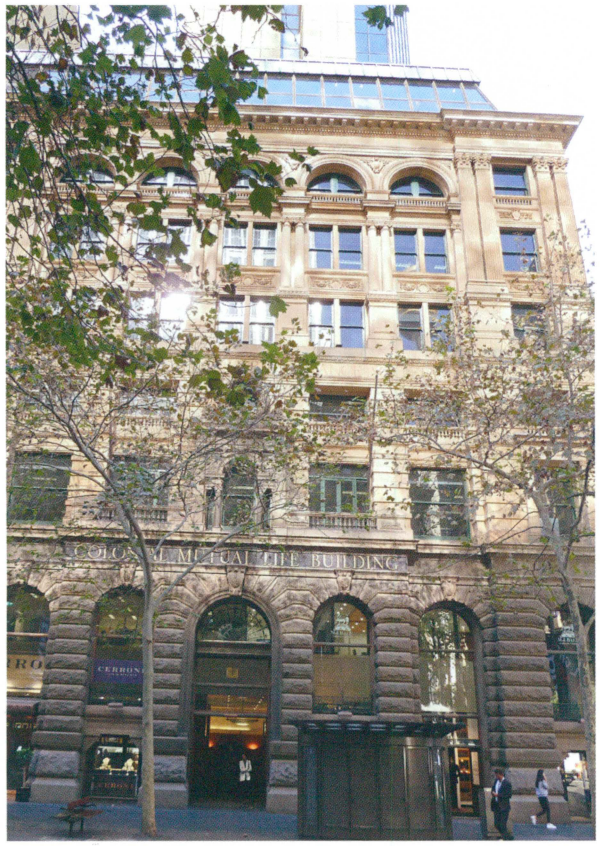
Estos esculpidos héroes coloniales y las cabezas sobre las entradas crean una sensación de ser observado, inspeccionado desde las miradas del siglo XIX, y de estar en un lugar que es un contexto para los recuerdos y, quizás, para debates sobre el futuro. Las esculturas, y quizás el edificio en su conjunto, no son simples metáforas arquitectónicas para leer el texto de la ciudad, sino que pueden ser leídos por vecinos y viajeros como 'proyecciones de recuerdos impugnados' [41:98].

El arquitecto se permitió utilizar todos los recursos compositivos clásicos: las columnas son dóricas en la primera planta, jónicas en la segunda y corintias en la tercera. Las ventanas del piso superior se alojan en la mismo banda pero el hueco se duplica con un mainel. Hay cornisas voladas remarcando todos los forjados, que se convierten en la cubierta en un gran alero, que está apoyado sobre unos canecillos colocados en correspondencia con el orden introducido por los maineles.

General Post Office, 1891

La General Post Office de James Barnet (1891) ahora es un bloque de hoteles y oficinas de varios pisos. El edificio original se puede leer como una especie de 'ruina moderna': no se ha deteriorado en el sentido tradicional de una ruina, pero ha quedado obsoleto y perdido su 'valor de uso'. Como consecuencia de ello y a pesar de que formaba parte del tejido urbano y del patrimonio arquitectónico, y era un edificio público de gran belleza, fue arrendado a promotores privados en 1996 y demolido en gran parte.

Ahora solo queda una simple cáscara, una fachada. Era, como el Department of Lands, una maravillosa construcción idiosincrática, con su fachada decorada con cabezas y figuras de antepecho. Algunas de ellas son cómicas y de gente corriente, incluyendo un aborigen cuya cabeza aparece justo debajo de la escultura de la reina Victoria,



Colonial Mutual Life Building

Colonial Mutual Life Building, 1893, 1976

colocada sobre la entrada, así como los jefes de las islas del Pacífico. Esta decoración causó una gran controversia, dañando la reputación de Barnet hasta el punto de no ser invitado a diseñar la Galería de Arte de Nueva Gales del Sur [41:257].

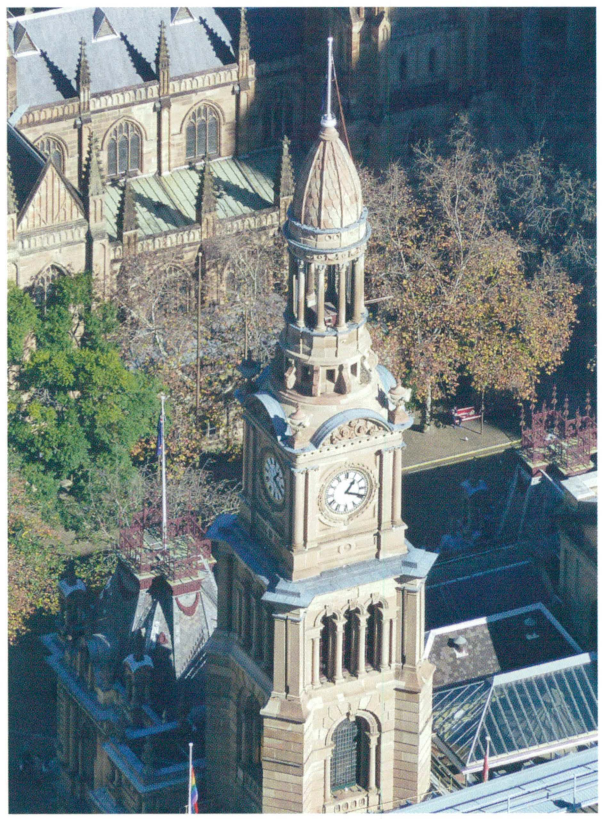
El Colonial Mutual Life Building, también conocido como Old Colonial Mutual Bd, es obra del arquitecto de Sidney John Kirkpatrick, aunque sólo se conserva la fachada del edificio primitivo de 1893 en la esquina de Martin Place con Pitt St, integrada en 1976 como parte del complejo del General Post Office.

Se trata de uno de los más antiguos ejemplos de fachadas a plaza pública de Sidney. La estructura del edificio es de vigas de acero sobre columnas de fundición, con paredes exteriores portantes de piedra. En 1930 fueron demolidos los pisos 7 y 8 y se construyeron encima cuatro pisos más. En 1976 se construyó allí un edificio de 20 pisos, reteniendo las fachadas anteriores, según diseño de Joseland & Gilling.

Una manzana compartida

Es poco usual que un ayuntamiento y una catedral compartan una manzana, y en Sidney esto devino en circunstancial durante un período de casi dos siglos. En 1807 esta área de las afueras de la ciudad, situada en el punto más alto de George St, más allá de la divisoria de aguas del Tank Stream, se había convertido en un cementerio. Junto a ella, en 1812 el gobernador Macquarie designó el sitio de una catedral –y una "gran plaza"– diseñados por el arquitecto Francis Greenway. Sin embargo, ni la catedral, ni la plaza fueron construidos.

Originalmente el Ayuntamiento estaba cerca de los mercados de la zona, en el actual Queens Victoria Building, y en 1842 el Ayuntamiento pidió al Gobierno la concesión del antiguo cementerio contiguo a San Andrés para construir allí el Ayuntamiento. Tras prolongadas negociaciones, el Ayuntamiento logró finalmente la concesión de esa parcela en 1869 y pudo exhumar los cuerpos y transferirlos a otros cementerios.



Town Hall desde Sydney Tower

St Andrew's Cathedral

La construcción de la catedral anglicana de San Andrés se comenzó con un diseño de James Hume y fue llevado adelante por Edmund Blacket a partir de 1842. Blacket amplió el proyecto y completó las esbeltas torres, el deanato (ya demolido) y la sala capitular. Siguiendo la tradición, las torres y la puerta principal estaban orientadas hacia el Oeste, en un trozo desconectado al sureste de Clarence St. Pero en el lado opuesto de la calle se construyeron otras capillas protestantes, lo que dio lugar a una orientación confusa de la catedral, cuya fachada principal obvia es la de George St.

Town Hall, 1889

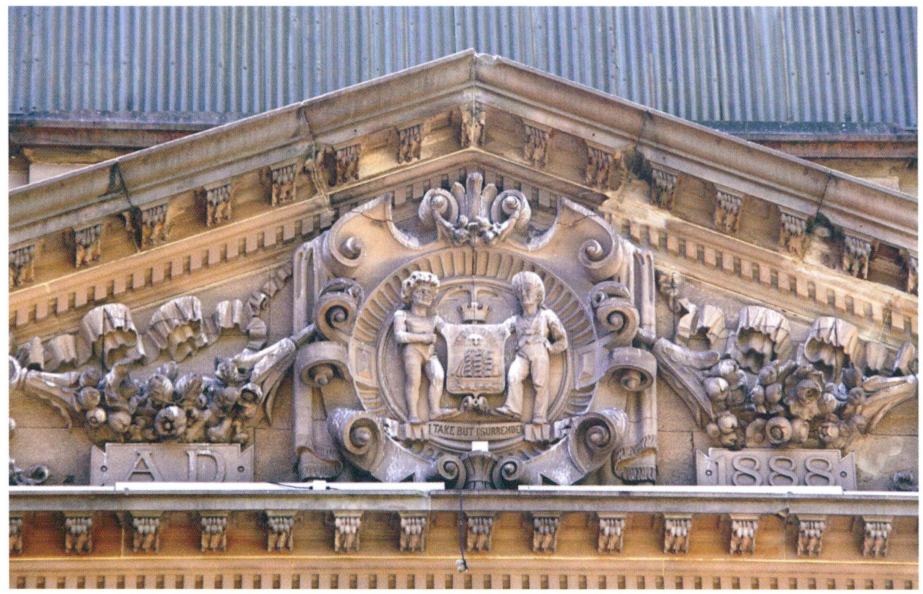
Posteriormente, en el Town Hall intervinieron varios arquitectos, dando lugar a un edificio recargado y ecléctico, con unos alzados donde aparece una pronao tetrástila de doble altura con columnas cuádruples flanqueada por ventanas en serliana; unas torres con mansardas en las esquinas, una alta torre central de tres cuerpos con reloj y linterna superior, un historiado frontón con el escudo de la ciudad en el centro y muchas cosas más.

Más interesante es el amplio Centennial Hall, construido como estancia central de su planta por el arquitecto Thomas Sapsford en1889. Se trata de una gran sala de 40 m de largo, por 26 m de luz y una altura de 20 m, con capacidad para una cena de 800 personas sentadas, un cóctel de 1500 o una función para 2000 butacas, presidida por un inmenso órgano, que requirió precauciones especiales en los plafones del techo para aguantar sus vibraciones.

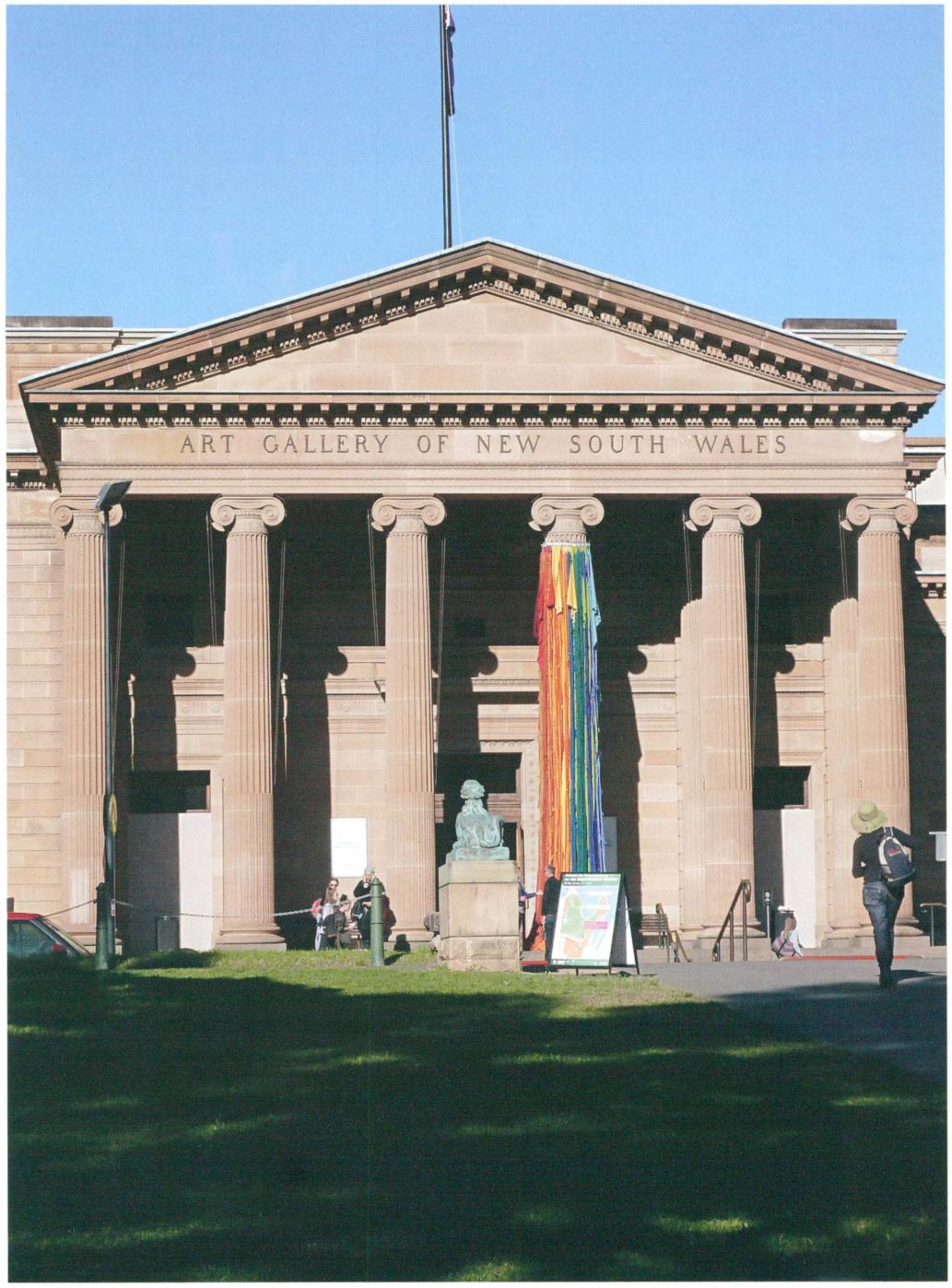


Bird's-eye view of Sydney, 1888. Albert Henry Fullwood. Supplement to "The Sydney Mail" on Saturday 21 January 1888. Courtesy of Historic Houses Trust of New South Wales. Caroline Simpson Library & Research Collection, 41984





Town Hall

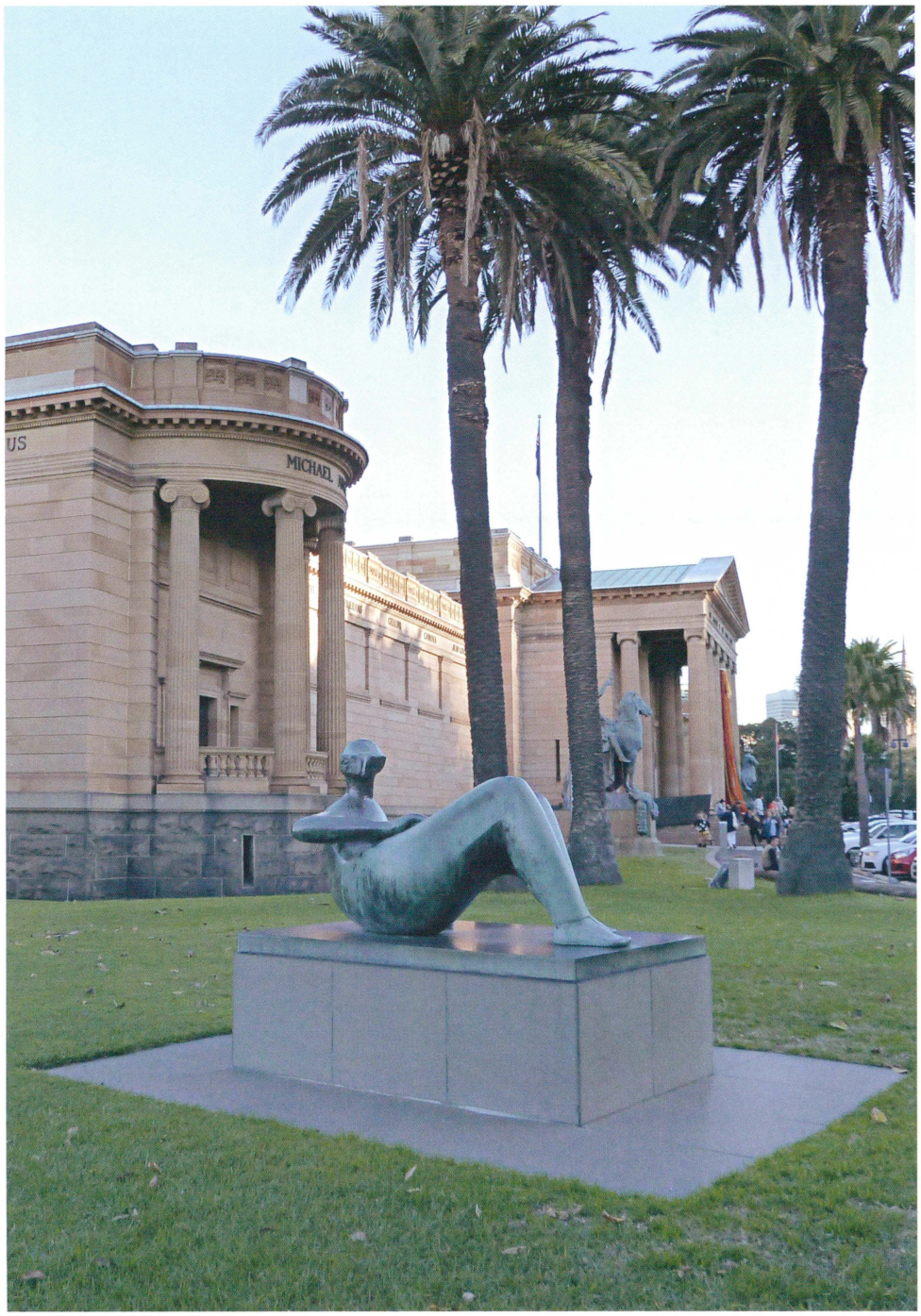




The Art Gallery of NSW, 1884

La Art Gallery of NSW *se encuentra aislada en un esplendor jónico* en una colina con vistas a la bahía de Woolloomooloo. Está situada dentro de la gran extensión verde del Domain, conocido como Sydney Common en los primeros días de la colonia, y uno se aproxima desde el Domain, subiendo gradualmente hacia el pórtico neoclásico. Las dos esfinges de bronce sobre pedestales colocados a ambos lados de una serie de escalones, marcan el camino hacia el museo.

Para Susan King, en la arquitectura de la Art Gallery se pueden leer las luchas entre lo moderno y lo antimoderno que tuvieron lugar en Sidney entre los años de entreguerras y a mediados del siglo XX. Fue construida en pleno Domain, al igual que su vecina State Library, tras el incendio del Garden Palace en 1882.





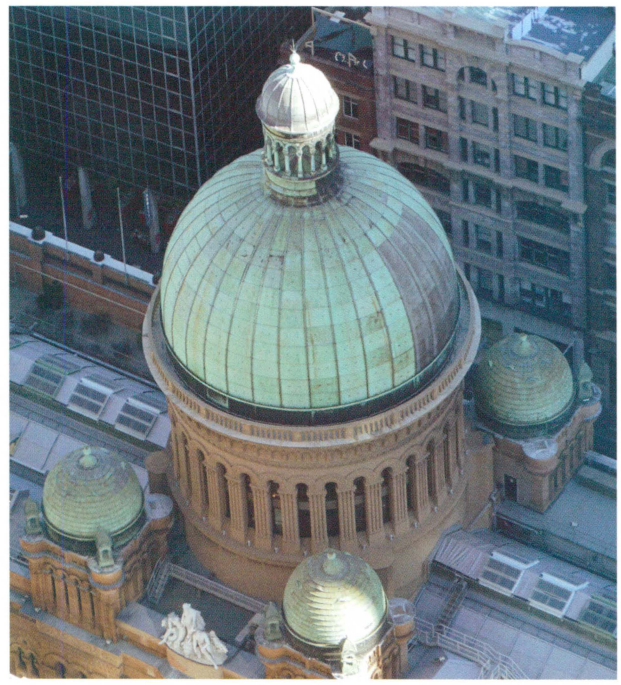


El pórtico neoclásico ofrece autoridad cultural sugiriendo, como lo haría un templo, el arte y la civilización grecorromana, un estilo exigido por el Patronato del museo y por la propia ciudad, que se esforzó para entrar en el siglo XX totalmente equipada con todas las instituciones culturales esenciales para un futuro post-colonial.

El pórtico de columnas es imponente, pero tal vez debido a su vigilante ubicación sobre la pradera y los árboles, tiene el aire vernáculo de una veranda australiana. Siempre hay gente sentada de manera relajada en los bancos o en los escalones: la entrada invita positivamente a tal domesticación y yo acepto esa invitación a sentarse en los escalones y ver el panorama desplegado alrededor [28:245].

Art Gallery of New South Wales







Queen Victoria Building, 1898

Uno de los edificios de Sidney importante en el periodo de transición de la fundición al acero es el Queen Victoria Building, terminado en los 1890 y extensivamente reformado recientemente.

El Queen Victoria Building (1893-1898) fue diseñado por el arquitecto George McRae y el ingeniero estructural George Massey como gran galería comercial. Los muros exteriores son de arenisca y las entradas están decoradas con traquitas pulidas. La estructura externa es una mezcla de paredes portantes de piedra y un esqueleto estructural de fundición y acero, pero los muros son soportados desde el primer piso por vigas de acero sobre columnas de traquita.

Las columnas interiores son de fundición, pero algunas sometidas a grandes cargas se construyeron de acero roblonado. La madera y la fundición fueron utilizadas para muchos elementos estructurales horizontales, excepto algunas vigas muy cargadas que se fabricaron con chapas de acero roblonadas, importadas de Inglaterra.

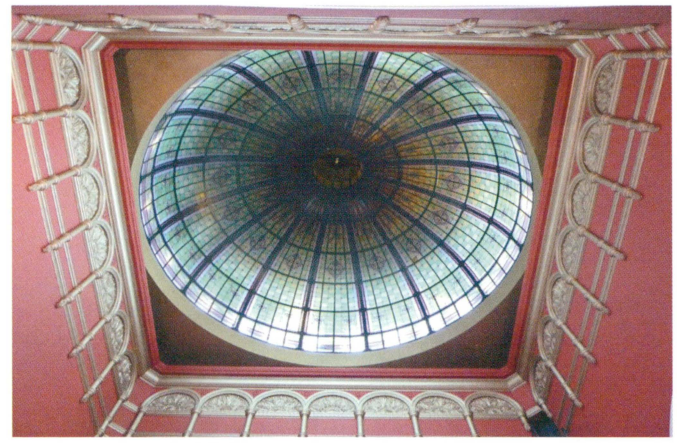
El edificio es largo y estrecho, con unos alzados bastante recargados y una cubierta compleja con cinco grupos de cuatro cupulillas, en los dos bloques de esquina, hacia la mitad de las alas y en el cuadrado central que, a su vez está coronado por una cúpula de mayor diámetro, situada en el centro y elevada sobre un tambor. Los alzados pequeños se adornan con grupos escultóricos situados en el borde de la cubierta.

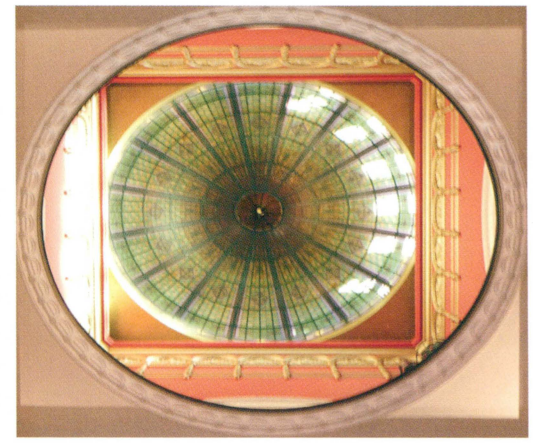
El interior se organiza en torno a dos huecos de toda la altura del edificio que permiten ver la bóveda corrida de hierro y cristal. El techo está tratado en grises suaves con cristal translúcido, pero las grandes vidrieras de los ventanales aportan una textura fina y coloreada, en contraste con los colores fuertes, lisos e intensos de la pintura de los muros. Los pavimentos están decorados con grandes círculos y estrellas de mosaico. Un gran reloj colgado del techo avisa sobre el carácter cosmopolita del edificio, señalando la hora de ciudades y países de los cinco continentes.



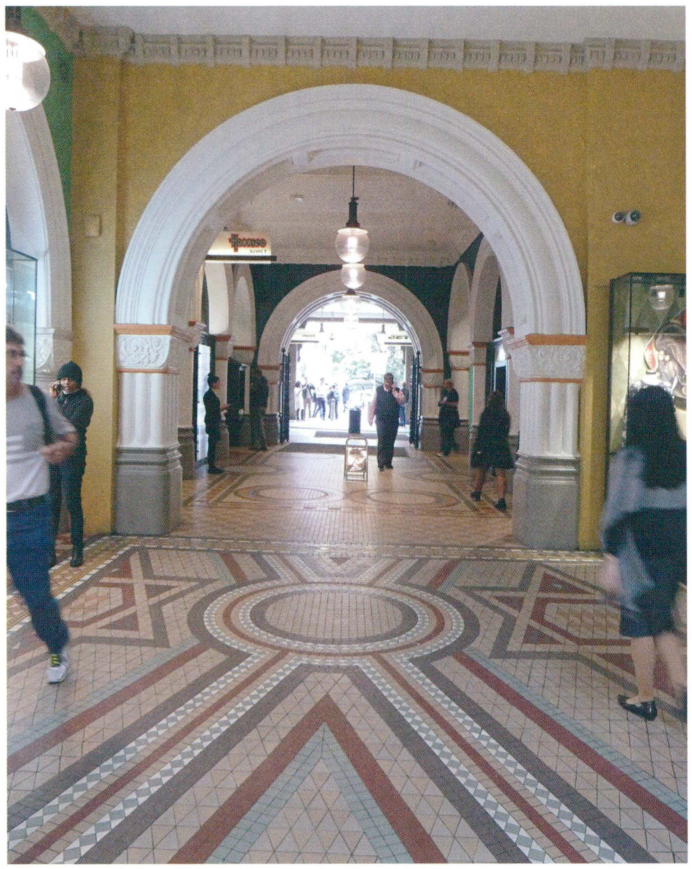



MYNK&CO.
Dr. Seuss





Queen Victoria Building

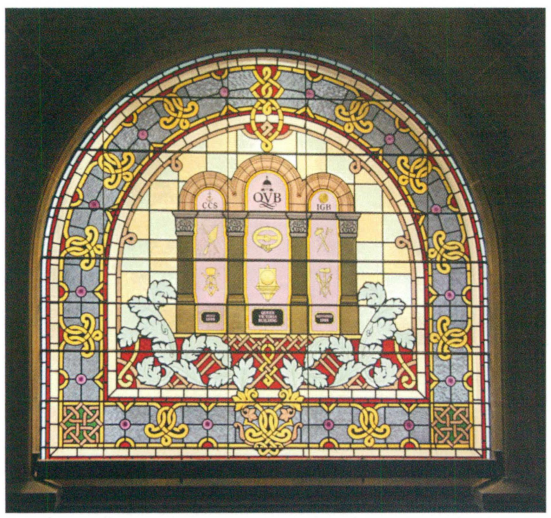


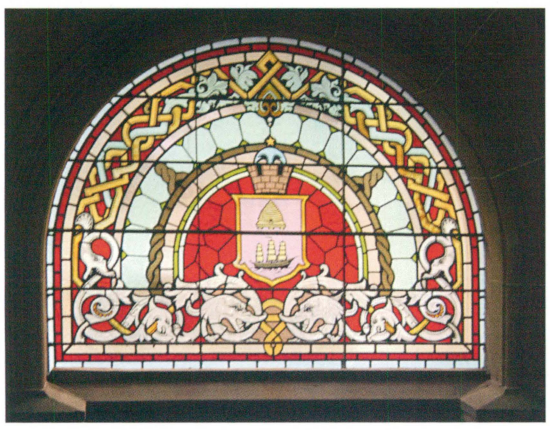




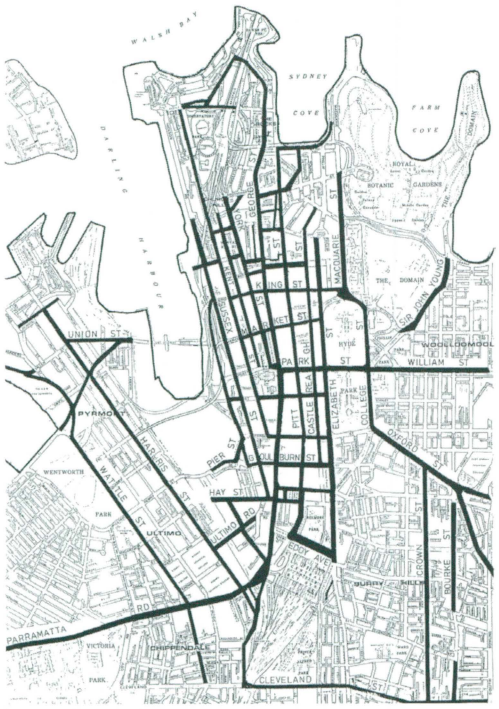












Calles de madera en Sidney [23:49]

Carreteras: Telford o McAdam

Caminos para extenderse

Por su parte, el Public Works Department asumió la responsabilidad de todos los caminos desde 1861 en la colonial NSW y la construcción con macadam fue adoptada como práctica estándar. Tal como se practicó en NSW, ese macadam era en realidad una combinación de dos tipos de pavimento de carreteras, desarrollados en Inglaterra por Thomas Telford y John McAdam durante la primera parte del siglo XIX. Los caminos de Telford tenían una sub-base de piedras colocadas a mano con una capa de grava clasificada encima. El camino era resistente, pero caro de construir. El macadam prescindió de la capa de base de piedra y disminuyó el espesor de grava, reduciendo así los costes de las carreteras, a costa de una vida más corta con frecuentes reparaciones. A pesar de ello, los costes a largo plazo del sistema de McAdam son menores y con este sistema se construyó una extensa red de estos caminos en Inglaterra y su nombre se popularizó en todo el mundo.

Sin embargo, la insuficiencia de fondos en los presupuestos del gobierno para vías urbanas motivó que los consejos municipales, como el Ayuntamiento de Sidney, financiaran la construcción de sus propios caminos. La mayoría de las carreteras de Sidney eran originalmente de macadam, de modo que hacia 1894, había 85 millas de carreteras de esa clase, sobre un total de 115 millas de calles y callejones en la



Angel Place



Red de carreteras

Map of Sydney and suburbs, 1855. Smith & Gardiners. Courtesy of City of Sydney Archives - Historical Atlas of Sydney

Royal Lounge, Angel Place





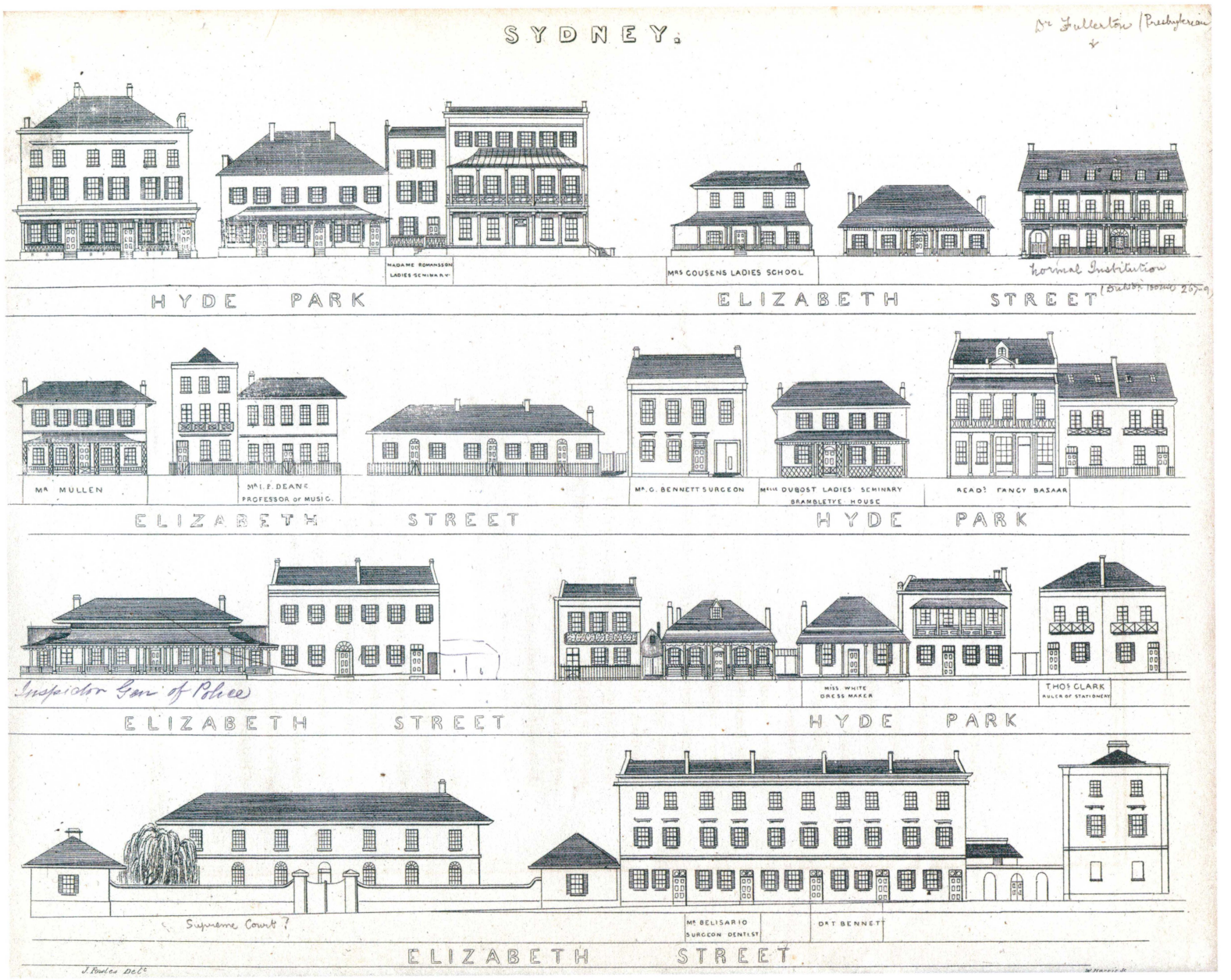


Calles de bloques de madera

zona controlada por el Ayuntamiento. Pero cuando hubo que reconstruir las calles de mayor tránsito de la ciudad, el ingeniero City Surveyor optó por evitar el método constructivo de Telford a pesar de ser más fuerte y adoptar un pavimento de bloques de madera sobre base de hormigón.

Tras múltiples ensayos con diferentes tipos de madera se identificaron como especies más indicadas para pavimentos dos especies de eucaliptos, *Eucalyptus pilularis* y *Eucalyptus microcorys*, pues eran las que sufrían menor desgaste y causaban menos ruido. También se comprobó que la alineación de bloques de madera en ángulo con el eje no suponía ninguna ventaja y que las carreteras de bloques de madera eran un 10% más baratas que las de macadam.

Con el uso se comprobó, además, que su mantenimiento era menor del calculado y que duraban más de 30 años. Y que, al ser más impermeables, necesitaban menos pendiente lateral que las de macadam, siendo más fácil la introducción de tranvías



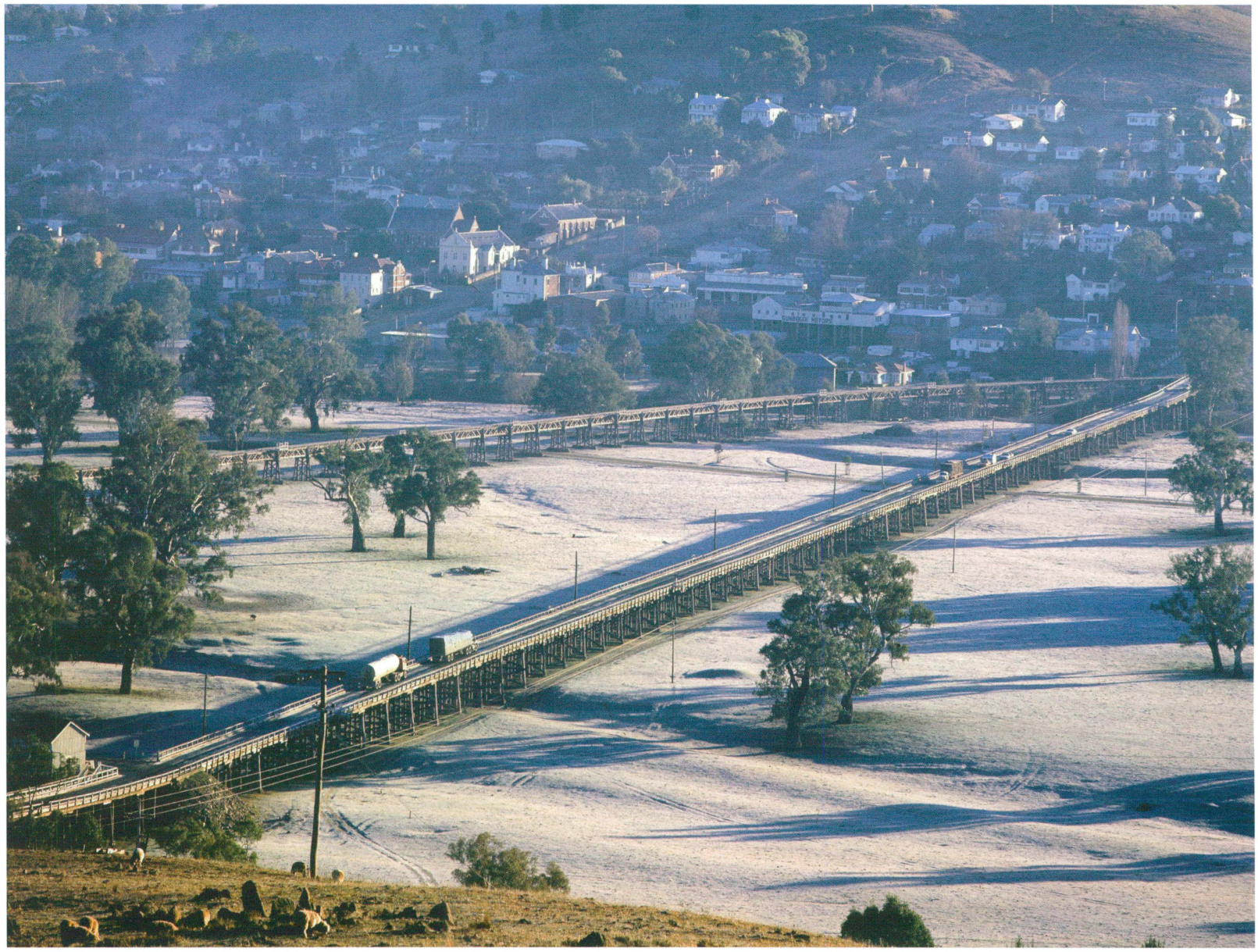
Elizabeth Street Hyde Park, 1848. Plate 68A. From the book: Fowles, Joseph: 'Sydney in 1848: illustrated by copper-plate engravings of its principal streets, public buildings, churches, chapels, etc. / from drawings by Joseph Fowles'. Sydney: D. Wall. Courtesy of City of Sydney Archives, oai:cos.photosau.com.au:087536

en las calles de Sidney. Por otra parte, la estrechez de las calles incrementaba la formación de roderas sobre los firmes de macadam, al obligar a los vehículos a transitar siempre por el centro.

Visto todo ello, se decidió iniciar una serie de programas de construcción que consiguió pavimentar con madera la mayor parte de las calles del centro y las principales de los suburbios, mucho más que ninguna otra ciudad del mundo. En total, se cubrieron 50 km de calles, con un total de 60 ha, para lo que se utilizaron 100 millones de bloques de madera de eucalipto de 22,8 x 7, 6 cm de sección y 12,7 cm de altura (9 x 3 x 5 pulgadas), colocados con la fibra en vertical [23:49].

Hume Old Road

La construcción de la Old Hume Highway de Sidney a Canberra, en una época de exploración y expansión en New South Wales, dio lugar al nacimiento de muchos pueblos en los cruces y pasos sobre ríos importantes. En el centro geográfico del condado de Camden, a 125 km de Sidney y 162 km de Canberra, se fundó en 1829

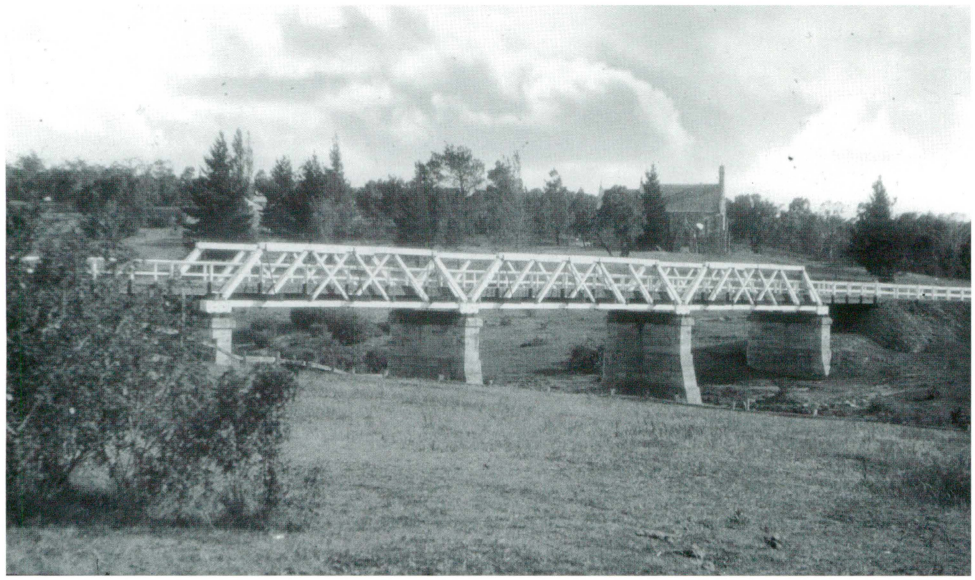


Hume Highway Duplication crossed the Murrumbidgee River flood plain at Gundagai by a long narrow timber trestle structure. RTA Transparency. Mike Pratt, 1976. Courtesy of Transport Roads & Maritime Services, NSW Government

Old Hume Road









Berrima Bridge sobre Wingecarribee River

Hume Highway Duplication. Courtesy of Transport Roads & Maritime Services, NSW Government

el municipio de Berrima[22] con un papel de cabecera fabril y centro administrativo de los distritos del Sur. El tramo de carretera que lo incluye fue denominado Great Southern Road en 1858 y renombrado Hume Highway en 1928.

El pueblo surge como producto del planeado cruce de la Hume Old Road sobre el Wingecarribee River, en tierras inspeccionadas por el Surveyor-General Sir Thomas Mitchell, quién notificó al gobernador Bourke su abundancia de agua y piedra de construcción mientras realizaba la carretera hacia Goulburn. Este pueblo georgiano de alto valor histórico e importancia patrimonial es el mejor ejemplo de arquitectura colonial temprana conservado del país.

En la zona Sur, la Old Hume Highway forma parte de Remembrance Driveway, un memorial establecido en 1953 para conmemorar a quienes sirvieron en la Segunda Guerra Mundial y conflictos posteriores. En 1954 la reina plantó árboles a cada lado de la calzada de la autopista y las plantaciones en ambos lados conservan monumentos con inscripciones de los benefactores para realizar el ajardinamiento de la zona.

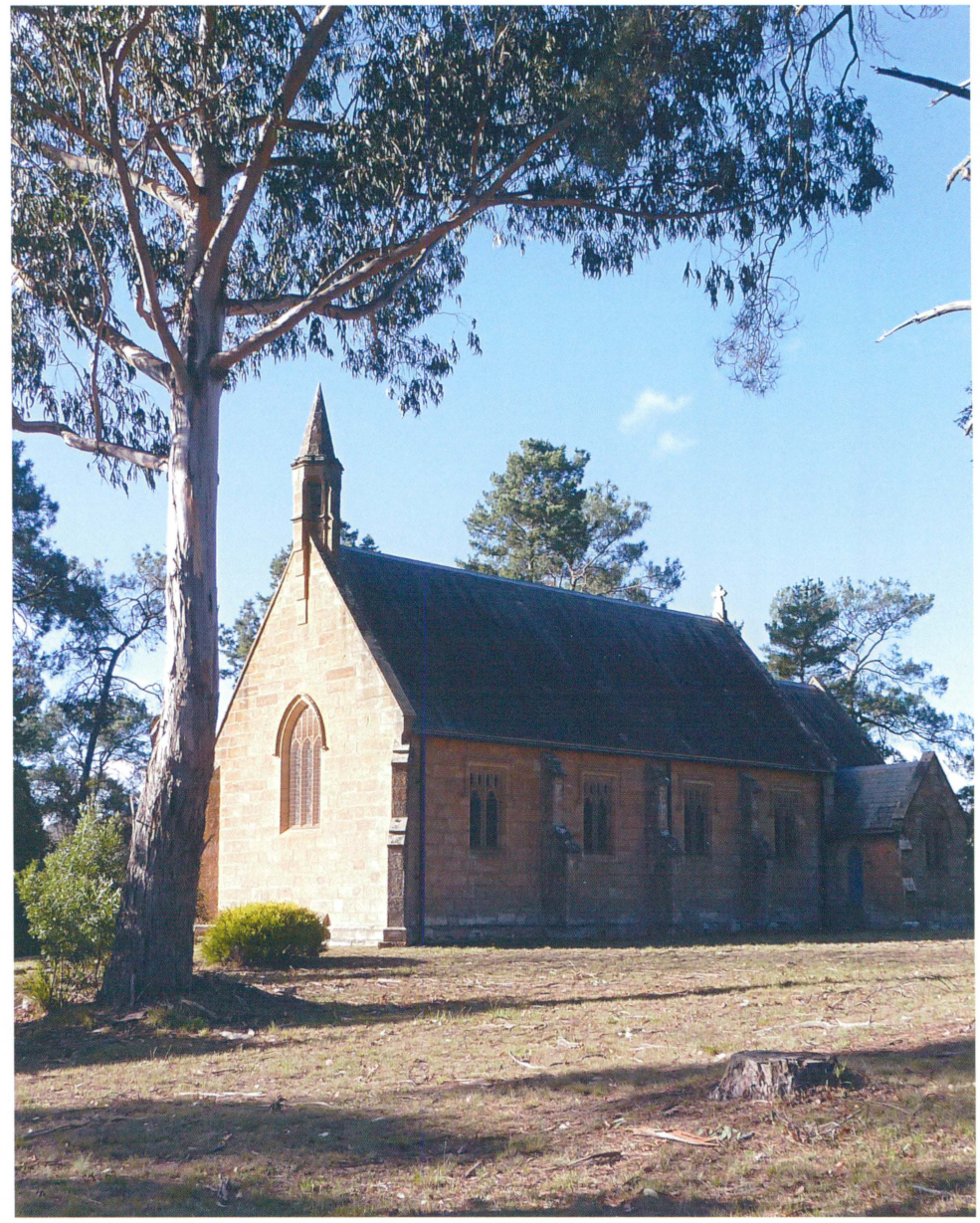
También al sur de Berrima, el puente Three Legs O'Man Bridge sobre la Hume Highway marca el cambio de diseño de la Hume Highway Road, de libre utilización con acceso a distinto nivel, hacia el Norte y accesos controlados con cruces limitados, hacia al Sur. La nueva autopista Hume Highway sorteó Berrima en 1989.

Los puentes de Berrima

El trazado de la carretera y los cruces requería la construcción de un gran puente a la altura de Berrima y dos puentes menores más al Sur. El diseño y construcción de estas Obras Públicas se encargó a David Lennox, quien bajo el mando de Sir T. Mitchell fue nombrado *Superintendent of Bridges* en 1833 y ese mismo año eligió el sitio para emplazar el puente sobre Wingecarribee River en Berrima[23].

El diseño del puente sigue las líneas de Lansdowne Bridge en Prospect, es con un arco de piedra arenisca de 15 m de luz y 8 m de ancho. Fue construido por presidiarios en 1836 y soportó el tráfico de la carretera hasta 1857, cuando una inundación se llevó la parte superior. Se construyó una estructura provisional de vigas y tablones de madera, que fue derribada por otra inundación en 1860 que se llevó también las pilas de piedra. Los ingenieros reales enviados para reemplazarlo construyeron una robusta estructura de celosía sobre dos pilas de piedra, unos 44 m aguas abajo.

Berrima Holy Trinity
Anglican Church



Berrima Masonic Hall
School of Arts



Primer arco de hormigón de NSW

En este lugar se ubica actualmente el Berrima Bridge sobre el Wingecarribee River (Department of Main Roads, 1962), realizado en hormigón y de carácter meramente utilitario. Los dos puentes menores también fueron diseñados por Lennox y construidos por convictos.

En Medway Rivulet, unos 5 km al sur de Berrima, se finalizó en 1835 un puente de madera soportado por tres pilas de mampostería, que también fue derribado por las inundaciones de 1860. Un poco más lejos, a 12 km al sur de Berrima, se levantó en 1836 una estructura de vigas de madera sobre Black Bobs Creek apoyada en pilas y estribos de piedra sobre una sólida masa de rocas.

En 1860 fue sustituida por otro puente de madera y en 1896 por un arco de hormigón. Esta antigua estructura, todavía en pie, fue el primer puente en arco de hormigón en masa construido en New South Wales. El arco se apoya en las pilas y estribos originales de piedra arenisca de 1830 y soportó el tráfico hasta 1928, cuando la carretera se convirtió en Hume Highway. Como parte de una importante realineación de la





Berrima Harper´s Mansion, 1834

Berrima Houses





Berrima Old Well

carretera, en 1971 se construyó un nuevo puente de doble circulación quedando el puente viejo fuera de uso y catalogado por el National Trust[24].

Edificios de Berrima

En el acceso Norte a Berrima, todavía se conserva la Harper´s Mansion, un edificio de ladrillo de dos pisos con un notable jardín y laberinto. Construido en 1834 por James Harper, fue utilizado posteriormente como presbiterio y convento, siendo adquirido y restaurado en 1978 por el National Trust. Harper fue el primero en obtener una licencia de hotel para el Surveyor General Inn (1835), una de las trece posadas construidas para alojar a los viajeros de la carretera, siempre con mucho tráfico de carros y diligencias. Construido sobre una roca que permitió excavar bodegas en el sótano, todavía está operativo y es el hotel con licencia más antiguo del país.

Muchos de estos edificios han sido rehabilitados como hoteles, restaurantes, cafeterías, tea houses, galerías y tiendas. Uno de ellos es Berrima Breen´s Commercial Hotel de 1869, el último hotel en cerrar, que fue reabierto en los 1970 como restaurante Colonial Inn y todavía está en funcionamiento.

Estructura original del lugar

Con la construcción del ferrocarril al Este de Berrima en 1867, las nuevas ciudades de Bowral y Moss Vale sobrepasaron a Berrima en población y oportunidades de trabajo. En 1909 solo sobrevivía el Surveyor General Hotel para atender a los viajeros.

Este cambio de circunstancias ha ayudado a preservar este lugar como congelado en el tiempo. Todavía se conserva la estructura del pueblo con sus calles principales y edificios como la Post Office de 1887, la Berrima Public School de 1869 y los molinos para abastecer de agua a la prisión y a las construcciones. Se conservan muchos de los edificios antiguos alrededor de Market Place, un gran parque dividido por la autovía al sur de la ciudad.

Ferrocarriles para la ciudad

La red de ferrocarril de NSW está vinculada a la red suburbana de Sidney y ésta incluye la red urbana subterránea del Metro. Por encima de su origen, historia, características técnicas o sistema de gestión, la red y su funcionamiento son un producto directo de la potencia de la ciudad, su papel en el territorio y la propia configuración del núcleo urbano. Los destinos, los trazados o la situación de las propias estaciones asumen un gran protagonismo en la formación de la ciudad, sin que aparezcan los clásicos conflictos de cualquier gran ciudad.

En Nueva York, por ejemplo, la idea del gran puente colgante de George Washington surgió para solucionar el cruce del ferrocarril sobre el río Hudson. Pero la falta de acuerdo sobre su ubicación por parte de las compañías privadas existentes motivó su traslado varios kilómetros aguas arriba del río y su dedicación exclusiva a los coches. De ello derivó la hegemonía del automóvil en la región metropolitana, luego extendida a todo el país [2:261].

Prerrogativas de una joven ciudad

Esta íntima comunión vino facilitada por el escaso período de tiempo transcurrido entre la fundación de la ciudad y la aparición de los ferrocarriles: Sidney empezó a funcionar como ciudad en la misma época de construcción de los primeros ferrocarriles en Inglaterra. Las opciones de crecimiento de la ciudad discurrieron en paralelo a los progresos tecnológicos y a las nuevas posibilidades del ferrocarril, de manera que el margen de error era mínimo.





Parramatta Railway Station, 1860

Red Ferrocarril con fechas de construcción de cada tramo [23:70]

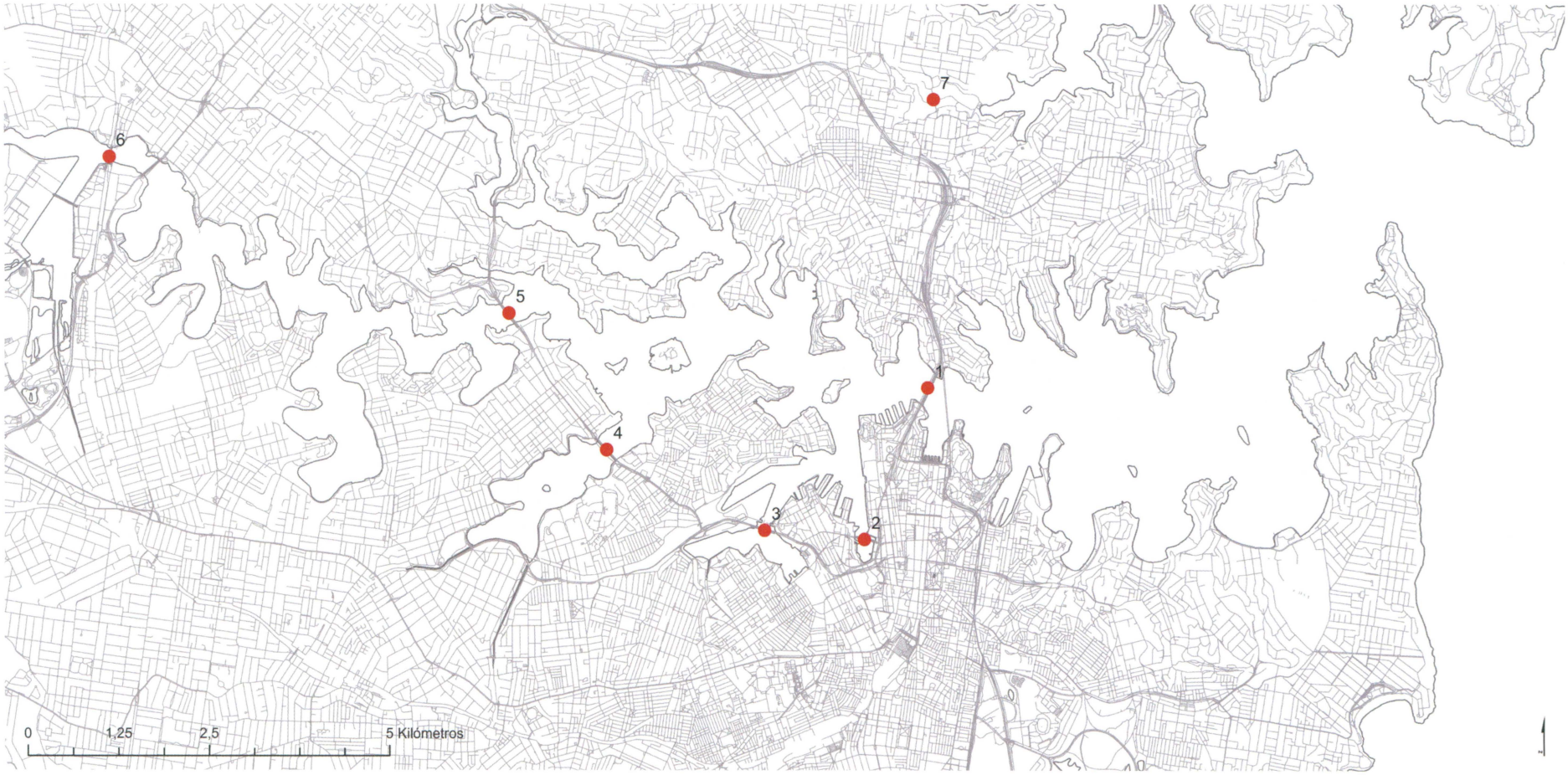
Tackeray Bridge over
Parramatta River







Ryde Bridge over
Parramatta River



Puentes de Sidney

1. Sydney Harbour Bridge
2. Pyrmont Bridge
3. Anzac Bridge
4. Iron Cove Bridge
5. Gladsville
6. Meadowbank Railway
7. Gasswork Bridge

Puentes para un difícil paisaje

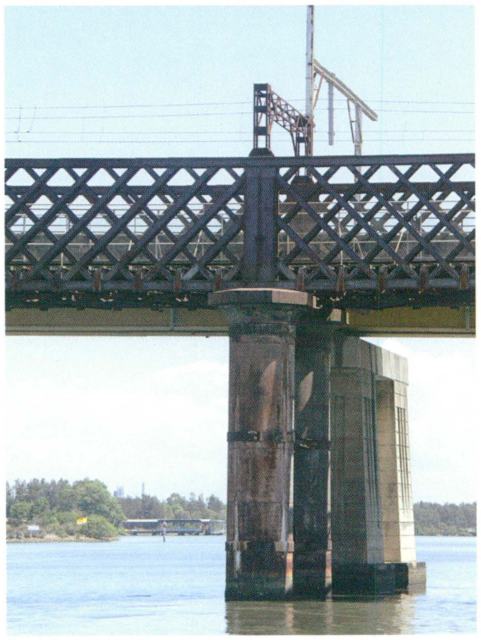
Por seguir con el ejemplo, la convivencia de trenes y peatones en las calles de Nueva York fue motivo de muchos incidentes, a veces saldados con víctimas; y el humo de las locomotoras en los túneles llegó a ser un problema sanitario grave. En Sidney, la electrificación fue –prácticamente– la primera opción seriamente considerada.

La mera observación de Sydney Harbour desde cualquier punto de vista produce hermosos paisajes, pero también revela la gran cantidad de obstáculos al trazado de vías de comunicación para unir sus múltiples lugares. Las incontables calas de una línea de costa, dotada de cualidades geométricas próximas a lo fractal, imponen unas fuertes servidumbres a la configuración de la red. Igualmente, la pendiente de sus laderas facilita la observación y ofrece codiciados puntos de vista para posibles residencias, pero genera la necesidad de frecuentes túneles o puentes para mantener unos trayectos razonables.

Puentes carreteros y ferroviarios

Cerca de la ciudad, las calas y sus tributarios ríos o arroyos, producen muchos cruces obligados por doquiera se dirija su crecimiento. Es el caso de Darling Harbour, Blackwattle Bay, Iron Cove, los ríos Parramatta y Lane Cove, y Middle Harbour. Pero a mayor escala, muchos de los puntos utilizados como embarcaderos para el cruce con ferries de la bahía son claros objetivos para generar vínculos físicos directos entre esos lugares con viaductos o túneles. Don Fraser enumera varios de ellos, como: Spit en Middle Harbour, Dawes Point a McMahons Point en Sydney Harbour, Uhrs Point (Rhodes) en el Parramatta River, Tom Ugly Point y Taren Point en el Georges River, y Peats Ferry en el Hawkesbury River [24:100].





John Whitton Bridge in Rhodes over Parramatta River

Menangle Bridge sobre Nepean River, 1863

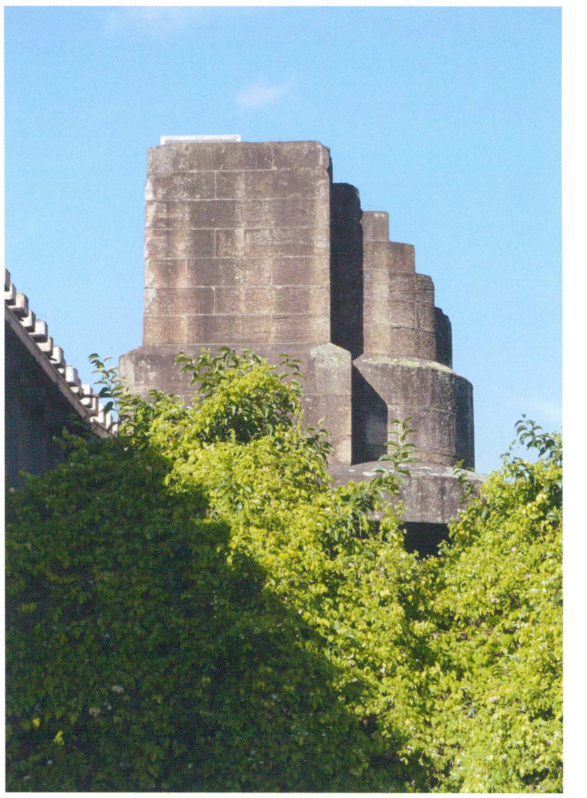
A todo ello habría que sumar los puentes de la carretera sobre el ferrocarril y otros obstáculos artificiales, ajenos al puerto y a sus ríos. Hasta bien mediado el siglo, la colonia solo se pudo permitir cruces a nivel y ferries, pero el fuerte crecimiento de la ciudad y las previsibles necesidades del comercio y la industria obligaban a proveer los medios de construir un gran número de puentes.

Los primeros en ser exigidos fueron los que eran necesarios para completar los trazados de los ferrocarriles nacionales, hacia el Sur y el Oeste. Los tipos óptimos en función de la luz dependían de los materiales disponibles en cada momento y lugar, siempre sobre la base de madera y piedra, más la importación directa desde Inglaterra de los tramos prefabricados de hierro cuando las luces superaban determinado umbral. De los puentes de ferrocarril se hizo cargo el ingeniero civil jefe John Witton, mientras el encargado de los de carretera era el ingeniero jefe W C Bennet.

El cruce del Nepean River, en Menangle por la líneas del Sur en 1863 y en Penrith por las del Oeste en 1867, fue uno de los primeros problemas a resolver. Ambos servían simultáneamente al ferrocarril y la carretera, y requirieron múltiples vanos, con luces de 50 y 56 m (164 y 184 ft) exigidas por las avenidas a desaguar. Ambos fueron resueltos con vigas cajón, formadas con chapas roblonadas de hierro forjado, de unos 4 m (13 ft) de canto, inspiradas en el reciente éxito del Britannia Bridge de Robert Stephenson en Gran Bretaña, terminado en 1850. El diseño añade un resalto en el alma de las vigas, en forma de arco tendido entre los puntos de apoyo







Menangle Railway Bridge, 1863

y tangente al cordón superior. Fue revisado por el ingeniero británico John Fowler y las vigas se construyeron en unos talleres de Liverpool.

Cuando se construyeron las presas del Upper Nepean Scheme para abastecimiento de Sidney, el Menangle Bridge fue provisto de una pila intermedia para reducir la luz. A partir de 1907, en ambos puentes el ferrocarril se trasladó a sendos puentes construidos al lado, con capacidad para doble vía, y los puentes antiguos permanecieron en uso para las carreteras, ahora de doble sentido.

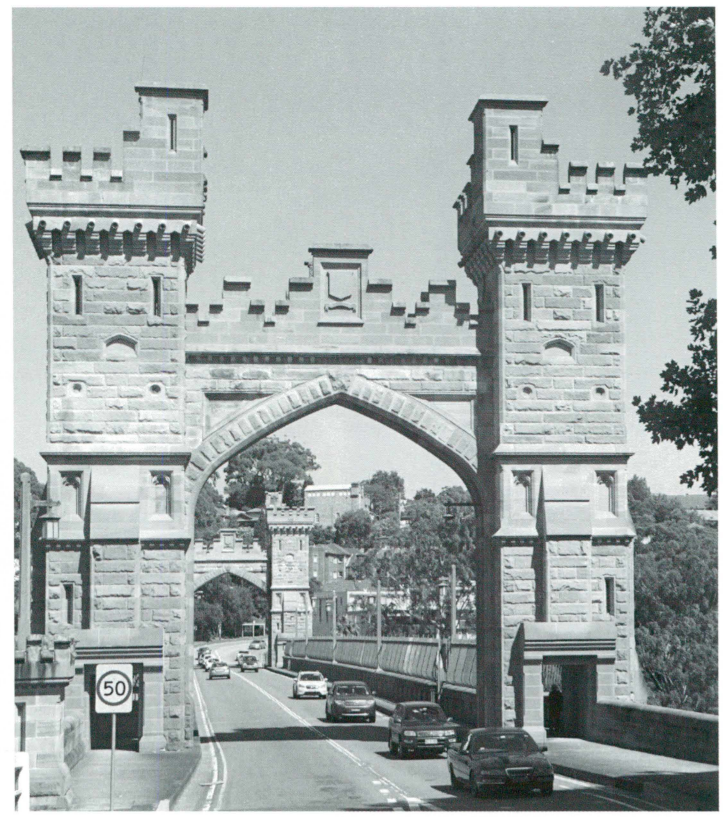
Para el cruce de ferrocarril y carretera sobre el Sydney Harbour, ambos diseñadores escogieron el mismo tipo de viga en celosía tupida de hierro, de los que han sobrevivido algunos como los de Meadowbank de 1886 sobre el Parramatta y el Como Bridge de 1885 sobre el Georges River, pero solo queda en servicio el Gasworks Bridge sobre el Parramatta River, construido en 1885 [24:104].

James Waller Roberts CE

El principal responsable de la construcción de puentes en NSW fue James Waller Roberts. Nacido en 1871 en Maryborough, Queensland, se convirtió en un estudiante brillante, y luego se graduó en ingeniería con honores en la Universidad de Sidney. Se unió al Public Works Department-Railway Construction Branch, donde pronto se especializó en los puentes. Después, esta unidad de ingeniería fue transferida al Railway Department en 1917 para crear la Way and Works Branch. Roberts fue promovido a Principal Designing Engineer en 1920, donde se mantuvo hasta su jubilación en 1933.



The Spit Twin-Bascule Bridge en Sandy Bay, 1924



Puente de Northbridge, 1894, 1937

Puentes ferroviarios

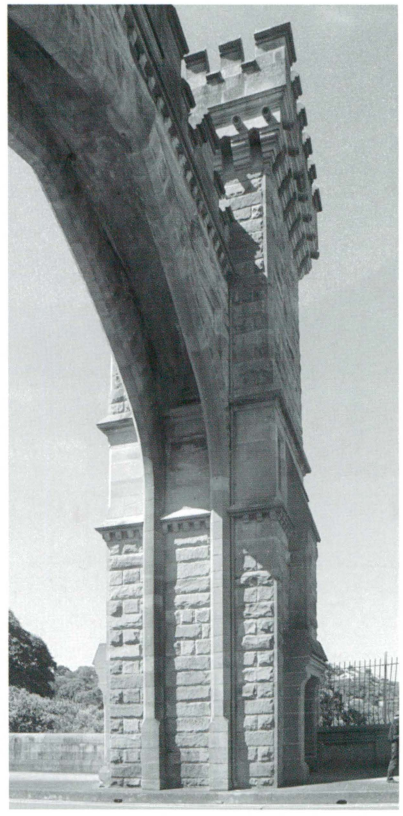
Entre las obras más destacadas de su carrera se cuentan la cubierta en arco de celosía de acero del vestíbulo principal de Sydney Central Station, todos los puentes ferroviarios del North Coast Railway y un puente levadizo de tablero doble en 1932 sobre el río Clarence en Grafton. A la edad de 39 años escribió un artículo definitivo e influyente sobre la ingeniería de puentes de ferrocarril en NSW [24:5].

Comenzaba ese artículo con una breve referencia a los puentes británicos, para referirse al puente del ferrocarril sobre el Hawkesbury River (1889), diseñado y fabricado en los Estados Unidos y el primer puente de influencia americana. A partir de él, nos encontramos diseños departamentales de cerchas de tipo Pratt utilizando acero importado. En los diseños actuales, se han conservado las mejores características de los ejemplos anteriores y las modificaciones realizadas en las articulaciones, volviendo a uniones remachadas en lugar de juntas clavadas.

A continuación, se refiere a la duplicación a largo plazo de la vía sencilla de ferrocarril de la costa Norte y su efecto sobre los puentes. Estimaba un aumento de un 75% del costo de la línea sobre el de los puentes iniciales debido a la doble vía, cuya capacidad sobrepasaría las necesidades del tráfico durante muchos años. Sin embargo, era consciente del futuro cuando afirmó: *las mejoras constantemente realizadas en los diseños, prácticas de taller y métodos de erección podrán estar disponibles cuando lleguen las urgencias.*

Casi un siglo después podemos identificar desarrollos como la soldadura de acero, el hormigón pretensado, las vigas cajón, el empleo de grúas móviles de gran potencia y la puesta en marcha gradual como justificación de su postura. Hay un gran número de sitios en NSW donde los puentes antiguos y los recientes adyacentes muestran los cambios de tecnología.





Northbridge Suspension Bridge, c. 1910. Photographic album, prints of outdoor views, owned by Emily C Marsh. Royal Australian Historical Society Collection. Courtesy of Powerhouse Museum, P.237/21-45

Puente de Northbridge, 1894, 1937

Como era de esperar de un eminente ingeniero de puentes de la época, su artículo contiene una larga discusión técnica sobre tipos y tamaños de puentes para usar en muy variados sitios. Después de consolidar todos los datos, tomó la decisión racional de utilizar tres tamaños de cerchas de acero tipo Pratt, de 61 m, 48 m y 36,6 m de luz para los principales cruces de ríos; vigas de alma llena de 20 m para tramos menores de 30 m; y vanos de madera con vigas transversales superiores sin balasto (llamadas transom-topped timber openings TTTOs, en lugar de ballast-topped BTTOs) de 8 m para los cursos de agua más pequeños y los vanos de acceso a los viaductos [24:5].

Puentes móviles en la bahía

Los puentes móviles eran requisito imprescindible para los pasos sobre las vías navegables de Sydney Harbour, que utilizaban cuatro tipos: basculante, giratorio, deslizante y levadizo. Como posibles ejemplos, además del Pyrmont Bridge de tipo giratorio, antes mencionado, cabe mencionar el puente basculante sobre Shea's Creek en Mascot, de 1895; el puente basculante sobre el Cooks River, Mascot, circa l900; puente giratorio en Glebe Island de 1862; el puente deslizante en Blackwattle Bay de los l860; y el puente de doble báscula de Spit, de1924. En Ryde y sobre el Parramatta River se construyó un puente levadizo en 1935 [23:108].

Northbridge, 1894 y 1937

Habitualmente, el puente es la respuesta a una necesidad de salvar un obstáculo. Ese obstáculo o dificultad genera una demanda social de paso sobre el río o barranco. Pero también funciona a la inversa: aunque no haya una necesidad manifiesta de paso o cruce de un río, si se construye un puente las costumbres de los ribereños cambiarán y la gente empezará a usarlo.

El puente colgante de Northbridge de 1894 fue específicamente construido para desarrollar la zona residencial en el lado norte de Long Bay, haciéndola más fácilmente accesible. El puente aparecía en carteles y folletos como pórtico de entrada





Iron Cove Bridge, 1888

Iron Cove Bridge, 1888

a las nuevas residencias en venta. Pero en los 1930, los cables empezaron a mostrar síntomas de corrosión y se construyó un nuevo vano en arco de hormigón de 103 m (338 ft) de luz en 1937, de feo aspecto. Como apoyos se utilizaron las pilas del puente colgante, con forma de torres almenadas, que ahora sobresalen por encima del tablero sin función alguna.

En una placa situada en el puente se puede leer:

> *Puente colgante de Northbridge*
>
> *Diseñado por J. E. F. Coyle y el Prof. W. H. Warren para el North Sydney & Co., el puente original tenía como objetivo promover el desarrollo residencial. Tras su terminación en enero de 1892, el constructor Alexander Johnston exigió un pontazgo cuando la compañía entró en bancarrota. El puente fue adquirido por el State Government en 1912 y soportó el paso de tranvías desde 1914 hasta 1936.*

Iron Cove es un estuario de someras aguas utilizado de antiguo por los aborígenes para pescar y recoger ostras, almejas y otros moluscos de las rocas y del fondo de esas aguas. Los primeros colonos europeos también utilizaron el marisco de Iron Cove, pero lograron esquilmar todos sus recursos naturales en poco tiempo. Partidas de leñadores llegaban en barca sigilosamente y arrasaban el bosque para conseguir leña y madera para la construcción o recogían forraje para sus ganados en los pastos de la zona sin consentimiento.







Meadowbank Rail Bridge, 1885

Los más destructivos eran los dedicados a saquear durante décadas los abundantes depósitos de conchas de Iron Cove, una valiosa materia prima para obtener cal, única posibilidad para fabricar mortero en la joven colonia. En 1841, la policía empezó a actuar, requisando barcas ilegales de los recolectores de conchas descubiertos en las orillas de la bahía.

En 1888 se construyó el Iron Cove Bridge con una celosía tupida de hierro para acceder desde Balmain y vigilar mejor la isla. Antes de ser demolido en 1955, un empresario compró los vanos para realizar puentes más pequeños en otros lugares. El puente fue entonces sustituido por uno de acero, que fue posteriormente duplicado en 2011.

La consolidación de los primeros puentes metálicos en la construccion de las redes de ferrocarril facilitó su rápida adopción en Sidney para los cruces sobre los múltiples brazos de la bahía. Han sobrevivido pocos de ellos, pues los nuevos tipos de vigas en celosía eran más eficientes que las primeras celosías tupidas. El Meadowbank Rail Bridge sobre el Parramatta River, construido en 1885, es uno de ellos aunque se encuentra fuera de uso.

Meadowbank Rail Bridge, 1885

Ese mismo año de 1885 se construyó otro puente para ferrocarril en Como, sobre el Georges River, que ha sido reconvertido en pasarela para peatones y ciclistas. Por su parte, el antiguo puente ferroviario de celosía de Gladesville fue demolido en 1965, pero el mismo empresario del puente de Iron Cove lo compró para repartir sus múltiples vanos en puentes más pequeños.















Central Station, 1855, 1908

La construcción de la estación central de la red de ferrocarril se inició en 1901 durante un período de optimismo económico, cultural y nacional de Australia. La primera etapa se inauguró en 1906 y la torre del reloj se añadió en 1921. Fue construida para reemplazar Redfern Terminus en un lugar más cercano al centro de la ciudad..

En 1924, *Central Station seguía siendo la puerta de entrada a la ciudad: ni el metro ni el puente del puerto se habían construido y la ciudad empieza en el amplio vestíbulo lleno de luz, con su cristal curvado y techo de hierro. Central Station era una importante intervención de una escala sin precedentes, en la que la tecnología moderna anunciaba una explosión de personas y bienes de los suburbios y el campo a la ciudad, concentrándose la ciudad a la cabeza de la floreciente red ferroviaria* [41:296].

Con similar estilo Federation Free y la misma piedra arenisca rojiza que los demás edificios significativos de la ciudad, el edificio principal de la Central Station destaca sobre todos ellos por la decidida voluntad de sus promotores y diseñadores de remarcar la importancia del ferrocarril para Sidney y el estado de NSW. En una posición dominante sobre sus alrededores, acentuada por unas majestuosas rampas de acceso y por una torre de 85,6 m de altura con un gran reloj en cada una de sus cuatro caras, la mayor intervención de la historia urbana estaba *conscientemente diseñada para proveer y mejorar las vistas desde y hacia el edificio principal.*

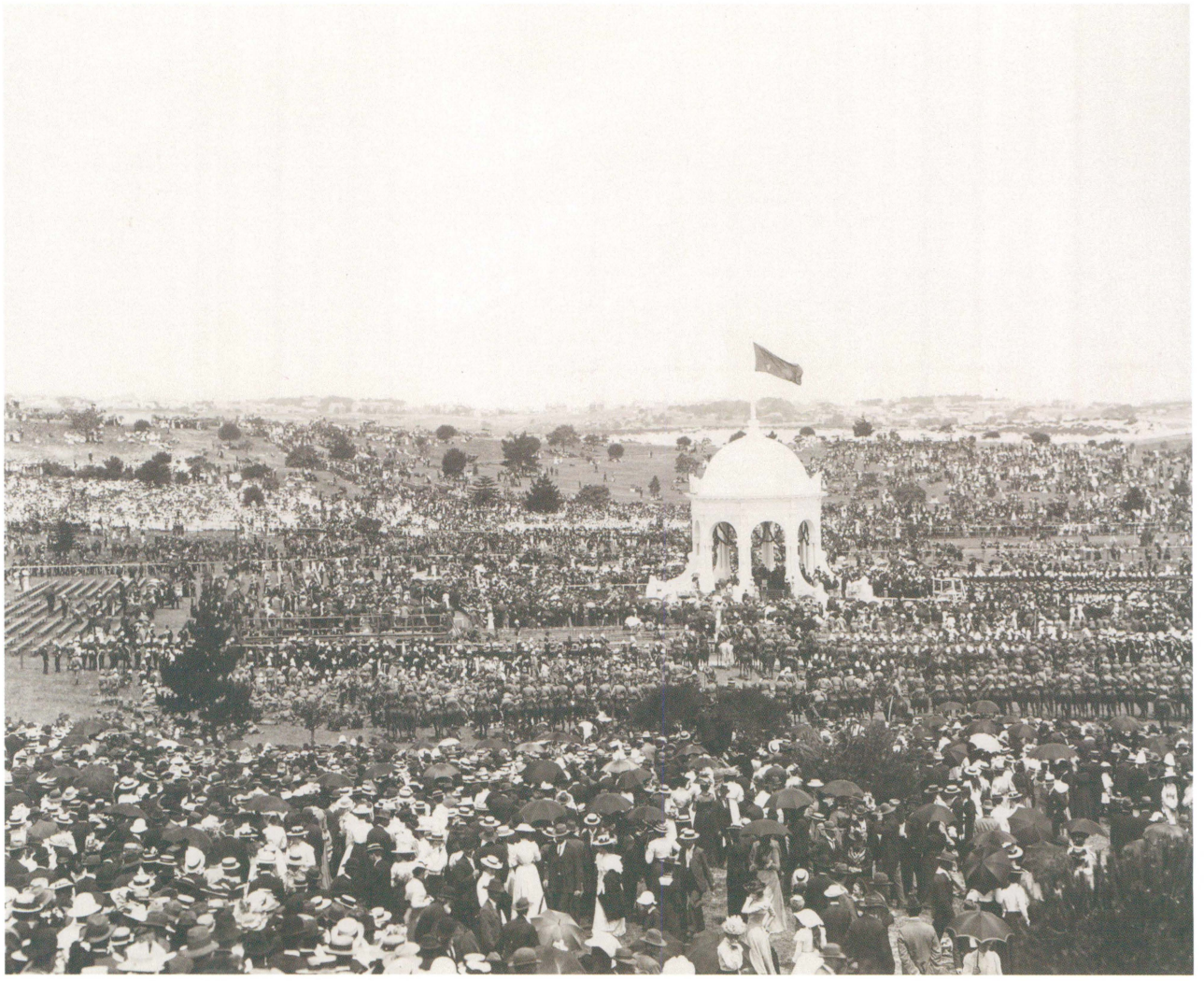
Esa elevada posición se aprovecha funcionalmente para acceder por la carretera y sus rampas a varios niveles, permitiendo una extensa red subterránea de equipajes y separando los diferentes modos de transporte. La disposición de una gran plaza -Railway Square- con un parque a continuación -Belmore Park- delante del edificio genera un gran espacio abierto enseñoreado por la fachada principal con su alta torre en una esquina. A su alrededor se dispone una serie de puentes cuidadosamente diseñados, un gran parque de vías, una central eléctrica, las bocas de túnel de todas las líneas de Metro y ferrocarril y las posteriores vías del tren ligero -Ligth Rail-, que, junto al edificio y sus accesos, conforman una Obra Pública de gran implantación en la ciudad

En la estación participaron los más notables arquitectos e ingenieros de los siglos XIX y XX, incluyendo: James Wallace y William Randle, constructores del primer ferrocarril de Sidney a Parramatta y de la línea asociada Darling Harbour Branch Line; el último Arquitecto Colonial, James Barnet (para la estación mortuoria); el primer Arquitecto del Gobierno en NSW, Walter Liberty Vernon (el edificio principal y la oficina de correos); y el ingeniero jefe del Metro y del Harbour Bridge, J J C Bradfield (central eléctrica)[25].

Centennial Park, 1888

En el centro de la ciudad se sitúa el Centennial Park, un lugar de 189 ha de pantanos, rocas y matorrales, transformado en 1888 por Sir Henry Parkes en un gran parque, para conmemorar el centenario de la llegada de los europeos a Australia. Siguió el diseño de los jardines tradicionales de la época victoriana con grandes avenidas, estanques, praderas con campos deportivos, edificios históricos y estatuas. En 1901 se celebró allí la inauguración de la Australian Federation, convirtiéndose en un gran foco de atención y adquiriendo popularidad.

Se accede a través de Paddington Gates, atravesando la Paperbark Grove, una gran avenida de melaleucas[26]. Son de destacar los Rose & Column Garden con dos estatuas sobre columnas corintias, rodeadas de una rosaleda; el Federation Pavilion de planta circular diseñado por Alexander Tzannes; el Ranger's Cottage diseñado por Walter Liberty Vernon; y un laberinto basado en diseños medievales de la catedral de Chartres. Hay unos enormes ejemplares arbóreos de principios del siglo XX[27], una gran colonia de grandes murciélagos, más de 140 especies de aves nativas y unos estanques con anguilas que viajan hasta Nueva Caledonia para reproducirse.



Swearing in ceremony, Centennial Park, Sydney, Commonwealth Celebrations, 1901. Courtesy of National Library of Australia, nla.obj-140803718





















Centennial Park

1. MoorePark Golf House
2. MoorePark Toll House
3. Federation Place
4. Robertson Rd Sports Fields
5. Comrie Memorial Fountain
6. Ranger's Residence
7. Busby Pond
8. Paperbark Grove
9. Frog Hollow Bridge
10. Frog Hollow
11. Rose Garden
12. Column Garden
13. Paddington Gates
14. Superintendent's Residence
15. Griffins
16. Sir Henry Parkes Statue
17. Centennial Parklands Dining
18. Lachlan Reserve
19. Lily Pond Bridge
20. Lachlan Swamp
21. The Wetlands Interpretive Maze
22. Sandstone Ridge
23. Parade Grounds
24. Pine Grove
25. Charles Dickens Statue
26. The Labyrinth
27. Federation Pavilion
28. Willow Pond



















13


14


15


16


17


18


19


20


21


22


23-24


25


26


27


28



El torrente contaminado

El agua de Lachlan Swamps

También el abastecimiento de agua era insuficiente y hubo que ir más lejos hasta Lachlan Swamps. El lugar tenía agua en abundancia por ser una cuenca de arroyos, pantanos, manantiales y lagunas alimentadas por flujos subterráneos. En 1811, el gobernador Lachlan Macquarie designó esta zona como el segundo Sydney Common, después de Hyde Park, utilizándose para el pastoreo, tala de madera y quemas. A partir de 1827 se extrajo agua para abastecer la ciudad desde la actual zona de Busby's Pond, mediante la conducción subterránea de Busby´s Bore, hasta Hyde Park. El sistema estuvo en funcionamiento hasta la entrada en 1858 del Botany Swamps Water Supply Scheme, también descrito en el capítulo anterior.

Situado al Este de la ciudad, a menos de 5 km del centro financiero y a pocos minutos de las playas del Este, es uno de los espacios libres más grande y visitado de Sidney. Esta extensión de más de 360 ha comprende tres de los parques más importantes de la ciudad. Al Oeste se encuentra Moore Park, inaugurado en 1869 con 115 ha de campos de atletismo y el gran Moore Park Golf. Al Este está el Queens Park de 26 ha, inaugurado en 1888 y situado en un anfiteatro natural al pie de acantilados de arenisca, con vistas panorámicas y árboles históricos[28].

Edward Orpen Moriarty, Ingeniero Jefe

El responsable del abastecimiento de agua a Sidney fue Edward Orpen Moriarty (1824-1896), Ingeniero Jefe de Puertos y Ríos desde 1858 a1888. Nacido en Irlanda, Moriarty fue educado en el Trinity College de Dublín, donde se graduó como licenciado y master. Fue elegido miembro de la Institution of Civil Engineers en 1865. Trabajó de aprendiz en la construcción de un dique en la isla de Portland, luego en el diseño y construcción de barcos de vapor y de ferrocarriles. Durante ese período pasó el examen prescrito para County Surveyor en el Board of Works (Junta de Obras).

En 1848 llegó a Sidney, donde su familia se había establecido en 1843. Su padre era Port Master en NSW y Harbour Master in Sidney y su hermano trabajaba en el Lands Department. Al no encontrar trabajo inmediato en su profesión, Moriarty aceptó un puesto de ayudante topógrafo en el Lands Department y trabajó durante algún tiempo en levantamientos geodésicos. En 1852 se estableció como Ingeniero Civil en Sidney, donde supervisó la construcción de la presa de Hunt's Creek (Parramatta Lake), los puentes de madera de Wagga sobre el río Murrumbidgee y de Richmond, sobre el Nepean, y unas minas de carbón en Wollongong.

El principal trabajo de Moriarty en los años 1855-1858 fue el desarrollo de un plan para controlar el estuario del río Hunter, extendiendo los diques y canales del río con espigones y rompeolas de piedra y configurando el puerto actual. En enero de 1858, Moriarty trasladó su oficina a Hunter Street, desde donde pidió más ofertas para la adquisición de máquinas y de barcazas para la nueva draga Hunter y para la construcción de un nuevo muelle en Newcastle.

Tras ello, Moriarty era la elección obvia para dirigir la Harbours and Rivers Navigation Branch, luego Coastal and Rivers, la rama de la ingeniería civil de alto nivel del Public Works Department. Fue su primer Ingeniero Jefe desde su creación en1858, con una plantilla de cinco personas y un gasto de menos de 13.000 £. Se mantuvo en el puesto hasta su retiro en 1888, cuando el personal había crecido a 107 personas y el gasto a 436.000 £.

La Harbours and Rivers Branch empezó a trabajar en los primeros estudios para el suministro de agua para Sidney, Newcastle y Maitland en 1878, y para pueblos rurales en 1879. Moriarty también se convirtió en el responsable del diseño y construcción del abastecimiento de agua de Sidney y acometió su proyecto más importante, el Upper Nepean Scheme para garantizar un adecuado suministro a la ciudad[29]. El listado de las obras diseñadas o construidas por Edward Moriarty durante su cargo de ingeniero jefe es la mejor expresión de su trabajo y dedicación[30].

Upper Nepean Scheme 1880

A mediados de la década de 1860 el sistema de Botany comenzó a verse como poco adecuado para la futura metrópolis de Sidney. Los recursos más abordables estaban en el río Nepean, pero su posible explotación iba más allá de los fondos disponibles por la Colonia. En 1867, el gobierno de NSW creó una Comisión para examinar otras fuentes de agua, así como la posibilidad de mejorar el existente sistema de Botany. La Comisión fue presidida por el profesor John Smith de la Universidad de Sidney y se incluyó en su composición a Edwin Orpen Moriarty, entonces ingeniero civil del Departamento de Obras Públicas de NSW.

Durante dos años de investigaciones, bajo la dirección de Moriarty, se llevó a cabo un examen detallado de recursos hidráulicos disponibles para abastecer a Sidney. El ingeniero Bell, del City Council, propuso una ampliación masiva del régimen de Botany Swamps por medio de una mayor capacidad de almacenamiento y bombeo adicional y la Comisión recomendó una cierta ampliación del suministro de Botany, pero su viabilidad y perspectivas como importante fuente de recursos eran limitadas.

Recursos hidráulicos y financieros

La Comisión investigó numerosos esquemas con posibles suministros del río Georges, los lagos de Picton, el Lower Nepean, el Upper Nepean con sus principales afluentes, los ríos Cataract, Cordeaux y Avon. Recibió la aprobación este último esquema, ideado por Moriarty, de desviar hacia Sidney el flujo de los cuatro ríos, en lo alto de la meseta de arenisca hacia el interior de la escarpa de Illawarra, a través del Upper Canal con un total de 24 km de túneles, 53 km de canales, 1 km de 9 acueductos y 27 km de tuberías.

En principio, el esquema era similar a los utilizados en otras grandes ciudades del mundo occidental, pero el tamaño y el esfuerzo de ingeniería necesarios para construirlo, en una colonia de menos de cien años, la convertían en una propuesta sobresaliente. El esquema conquistó a la población, pues prometía un suministro casi ilimitado de agua pura, más allá de lo imaginable por los usuarios del Busby's Bore y del sistema de Botany, cada vez más contaminandos por el desarrollo urbano e industrial de la cuenca [23:21].

Sin embargo, la financiación del esquema era otra cuestión y fue necesario utilizar los resultados y recomendaciones de otra Comisión del Consejo Especial de Salud de 1875, para mover al Parlamento a aprobar la construcción del Upper Nepean Scheme de abastecimiento y saneamiento del Sidney metropolitano. En 1879 y 1880 se aprobaron las leyes necesarias para autorizar la construcción del abastecimiento de agua de Sidney y de las alcantarillas y emisarios submarinos del Norte (Bondi) y del Sur (Botany).

Diseño y gestión profesionales

También se aprobó una Ley complementaria para crear una junta independiente de suministro de agua y alcantarillado, dedicada a controlar y mantener estas obras después de su diseño y construcción por el Public Works Department. Con la institución de estos grandes sistemas de abastecimiento de agua y alcantarillado diseña-

dos por ingenieros civiles y únicamente sujetos a las limitaciones de los fondos disponibles por el Gobierno, se inició una nueva era de actividad de la ingeniería civil, antes dominada por los ferrocarriles.

El Upper Nepean Scheme, tal como se construyó, llevaba el agua desde el río Cataract en Broughtons Pass hasta el depósito de Crown Street, a una distancia de 104 km. La obra se llevó a cabo mediante un contrato, bajo la supervisión de ingenieros de sección responsables frente al Ingeniero residente a las órdenes de E. O. Moriarty [23:22].

Prisas por la sequía

Sin embargo, a principios de 1885 y antes de completar el esquema, una grave sequía afectó a la zona de Sidney y se manifestó el temor de fallos en el suministro de Botany. Estaban sin terminar los acueductos de hierro forjado del Upper Canal, la presa de Prospect, la tubería de 183 cm de Pipe Head en Guildford a Potts Hill, y la tubería principal compuesta de 100/120 cm desde Potts Hill al depósito de Crown Street. El plazo de terminación de las obras por hacer era excesivo y las restricciones al consumo parecían inevitables.

Eso propició un agitado clima de inquietud, pronto superado gracias al plan modificado propuesto por la empresa Hudson Brothers (más adelante Clyde Engineering). El plan de rescate incluía: a) la sustitución de sifones invertidos de tubos de fundición por acueductos, b) la colocación de una tubería bajo el Prospect Reservoir, c) la construcción de un acueducto de hierro hasta Campbell's Hill, d) otra tubería de allí a Potts Hill, y e) una conducción a lo largo del valle del Cook's River hasta el depósito de bombeo de Botany y desde alí al depósito de Crown Street por el sistema existente. Era una ruta tortuosa pero muy eficaz y fácil de construir: las obras empezaron en julio de 1885 y el agua llegó en enero de 1886 [23:23].

Prospect Dam & Reservoir, 1888

El Prospect Reservoir juega un papel central en el sistema de abastecimiento de agua de Sidney, pues allí convergen todos los caudales de los diferentes grupos de embalses para ser conducidos a la ciudad. Con los embalses de Cataract, Cordeaux, Avon y Nepean, construidos entre 1907 y 1935, el Upper Nepean Scheme entrega el agua al embalse de Prospect por el Upper Canal. Además, parte del agua del embalse de Warragamba (1959) también descarga en Prospect Reservoir por medio de una gran conducción y el más reciente esquema de Shoalhaven está también conectado a ese embalse.

Originalmente, el agua era distribuida desde allí por gravedad, aunque ahora existen varias estaciones de bombeo para alcanzar los extensos suburbios de toda el área. En su punta de abastecimiento, más del 80% del agua entregada a la ciudad pasaba por Prospect, aunque desde finales de los 1990 se pensó en construir un bypass para mejorar su operatividad y conducir directamente a las plantas de tratamiento las aguas más limpias.

La presa de materiales sueltos

El cuerpo de la presa de Prospect se construyó en los 1880 con materiales sueltos, un tipo de presa poco desarrollado en Europa pero muy común en los Estados Unidos, donde se habían construido más de 70 presas de materiales sueltos antes de 1850 y más de 400 a finales de siglo. La presa de Prospect tenía una altura máxima sobre cimientos de 26 m, aumentados a 26,5 m en 1898, nada desdeñables a nivel mundial pues la primera presa de altura superior a los 30 m fue la de San Andrés, construida en 1870 directamente sobre la famosa falla, para el suministro de la ciudad de San Francisco [1:184].





Prospect Reservoir, presa de tierras

Prospect Reservoir, torre de toma





Prospect Reservoir, jardines

Prospect Reservoir, desagüe de fondo

Prospect Dam fue diseñada como presa de tierras zonificada, con un núcleo de arcilla impermeable en el centro, introducido unos 9 m por debajo de la cimentación y de 9 m de anchura en la base disminuyendo a unos 3 m cerca de la coronación. A ambos lados del núcleo se dispusieron dos zonas de transición de unos 8 m de anchura de arcilla de la zona compactada, cubiertas de tierras con unos taludes originales de 3:1 posteriormente ampliados a 6:1, con bermas para corregir problemas de inestabilidad [37].

Paisaje y capacidad del embalse

Hasta la entrada en servicio de las presas del esquema en los 1910, Prospect Reservoir fue la única reserva regulada de agua de la ciudad. Pero su cuenca hidráulica era del orden del doble de la superficie del embalse y, en la práctica, el abastecimiento dependía casi exclusivamente del caudal de los ríos.

Con 26,5 m de altura de presa se lograba un embalse de unos 50 hm3 (hectómetros cúbicos = millones de metros cúbicos) de capacidad y 500 ha de superficie, situado a unos 30 m al Oeste de Sidney. Con una coronación de 2.225 m y los nuevos taludes, la presa ocupa una gran superficie y se muestra como un verde paisaje suavemente ondulado, cuando uno se aproxima desde la Great Western Highway a unos 12 km de Parramatta, por un camino bordeado de árboles.

Edificios y jardines

Las suaves laderas de aguas abajo de la presa están plantadas de césped, con algunos árboles salpicando la escena. Cerca del estribo izquierdo, se encuentran la torre con la caseta de toma y más abajo está la cámara de válvulas, con un desagüe en estanque ovalado prolongado en un canal. La entrada está ajardinada como un parque, con una vegetación muy seleccionada y un cuidadoso diseño de caminos, bancos y zonas de visibilidad.

La cámara de válvulas es un pequeño edifico de planta octogonal alargada de unos 10 x 8 m, construido con muros de ladrillo sobre una base de arenisca tallada. Los cercos de ventanas y puerta también son de arenisca y el edificio está rematado por una cornisa y unas almenillas pintadas de blanco. Aunque quizás esté un poco excesivamente rematado, el conjunto del edificio con los jardines y el adyacente estanque de planta curvada con muros y albardillas de piedra tiene un cuidado aire pintoresco, denominado un poco arbitrariamente como colonial.

En el fondo, toda la instalación aneja a Prospect Dam tiene un aire muy similar al de las grandes instalaciones del Canal de Isabel II en Madrid, o en el Croton Aqueduct de Nueva York, típicas de estos pequeños edificios anejos a las presas y conducciones de los grandes abastecimientos de agua diseñados y construidos por Ingenieros Civiles. Quizás debería hablarse de un estilo 'universal' subsidiario de las grandes obras de abastecimiento y saneamiento, de un subproducto pintoresco de pretendido aire local pero de planta, dimensiones, materiales y estilo utilizados 'globalmente'.

Parecidos del abastecimiento de agua en el mundo

Esta circunstancia no resulta extraña en absoluto, pues las grandes revistas de Ingeniería Civil, como Engineering News Record (antes de 1874 Engineer & Surveyor) en Estados Unidos, la Revista de Obras Públicas desde 1853 en España o el Journal du Génie Civil en Francia, ofrecían una imagen fiel de cuantas obras se realizaban en cualquier parte del mundo y eran utilizadas como material de trabajo por todos los ingenieros civiles. En la segunda mitad del XIX, la trasferencia de contenidos tecnológicos estaba asegurada por la generalizada suscripción a todas estas publicaciones de quienes practicaban estas disciplinas.

Aguas abajo de la presa empieza el Lower Canal, de 7,7 km de longitud y 77 cm de desnivel, para conectarse en Guilford con la red de abastecimiento de la ciudad. Una de sus más importantes estructuras era el acueducto de Boothtown (1890), para salvar un suave valle con 22 arcos de ladrillo hasta un total de 220 m de longitud. En 1987 el acueducto fue reemplazado tras sufrir varios problemas estructurales por un sifón invertido de hormigón de 3 m de anchura, construido sobre un terraplén de tierra al lado del acueducto. En los 1990, el Lower Canal fue sustituido por una tubería y el corredor reservado para el canal se abrió al público en 2003 como pista de bicicletas[31].

Canales y patrimonio

No obstante los cambios, la presa, las casetas de válvulas y el Lower Canal fueron declarados elementos de interés histórico en 1994 por la Institution of Engineers-Australia [37].

La contaminación del Tank Stream, que le había inutilizado como recurso para abastecimiento, siguió vertiéndose en la bahía y los puntos de vertido se multiplicaron con el crecimiento de la ciudad. En 1866, se creó la *Commission into the Condition of the Harbour of Port Jackson* que recabó testimonios sobre el estado del agua en diversos lugares de la bahía. Los principales puntos de vertido de Woolloomooloo Bay, Bennelong Point, Tank Stream, Darling Harbour y Blackwattle Swamp drenaban enormes cantidades de desperdicios, arenas y limos recogidos por las calles de la ciudad.

Contaminación de la bahía

En Darling Harbour, la colmatación crecía al ritmo de un metro en tres años, y las orillas avanzaban gracias a los vertidos de cenizas e inertes realizados por la industria. En Bennelong, las heces y los arrastres de las calles se sumaban a los antiguos vertidos del Tank Stream, incrementando los aterramientos y produciendo residuos flotantes que se dispersaban por Sydney Cove y las calas circundantes. El asunto ve-

nía de antiguo, pero la ciudad no disponía de suficientes recursos para hacer frente al proceso de contaminación y la situación empeoró aceleradamente. En la zona Oeste, más industrial, los residuos eran peligrosos e incluso tóxicos.

Residuos y tiburones

El matadero inaugurado en Glebe Island en 1860 complicó aún más las cosas. Su distancia a la población era suficiente para disipar los olores, pero la sangre y los desperdicios aumentaban con el imparable crecimiento de consumo de carne, que se multiplicó por ocho en los siguientes 30 años. El impacto sobre el agua era mayor en el Oeste de la bahía, donde a menudo aparecía teñida de rojo, pero se difundía por toda la bahía en función de las crecidas del río Parramatta y de las corrientes, llevando a veces los malos olores hasta tan lejos como Manly [35:181].

Uno de sus efectos fue el crecimiento de la ya prolífica población de tiburones, enseguida atribuido al matadero cuando se encontraron restos de ganado en las vísceras de algunas capturas. La pesca de otras especies, sin embargo, disminuyó: algunas desaparecieron y otras dejaron de utilizarse para la alimentación porque su carne sabía y olía mal.

Una nueva comisión de 1888 sobre la pesca descubrió que muchas especies habían emigrado, porque el vertido de escorias y cenizas de los barcos a vapor había arruinado los fondos marinos. En sus conclusiones, declaró que la pesca local había sido devastada y había dejado de ser una fuente de suministros a la ciudad [35:190].

El imprescindible saneamiento

La necesidad de construir un adecuado sistema de saneamiento para la ciudad fue puesta de manifiesto al mismo tiempo que la propuesta de abastecimiento del Upper Nepean Scheme, por la *Special Board of Health* creada en 1875. Se trataba de evitar los vertidos a la bahía, pero eso requería unos colectores de gran longitud a bastante profundidad, dotados de sistemas de bombeo para impulsarlos hasta la costa. Pocos años después se aprobó la construcción de dos grandes emisarios, denominados Northern and Southern Ocean Outfall Sewers, con descarga en Bondi y Botany Bay respectivamente, junto con un órgano de control sobre el abastecimiento y saneamiento, el *Board of Water Supply and Sewerage*, que comenzó a funcionar en 1888. Al principio, este organismo debía dedicarse solo al control del proyecto y la ejecución de las obras, que serían realizadas directamente por el *Public Works Department*, pero desde 1924 asumió todas las competencias [60:23].

Pero la construcción de los colectores requeridos para pasar bajo las alturas de Darlinghurst, Paddington, Woollahra and Bellevue Hill requerían unas técnicas todavía no disponibles en la Sidney colonial de finales del XIX. Se perforaron cuatro pozos para dar acceso al túnel principal, con unas dimensiones previstas de 2 x 2 m de sección bajo Liverpool St, que aumentaban a 2,5 x 2,5 m en Bondi, pero la excavación progresaba muy lentamente [23:34].

Cooks River Sewage Aqueduct, 1895

La extensión de los colectores principales hacia las zonas industriales de Glebe, Newtown y Balmain, al Oeste de Sidney, se empezó en los 1890 con más túneles. Esta prolongación exigió la construcción de dos grandes acueductos de hormigón armado sobre Johnston's Creek y White's Creek, en Annandale. El diseño convencional habría requerido enormes estructuras de ladrillo con arcos para soportar las tuberías, pero una nueva generación de ingenieros del Public Works Department, en particular W. Balzer, estaban al tanto de los nuevos desarrollos en Europa y prepararon un diseño alternativo más barato, utilizando arcos de hormigón armado del sistema Monier.







Cooks River Sewage Aqueduct, 1895

El diseño era tan novedoso que se exigió al contratista la inclusión del mantenimiento y reparación durante tres años, a partir de su construcción en 1896.

La extensión del saneamiento a la zona Oeste también obligó a construir dos largos acueductos sobre el Cooks River y Wolli Creek, con un túnel entre ambos, aquí resueltos con arcos de ladrillo rebajados de poca luz que soportan las alineaciones de tuberías de fundición de los colectores. El tímpano esta revestido con ladrillos cerámicos coloreados y ligeramente salientes, cuyo dibujo y resaltos remarcan la forma de los arcos y consiguen un alzado bien acabado [23:36].

El brote de peste de 1900

En 1900, la situación sanitaria empeoró gravemente con un gran brote de peste bubónica, que generó un gran temor en la población. En respuesta, el gobierno estableció una zona de cuarentena con barricadas a lo largo de las calles de Kent y Charlotte, considerada como caldo de cultivo para la enfermedad. Los guardias restringían el movimiento de la gente dentro y fuera de la zona de Darling Harbour, Millers Point y The Rocks, mientras que las pulgas portadoras de la plaga se movían libremente a través de las barreras. La crisis permitió al gobierno anunciar la renovación del área y la conversión de suelo privado en público, para dedicar esas zonas a proyectos urbanos de gran escala, a realizar por una serie de organismos públicos [60:48].



Parramatta Dam, 1856

Aunque de ámbito más local, por no estar conectada al abastecimiento de Sidney, la presa de Parramatta constituyó un nuevo motivo de orgullo para el mundo de la construcción y para el país, por razones tecnológicas globales y por su interés en el desarrollo local. Construida en 1856 fue la primera presa - arco de Australia y la undécima del mundo, ocupando un destacado puesto mundial en la evolución del tipo de presas bóveda por la relativa esbeltez de su fábrica. En su diseño y construcción tomaron parte relevantes ingenieros civiles de la época, como el Captain Percy Simpson, en principio su diseñador y primer responsable, Edward Orpen Moriarty como supervisor de la obra y William Randle (a veces nombrado Randall), como constructor. Su posterior recrecimiento fue proyectado y dirigido por C. W. Darley, un reputado diseñador con más de 13 presas en arco construidas entre 1898 y 1908.

El núcleo urbano de Parramatta se abastecía de su río desde la fundación de la colonia, primero con un pozo construido en 1815 y después con dos pequeñas presas ordenadas por el Governor Macquarie en 1818.

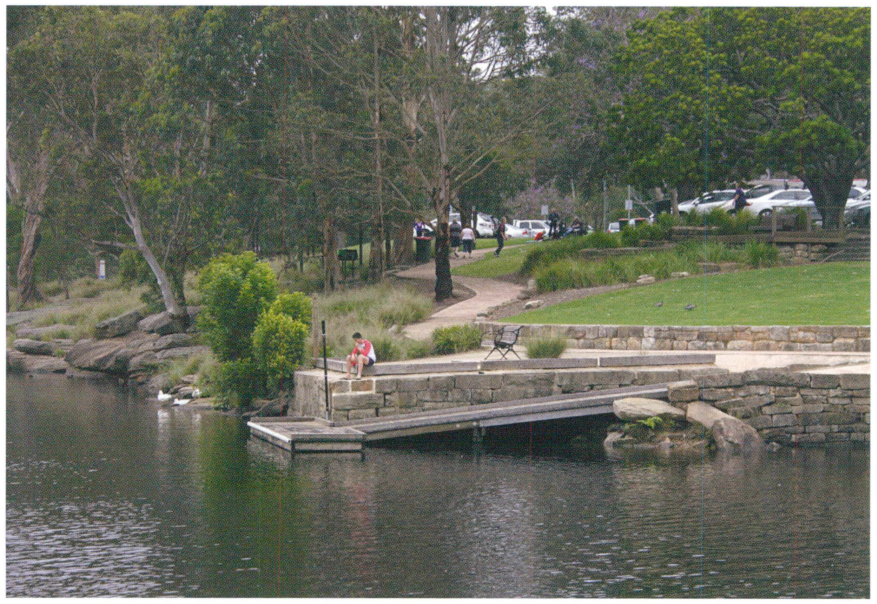
La primera, llamada Town Pond, estaba situada cerca del Lennox Bridge y forma el ensanchamiento del Parramatta River todavía visible. La segunda se construyó cerca del actual Cumberland Hospital en 1831. Pero la población crecía, aumentando la escasez y la contaminación del agua. A mediados de siglo se generalizó el debate sobre dónde construir un nuevo sistema de abastecimiento, pero finalmente se eligió Hunts Creek. Tras una adjudicación fallida y un nuevo debate público sobre su ubicación, la construcción de la presa se encarriló con el nombramiento del Captain Simpson y la selección de Randle como contratista en1853.

El paramento vertical de la Parramatta Dam de 1856 finalmente realizada es un cilindro de 73 m radio y 12,5 m de alto, con medidas mínimas de 4,5 m de espesor en la base y 2,4 m de espesor en coronación, poco usuales en una obra pionera. El primer aliviadero estaba colocado sobre el macizo rocoso del lado norte de la presa, trasladándose después a la posición central por encima del cuerpo de presa cuando ésta se recreció 3,3 m en 1898. Fue construida en hiladas de piedra arenisca de 0,6 m de altura con estribos penetrando unos 4m en ambas laderas. En su puesta en obra se empleó *cemento romano* para las zonas en contacto con el agua y cemento Portland normal para el resto, ambos importados de Inglaterra.[32]

Durante los 25 años siguientes, la presa fue utilizada para rellenar la Town Dam y como piscina pública para la gente, constituyendo un primer núcleo del actual área recreativa. Parramatta tardó casi 30 años más en conseguir los fondos para construir unos filtros, el bombeo y la red de distribución y alcantarillado de la ciudad. A mediados de los 1890, la población había subido a 13.000 personas y entró en servicio la red de distribución, exigiendo un aumento de capacidad, conseguido con el mencionado recrecimiento de la presa. En 1909, el abastecimiento de Parramatta se conectó al sistema general de Sidney y la presa y su embalse se constituyeron definitivamente como reserva acuática de Hunts Creek, luego transformada en área recreativa y ahora llamada Lake Parramatta Reserve.











Paddington Reservoir Gardens, 1866, 2009

No es frecuente encontrar una rehabilitación de un depósito subterráneo de agua destinada a parque público abierto. Sin embargo, el proyecto de rehabilitación del depósito de Paddington se enfocó precisamente desde la perspectiva del paisaje cultural, atendiendo no solamente a su función original sino a los diferentes avatares de su devenir. En un momento de su historia, el depósito fue utilizado como garaje y sufrió el derrumbe de gran parte de su cubierta.

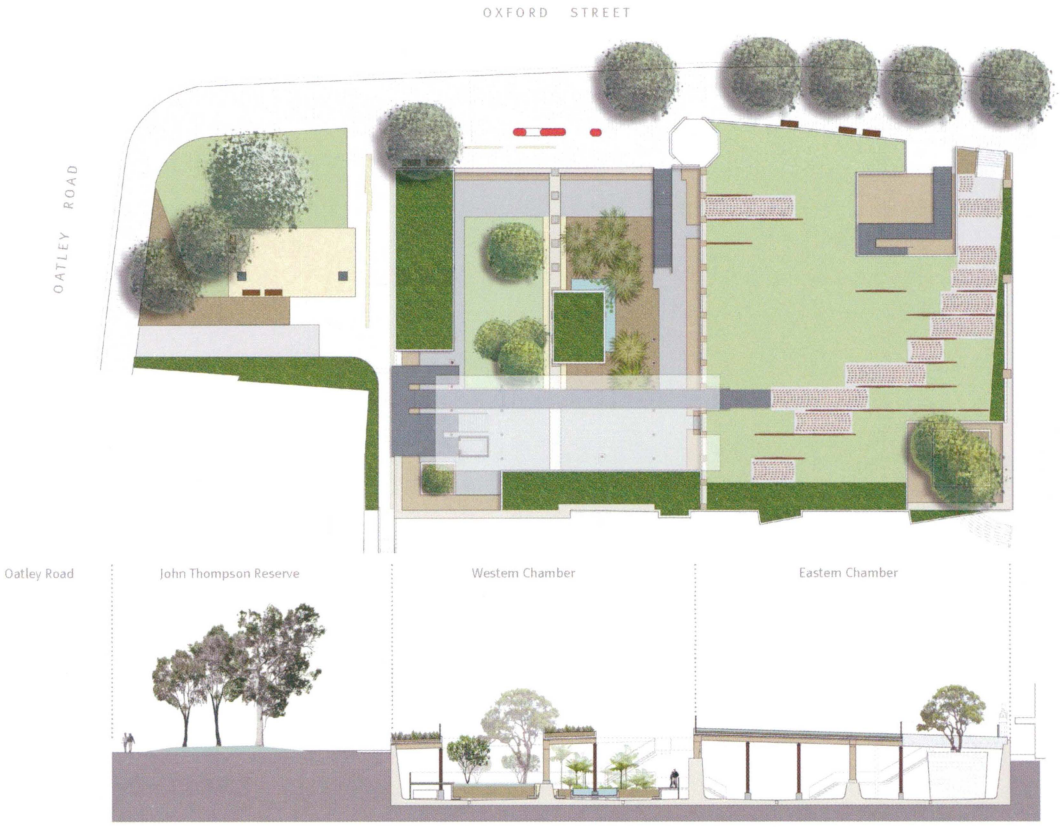
En 2003 la Ciudad de Sidney adquirió el depósito y el parque, y un año más tarde se aprobó un plan de actuación para el sitio. En 2006 Tanner y Asociados prepararon un Plan de conservación. La estructura estaba en peligro de derrumbe, con gran parte de la cámara oeste del depósito en un estado de ruina. En 2009, una vez transformado por completo en Paddington Reservoir Gardens, se inauguró un nuevo espacio público de libre uso.

Los jardines resultan de un proceso de diseño integrado y de colaboración entre la empresa de arquitectura paisajista JMD Diseño y los arquitectos Tonkin-Zulaikha-Greer por parte de la Ciudad de Sidney. Este equipo no quería hacer una nueva pradera de césped, sino explorar la posibilidad de trabajar con las ruinas. Según su propio relato, el cliente quería restaurar la estructura en su totalidad y restablecer un parque público encima, pero vieron la oportunidad de crear un espacio único utilizando las ruinas de la cámara colapsada para configurar un jardín subtropical hundido. Para ello persuadieron al Ayuntamiento y a la comunidad de que valía la pena retener y celebrar el depósito 'poético y romántico' en desuso. Consiguieron cambiar la opinión del público y transformaron un lugar 'peligroso' en un espacio público emocionante y acogedor.

En la rehabilitación se ha respetado el módulo oriental, cuya estructura de pies derechos octogonales de madera rematados y conectados con piezas y arcos de fundición ha sido completamente restaurada y respetada. Como es habitual en este tipo de estructuras desde la época romana, las bóvedas longitudinales se apoyan en dinteles corridos en paralelo a los muros principales. Todos estos muros y las particiones primarias del conjunto son de sección trapezoidal menos el último vano, con la misma bóveda corrida de los demás pero menos anchura en la base.

La parte mejor conservada está dotada de escaleras y puertas de entrada, pero es visible aunque se encuentra cerrada al público por medio de verjas. La zona donde se derrumbó la cubierta ha sido tratada como un patio rehundido rodeado de arquerías, con láminas de agua y abundante vegetación. Las filas de pilares y sus correspondientes bóvedas son sugeridas por algunas alineaciones de pies derechos de madera. La comunicación entre el nivel inferior del patio y el superior correspondiente a las cubiertas del depósito y la calle se ha resuelto con escaleras metálicas ligeras y un ascensor situado en un rincón.

Por todo el patio hay abundantes hamacas de vivos colores, muy utilizadas a cualquier hora del día. Sus usuarios pueden moverlas a su conveniencia, buscando zonas de sol o de sombra, tanto de los árboles como de los pórticos cubiertos de los extremos. Por encima del jardín superior corren unos altos pórticos de diseño actual, sugeridores de las formas básicas de la estructura original, pero en materiales modernos. Tienen doble altura y recuerdan eficazmente las funciones originales del depósito, a pesar de ser meramente simbólicas. El conjunto del jardín, patios y depósito es de uso muy aprovechable y goza de gran éxito de público, además de haber recibido el aplauso de la crítica y varios premios de paisajismo y rehabilitación.





Paddington Reservoir Gardens: planta. Courtesy of Tonkin Zulaikha Greer Architects



East Chamber

El mar también preside el ocio

Barcos, playas y surf

El mar también preside el ocio en Sidney, donde navegar es una pasión y disponer de amarre o fondeadero cercano es imprescindible. Como contaba Twain, *las estrechas lenguas de mar que se meten en tierra y se ocultan en todas partes son exploradas por embarcaciones de recreo con festivos picnic a bordo* [63:6]. En cualquier rincón del puerto hay barcos de todo tipo y condición y con cualquier excusa se organiza una regata. Pero también las regatas de altura son numerosas y alguna, como la Sydney-Hobart, figura entre las más famosas y difíciles del mundo.

También las playas son un gran orgullo de la población. Como territorio de negociación entre mar y tierra, frente a la bronca disputa de acantilados y rocas, la arena supone una aproximación al mar verdaderamente corpórea y propicia al disfrute. Ni siquiera es preciso bañarse, no hace falta hacer frente a las grandes olas o a los tiburones, basta con sentir la arena bajo los pies o caminar por sus orillas.

Y en la cúspide está el surf, esa dinámica síntesis de baño y navegación propiciada por la presencia de las grandes olas del Pacífico. Deslizarse buscando la posición correcta para aprovechar el empuje de las olas supone la más plena integración entre hombre y naturaleza jamás soñada por la filosofía. El fugaz recorrido sobre su cresta justifica la espera de horas para encontrar la ola perfecta y el fatigoso braceo para superar las demás.

La playa como bien público

En Sidney el mar es una pasión, la playa es un sitio del estar y su cultura es seña de identidad de los australianos. Para Caroline Ford, historiadora del patrimonio cultural, *la idea de un derecho de acceso libre sustenta el carácter distintivo de la playa australiana. En la mayoría de las playas de la costa australiana cualquier persona puede caminar libremente por la arena y hacer surf. Este derecho de libre acceso a la playa es tan importante para nuestra cultura de playa que, ante cualquier amenaza, las playas libres se defienden con pasión.*

Las comunidades piensan en la playa y crean presión sobre los gestores de estos espacios ambiental y culturalmente significativos. Sin embargo, este concepto es en sí una construcción cultural, creada hace poco más de un siglo y perpetuada gracias a la declarada protección de las playas desde principios del siglo XX [21:1].

Bondi Beach

Bondi Beach es el lugar por excelencia donde comienza este proceso cultural y donde se establece el primer club de socorrismo, el Bondi Surf Bathers Life Saving Club de 1906. Su nombre aborigen Bondi significa *agua que rompe sobre las rocas* y está situada a tan solo 7 km del Central Business District. Es un lugar clave para la historia y la cultura del surf que, desde 2008, forma parte del Patrimonio Nacional.

Entre 1855 y 1877, un acaudalado O'Brien adquirió los terrenos, los rebautizó como la "Finca O'Brien" y convirtió la playa y su alrededor en terreno de picnic y lugar de entretenimiento disponible para la gente. Conforme la playa se fue haciendo progresivamente popular, O'Brien amenazó con cerrar el acceso, pero el Consejo Municipal intervino para convertirla en una reserva pública. El 9 de junio de 1882, Bondi Beach se convirtió en una playa pública.

Una vez levantadas en 1902 las restricciones para bañarse, se instauró un servicio de tranvías que comunicaba la playa con la ciudad, luego reemplazado por el Metro. En 1911 se colocaron casetas de vestuarios para unas mil personas. Muy popular, esta playa era conocida como el *patio de recreo o campo de juegos del Pacífico.*

North Wollongong Beach and Surf Club pavilion, kiosk and club rooms, 1938. Courtesy of the collections of the Wollongong City Libraries and the Illawarra Historical Society, P14/P14424

Carteles:

Seaside -*'Waiting for you' Travel by train; Take a Kodak*, travel poster. Australian National Travel Association. Artist: James Northfield. Courtesy of State Library of Victoria, 2013645989

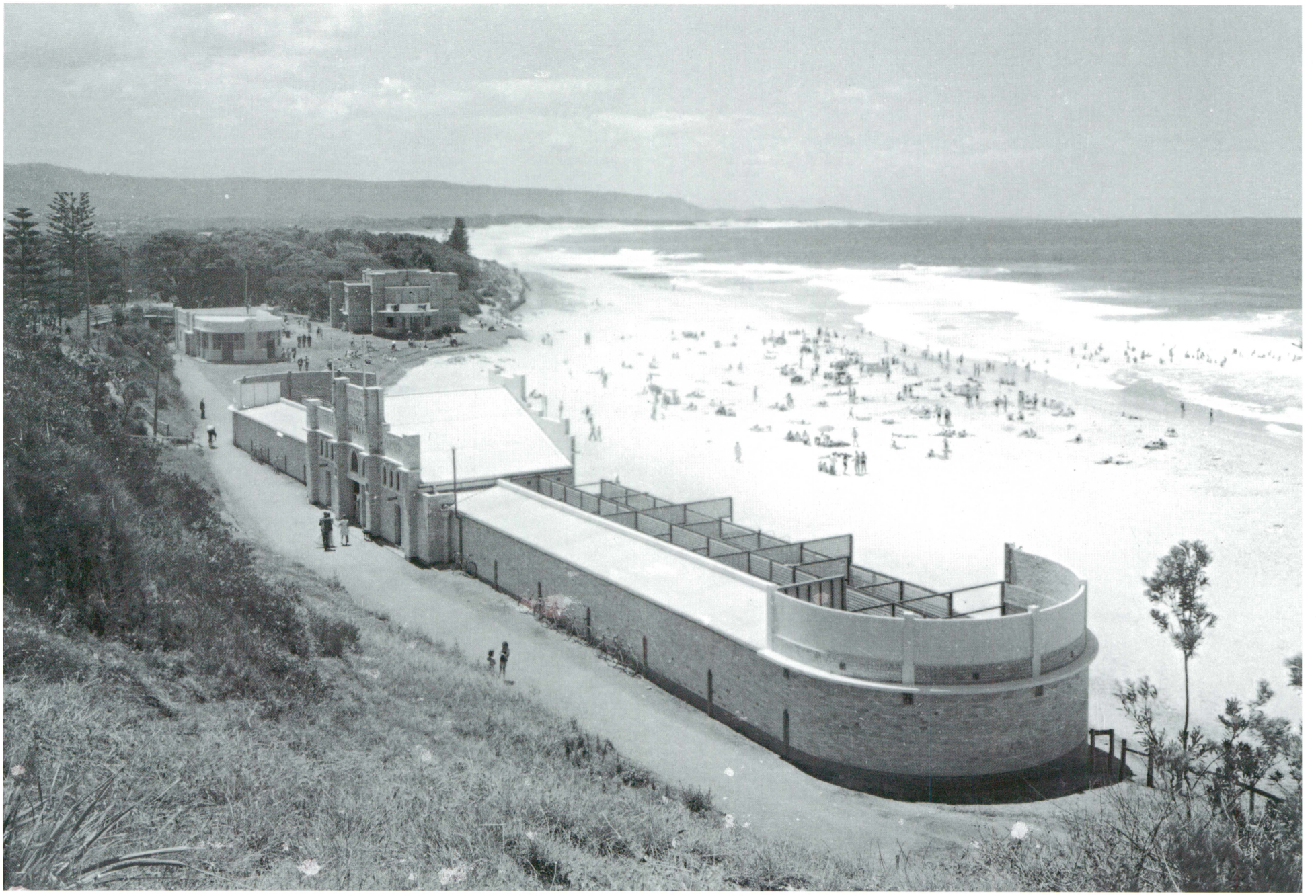
Australia, travel poster. Australian National Travel Association, particulars at shipping and travel agencies. Percy Trompf. Melbourne: Troedel & Cooper PTY. LTD, 193-. Courtesy of Library of Congress, LC-USZC4-13600

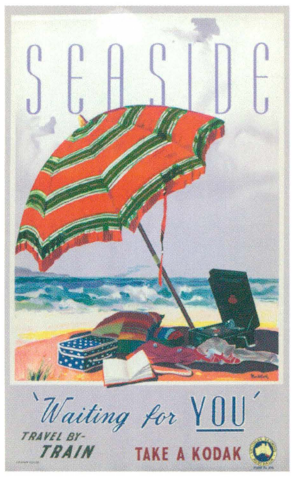
Orient Line to Australia, 20.000 Ton Ships, travel poster. Orient Steam Navigation Company. William Dobell, 1938

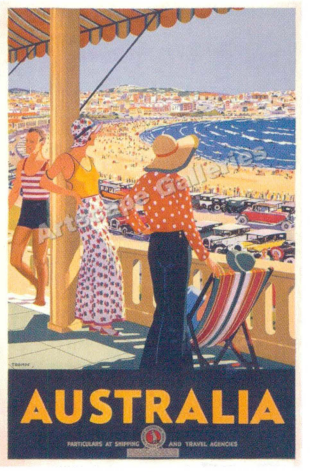
The seaside calls, go by train, take a Kodak, travel poster. Railway Company. Gert Sellheim

Australia, sunshine & surf, travel poster. Australian National Travel Association. Gert Sellheim. Courtesy of Library of Congress, LC-USZC4-13489

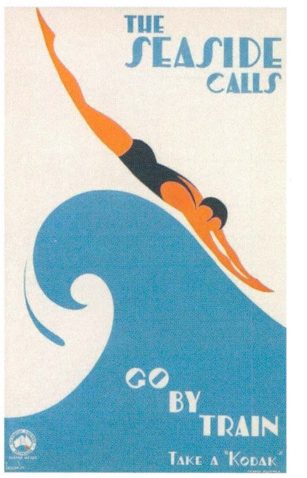
Australia Surf Club, travel poster, c. 1936. Australian National Travel Association. Gert Sellheim




SEASIDE
'Waiting for YOU'
TRAVEL BY-
TRAIN
TAKE A KODAK


AUSTRALIA


ORIENT LINE
TO AUSTRALIA
20,000 TON SHIPS
MANAGERS.. ANDERSON, GREEN & Co Ltd 5 FENCHURCH AVENUE, LONDON.


THE SEASIDE CALLS
GO BY TRAIN
TAKE A 'KODAK'

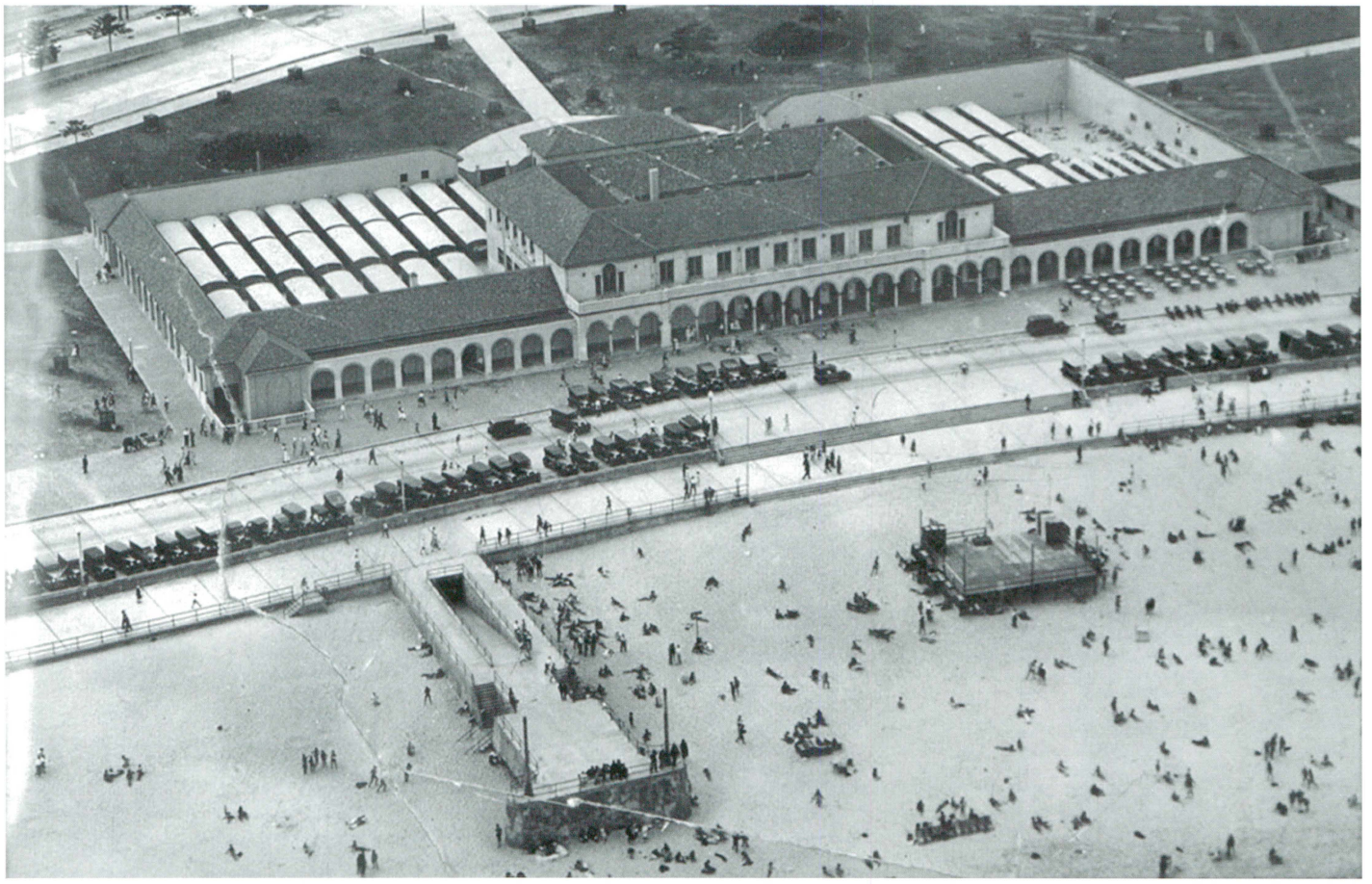

SUNSHINE
AND
SURF
AUSTRALIA


AUSTRALIA
SURF CLUB



Bondi Bay, Sydney, c. 1900 by Henry King. Courtesy of Power House Museum, Tyrrell Photographic Collection, 85/1285-1187

Bondi Pavilion, en la primera mitad del s. XX. [29:16]







Bondi Beach



Bondi Pavilion Side-walk Cafe, 1929. Courtesy of Waverley Image Library, 000139-326



Bondi Beach Mural Wall



Bondi Beach and Pavillion

Bondi Pavilion

La playa está presidida por el Bondi Pavilion, construido en 1928 por Leith C. McCredie de Robertson and Marks Architects, con vestuarios conectados directamente con la arena de la playa por medio de unos túneles, baños turcos y un salón de baile. Está centrado en la playa, con fachada al paseo peatonal y a Queen Elizabeth Drive, la nueva carretera que lo rodea. Tiene una especie de estilo mediterráneo, promovido por el profesor Leslie Wilkinson, de la Sydney University, que se adapta bien al clima local con la utilización de un porche con arcadas para conseguir permeabilidad y proporcionar sombra, una galería en el piso superior y contraventanas para proteger del sol y filtrar las brisas [29:18].

El Bondi Pavilion fue muy popular en los 1930 con miles de visitantes atraídos por la playa y las competiciones de surf, que exigieron la colocación de vallas para controlar el acceso cobrando la entrada. A partir de 1960 la afluencia comenzó a decaer, pero recuperó su popularidad en los 1970, gracias a la reconversión de la sala de baile en un nuevo teatro, al que luego se sumaron un centro cultural y una galería. Está incluido en los registros de Patrimonio desde 2008 y es uno de los sitios más visitados y mejor valorados, con 14 millones de visitantes anuales.





Sydney Harbour

Darling Harbour





Sydney Harbour

Bondi Beach es recorrido de un extremo a otro por el Bondi Promenade, que limita la pradera en pendiente de cara al mar de Bondi Park. Parte de su recorrido está acompañado por el Bondi Beach Mural Wall donde se expone arte callejero y contemporáneo desde 1970. Estas obras cargadas de fuertes connotaciones sociales y mensajes políticos, han sido realizadas por artistas, siempre callejeros, de fama mundial como Lister, Beastman, Mulga o Michael Wyatt. Los patinadores y los monopatines también tienen su espacio reservado en Bondi Skate Park donde se celebran importantes competiciones y que será próximamente ampliado.

Disfrute y deporte

La importancia de vivir al aire libre viene favorecida en Sidney por el buen tiempo y las cálidas temperaturas. Ese apetito de aire libre se manifiesta de múltiples maneras, desde la forma de vestir hasta la celebración de los acontecimientos con la familia o los amigos en la playa. A los niños se les acostumbra a andar descalzos desde que nacen y no sólo para hacer deporte o divertirse, sino para cualquier tarea cotidiana. Esta práctica tan habitual entre los habitantes de Australia y Nueva Zelanda ha empezado a extenderse a otras partes de la costa Este de los Estados Unidos y a algún país centroeuropeo.

Para los australianos la cultura del deporte es una parte fundamental en sus vidas. Practican todo tipo de deportes y a todas horas, desde los niños hasta las personas mayores. Hay múltiples eventos deportivos y competiciones; estos espectáculos son auténticos lugares de encuentro y forman parte de la vida de los australianos. La peculiar ubicación de Sidney en la bahía favorece la sensación de vivir rodeado de agua y la práctica de los deportes acuáticos adquiere una enorme importancia. Todos las manifestaciones deportivas que tienen algo que ver con el mar son bienvenidas y practicadas en Sidney y, en muchos casos, han sido inventadas allí.

Primeros Clubs de yates

El disfrute de yates de recreo empezó a generalizarse en la bahía de Sidney en los 1860, con la creación de los primeros equipos de regatas de barcos de vela. El primero parece haber sido el Australian Yacht Squadron, grupo formado en 1862 para regatear '*for fun and honor*' (por placer y honor) en las limpias aguas de la bahía y, enseguida le siguió el Royal Sydney Yacht Squadron. Sus dueños eran marinos, empresarios de barcas de pasajeros de la bahía, comerciantes y muchos de los propietarios de residencias situadas al borde del agua [35:141].


UBS

Los 'deportes deslizantes'

Impulsados por su propio movimiento, como en la natación, por el viento en la navegación a vela, o por las olas en el surf, los australianos disfrutan de esa peculiar sensación de deslizarse por el agua. En un memorable artículo, titulado *Juegos y deportes*, Rafael Sánchez Ferlosio distingue entre ambos a partir de esa sensación cinestésica de deslizarse por el puro placer, sin estar sujeto a ninguna regla, característica de los deportes *anómicos:*

Los deportes deslizantes, bien sea aprovechando una superficie inclinada y lo bastante pulida, bien sea horizontal pero fuertemente resbaladiza, como el hielo invernal de charcas y lagunas –el patín de ruedas remedia la falta de tales superficies– son deportes sin reglas, anómicos. Es cierto que para patinar hay que aprender, pero tal aprendizaje consiste en adquirir una técnica; una regla es una ley, una técnica no es una ley.







Lifeguard en Manly Beach

Surf en Bondi Beach

Bondi: the playground of the Pacific.
Folleto turístico promocionando Bondi
h. 1930. Waverley Council, 1933



Coogee Bay, Sydney (Bathing machines), 1880. English, Photograph edition. Tyrrell's Museum, Sydney (1926). Courtesy of Pictures Collection, State Library of Victoria, b51331

E insiste en que el gusto del cuerpo en aprovechar esas fuerzas *permite privilegiar altamente el rendimiento cinético sobre el esfuerzo corporal*. Por ello, *este tipo de deportes no son solo deportes o juegos anómicos –si convenimos en que una destreza técnica no es una regla– sino también ventajistas o gratuitos, ya que su gusto consiste en la disminución del esfuerzo. Son deportes sin sentido, pues no se trata de conseguir nada al final sino de sacar gusto en cada momento*[33].

Ferlosio concluye que este tipo de actividad permite dirigirse directamente a la felicidad y la contrapone a las actividades y deportes dirigidos a ganar. Es bien cierto que hay campeonatos de natación, competiciones de surf y regatas de vela, pero quienes practican estos deportes-juegos náuticos o marítimos saben bien que las variables condiciones del mar neutralizan la incontestable validez del cronómetro y la cinta métrica que impera en el atletismo. En ellos impera el disfrute y la camaradería sobre el resultado.

El goce de esos deportes anómicos se puede convertir en tragedia, en virtud de las cambiantes condiciones del viento y el mar. Como señalaba el geógrafo francés Enric Dardel, *el ser humano debe protegerse de la furia del agua y el viento desencadenados, de la enorme capacidad de destrucción de olas, mareas y corrientes, de esa potencia sin alma surgida de las entrañas del mundo* [14:91].

Esa protección se expresa de muchas maneras, desde constumbres a instalaciones, pasando por aprendizajes, normativas y prohibiciones, para formar una verdadera cultura del mar que, en Australia –y en Sidney, en particular– es bien notoria. Un buen ejemplo de aproximación a la cuestión del riesgo en el mar es la construcción de piscinas al borde del mar, las omnipresentes *seaside pools*. En realidad, no están en la orilla o al borde del mar, sino en contacto directo con él.

Riesgos en el mar

Con unos sencillos muros y compuertas, estas piscinas permiten bañarse en agua de mar, sin afrontar la frecuente presencia de tiburones, las fuertes corrientes o a las grandes olas. Sin embargo, su resistencia es limitada, las olas pueden romper sus muros o sobrepasarlos y arrastrar a quienes las usan. Es un valor sobreentendido que son instalaciones en continua reparación, que se codean con el mar pero admiten su absoluta dominación, tal como ocurre con la arena de las playas, siempre en equilibrio con corrientes, olas y mareas.

Piscinas marinas

Estas instalaciones seminaturales tienen un carácter paisajista ya que se disponen estratégicamente, apenas percibiéndose desde la playa, quedando incrustadas o camufladas en las rocas. Sus formas simples geométricas y sus toscas paredes de hormigón forman parte de su arquitectura sencilla y atemporal. Permiten nadar de forma segura sin miedo de los tiburones, ni del mar encrespado, y suelen tener un club o un pabellón asociado. Su carácter popular y su papel de lugares sociales de ocio y encuentro, les convierte en espacios cívicos, con un papel de oasis físicos o psicológicos, que forman parte de la vida y recuerdos de la gente de Sidney [33].

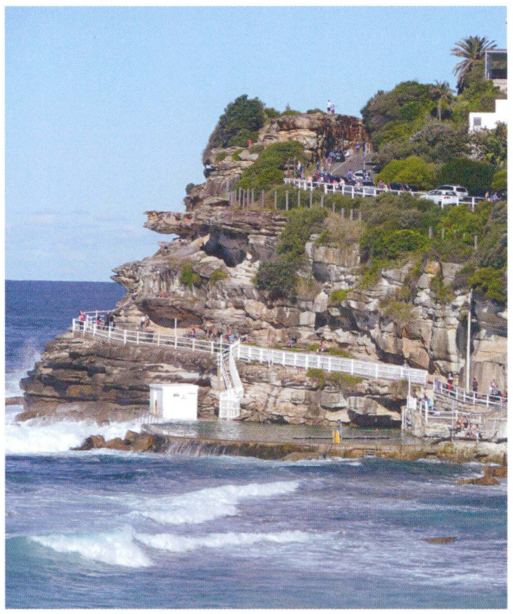
En el extremo sur de Bondi Beach se ubican los legendarios Icebergs (1929), las piscinas marinas situadas no ya cerca de la orilla, sino en el mar, entre las rocas bañadas de espuma. En su libro *Treinta días en Sidney, Peter Carey retrata su significación y las considera una 'Institución para Sidney': es una piscina pública, una piscina democrática, de bordes toscos, frecuentada por gente de todas clases, como los sexagenarios de piel curtida con bañadores Speedo y la cara como una patata del*





Giles Baths y Bali Memorial, Coogee

Bondi Icebergs Pool & Club





Bronte Baths

Bondi Icebergs Pool & Club





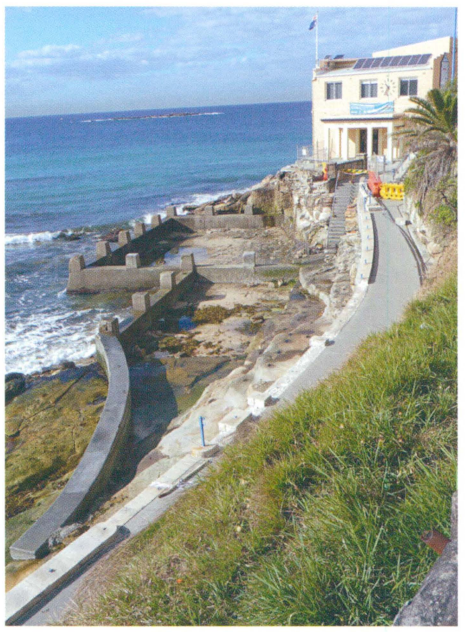
Giles Baths y Bali Memorial, Coogee

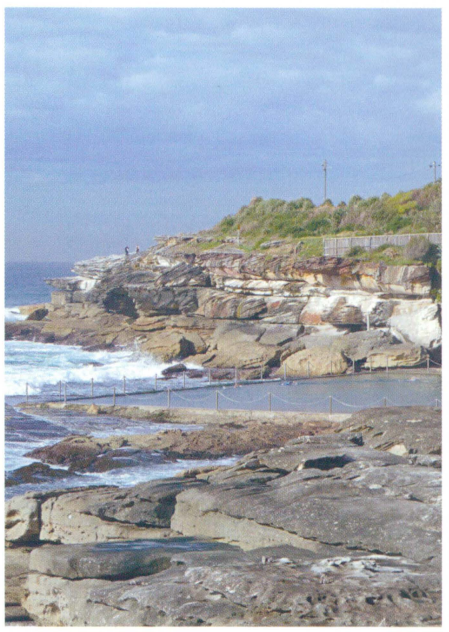
Clovelly Ocean Pool en Clovelly Beach



Mciver´s Baths, Coogee

Ross Jones Memorial Ocean Pool, Coogee





Wylies Baths, Coogee

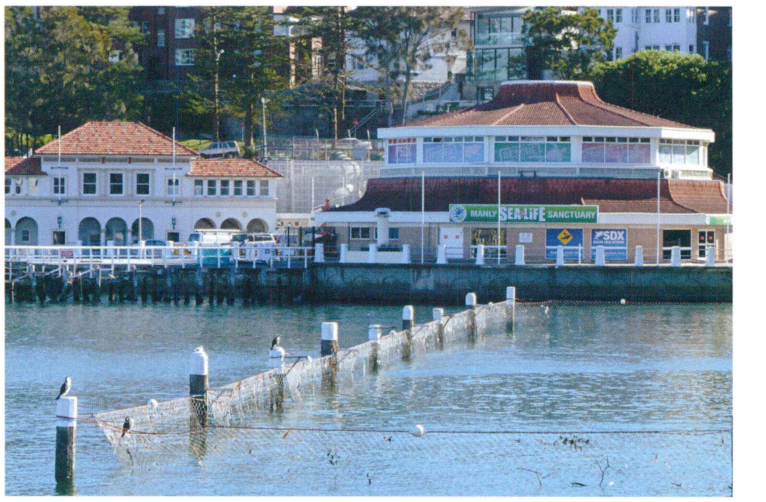


Mciver´s Baths, Coogee





Swimming Gala poster featuring Beatrice Kerr, c 1906. Collection Reproduced courtesy Australian National Maritime Museum



Baths, Manly Cove (sobre los antiguos Manly Baths, 1878)

invierno pasado. Hasta el perro deja de lamer para ver cómo las olas chocan con el muro y saltan por encima, caen en cascada desde el borde, haciendo espuma y derramándose abajo en las rocas. La fuerza del océano le da un aire excitante, vagamente peligroso [9:92].

Baños en la bahía

Los primeros *Harbour baths* se construyeron en Sydney Harbour, cerca del centro de la ciudad, como el construido en 1833 por Esther Biggs en la orilla de Woolloomooloo Bay. Muchos de estos baños solo cuentan con una delimitación a base de boyas y una escalera para facilitar el acceso. Los situados en mar abierto se cerraban con maromas sobre postes para proporcionar un asidero a los bañistas o con mallas o redes para evitar los tiburones.

Los baños fueron lugares donde se ponía en evidencia la segregación racial entre aborígenes y colonos; de tal forma que a los aborígenes solo se les permitía nadar a ciertas horas del día. Las piscinas fueron lugares de manifestaciones continuas por la igualdad de derechos, símbolo de la exclusión aborigen y forman parte de la historia de Australia [57:27]. Muchas de estas piscinas fueron promovidas y mantenidas en origen por residentes locales, a menudo nadadores olímpicos; otras se empezaron a construir de forma oficial como efecto arrastre de los Juegos Olímpicos.

En Coogee hubo muchas piscinas, algunas todavía activas. Las más antiguas, se enclavaron a finales del XIX en el extremo norte de la playa; eran conocidas como "The Bogey Hole" y eran de uso exclusivo para los hombres. Posteriormente se colocaron



Women in bathing suits on Collaroy Beach, 1908. Courtesy of State Library of NSW, a845002



Members Manly Amateur Swimming Club, c. 1922 (Manly Baths). English, Photograph edition. Courtesy of Manly Library Local Studies Collection, 001877

vestuarios de madera en la reserva de lo alto del acantilado y pasaron a denominarse Lloyd´s Baths. Más tarde fueron llamados Randwick Municipal Baths y cuentan con la piscina más grande de Sidney, construida en su mayoría en roca natural. En 1929 O. E. Giles abrió los Giles Hot Sea Baths, un edificio con arcos que ofrecía tratamientos, masajes, hidroterapia y baños calientes.

Redes contra tiburones

En esos años se inauguró la popular red de tiburones en el lado sur del muelle, en presencia de 135.000 espectadores y 10.000 surferos. La red se ató a uno de los pilones del muelle hasta la punta sur de la bahía, permitiendo el baño seguro a 800.000 personas, pero se desmontó en 1945 tras el deterioro durante la Segunda Guerra Mundial. La casa de baños se cerró tras los daños causados por las grandes tormentas de 1974, aunque posteriormente fue ampliado y reabierto como Giles Health Centre, en un enclave ahora conocido como Dolphin Point.

En el extremo sur de la playa se encuentra Ross Jones Memorial Pool, construida en 1947 y dedicada a Roscoe Jones, concejal de Randwick's East Ward (1934-1937). Está estrechamente relacionada con Surf Life Saving Club, junto al que se ubica; durante la marea alta y la mar agitada las olas rebasan sus muros de hormigón jalonados por una especie de almenas.

Baños de socorristas y campeones

También en Coogee y cerca de ella, se ubican los McIver´s Baths, destinados a mujeres y niños, y Wylie´s Baths, abiertos todos los días del año desde 1907 según muestra su cartel. Éstos, catalogados por National Trust of Australia, fueron de los primeros ejemplos de baños mixtos, construidos por el campeón de larga distancia y buceador, Henry Alexander Wylie; su hija Wilhelmina, junto con Fanny Durack, fueron las dos primeras representantes olímpicas femeninas australianas de natación y primeras medallas olímpicas para unas mujeres.

Por su parte, los Bronte Baths, también conocidos como Bond Ocean Pool, en honor al pionero socorrista Major Bond, se ubican en el extremo de Bronte Beach y se



Octagonal Bar, Randwick Racecourse

delimitan con unos delgados postes unidos con una cuerda. Actualmente se están creando centros deportivos y de ocio acuático alrededor de piscinas nuevas o reformadas, como Andrew Boy Charlton Pool en Woolloomooloo Bay, junto a Royal Botanic Garden. Lleva el nombre del nadador de 16 años medallista mundial en 1924. Se construyó en 1963 sobre el antiguo lugar de Domain´s Baths y ha sido renovada en 2012 con una tribuna para 1.700 espectadores. También hay iniciativas como Parramatta City River Plan que están recuperando muchos de estos baños y piscinas históricos, no solo en la bahía sino también a lo largo del río Parramatta, llenando de actividad todo el frente costero.

Carreras de caballos en Randwick

Entre las diversiones ajenas al mar, tienen cierto interes las carreras de caballos. El recinto de Randwick Racecourse, construido en 1833 con mano de obra convicta y bajo la dirección de Mortimer Lewis, es un elemento sustantivo. Tuvo sucesivas tribunas temporales hasta la construcción de Grandstand en 1875-1876 y, finalmente, en 1886 se levantó el gran edificio de ladrillo Victorian Members´ Stand u Officials Stand de 33 metros de largo y capacidad para 450 espectadores sentados en su piso superior, con bar, cafetería y oficina de telégrafos en su planta baja. La tribuna fue ampliada con una nueva zona de Ladies' y la tribuna St Leger Stands y una gran Tea House inspirada en la arquitectura colonial india.

En 1917 se construyeron dos edificios totalizadores automáticos de apuestas, uno de los cuales todavía se conserva albergando el Octagonal Bar. Se componen de dos pabellones de planta octogonal rematados por una linterna con cúpula y unidos por otro edificio administrativo de dos pisos con columnas dóricas y torre con reloj, todos ellos diseñados por Robertson & Marks. En 1969 se inauguró otra tribuna, la Queen Elizabeth II Stand, entre el antiguo Grandstand y el Members´ Stand, de arquitectura utilitaria y estandarizada. En los 1980 se demolieron los deteriorados St Leger Stand y Grandstand, construyéndose el nuevo Paddock Stand (1992) con





Victorian Members' Stand, Randwick Racecourse



Derby Day at Randwick, 1937. Courtesy of State Library of NSW, Home and Away – 16301, oai:sl.nsw.gov.au:20888





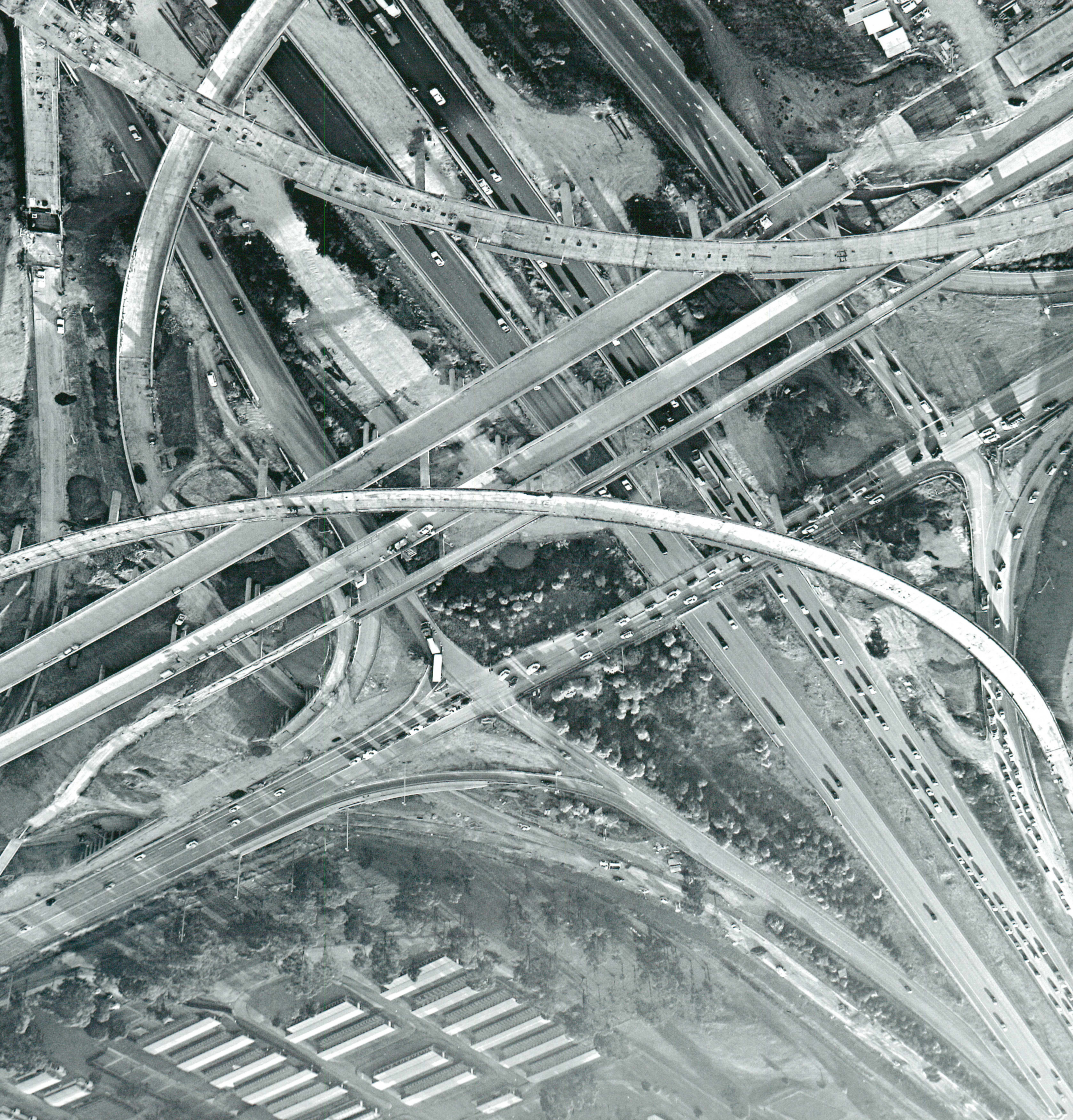
dos pisos y con el encanto de las tribunas antiguas, pero fue demolido de nuevo en 2012 para la construcción del nuevo Grandstand [55].

Poco a poco fueron apareciendo otros sitios de carreras en los suburbios como Canterbury Park Race Club, al Suroeste de Sidney junto a Cooks River. Éste alcanzó gran popularidad en los 1840 y en 1884 se complementó con un parque recreativo y un zoológico; a partir de 1998 cesaron las carreras oficiales y se utilizó principalmente como lugar de entrenamiento y celebración de ferias y eventos. En Canterbury Park y en Rosehill Gardens, junto a Sydney Olympic Park, operó Sydney Turf Club desde 1871 y 1885 respectivamente, encargado de hacerse con la propiedad de los hipódromos del área metropolitana. En 1923 la oferta de las carreras se amplió con Warwick Farm, situada 30 km al suroeste del centro urbano de Sidney en la autovía de Hume Highway con un gran aparcamiento y junto a una estación de tren; en ella actualmente se celebran conferencias, encuentros y ferias.

Hipódromos y asociaciones

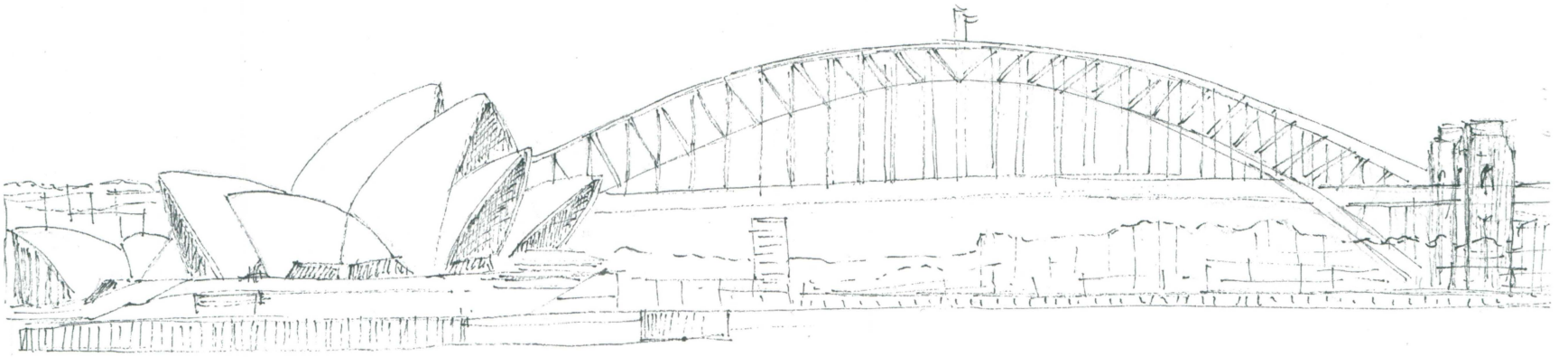
En 2011 el antiguo Australian Jockey Club y Sydney Turf Club se fusionaron en el nuevo Australian Turf Club. Se conservan todos los hipódromos, siendo el mayor Royal Randwick Racecourse, donde tiene su sede el club, celebrándose las principales carreras y eventos con vistas espectaculares sobre la ciudad. Cuenta con la tribuna antigua Members´ Stand u Officials Stand (1886) y la nueva Royal Randwick Grandstand de 110 m y seis pisos de altura. En el recinto se ubican los antiguos edificios junto a las modernas instalaciones de 2012, obra de Fitzpatrick & Partners con diseño interior de Woods Bagot, donde predominan las vigas de aluminio, los paneles de madera y los grandes paños de vidrio.

Royal Randwick Racecourse, 1948. Crowds of men and women at totaliser near rear of main betting area. Courtesy of City of Sydney Archives, SRC11917, oai:cos.photosau.com.au:038316



4 | Caminos de superación

La nueva movilidad / Tiempos de mejora / Paisajes de antigua movilidad / Songlines -Los trazos de la canción / La deriva americana / Cautelas ignoradas / Visitas y estancias en América / Permanencia de la Obra Pública / Muelles, estaciones y edificios públicos / Patrimonio en The Rocks / Comisión de Mejora de Sidney / Claves del transporte público / La tracción eléctrica / Tráfico y accesos a los suburbios / Ramificaciones vitales para la ciudad / No destruir la belleza / Red de ferrocarriles eléctricos, 1916 / Ubicación de las estaciones / La tiranía de la cota / Del tranvía al Light Rail, 1997 / Parques en el centro / Modernismos en Hyde Park / Anzac Memorial / Sandringham y Nagoya Gardens / Contrastes de carácter / Cook and Phillip Park / Prince Alfred Park / Espacios y dotaciones deportivas / Expresionismo - Art Déco / Más agua para la ciudad / Puesta en marcha del Upper Nepean / Retrasos y contingencias / Cuatro presas por administración / Novedades para construir presas / La pintoresca Cataract Dam, 1907 / Electricidad y prefabricación / Egipto en Cordeaux Dam, 1927 / Pórticos de columnas lotiformes / Clasicismo en Avon Dam, 1927 / Art déco en Nepean Dam, 1935 / Recortes en Woronora Dam, 1941 / Garantías con Warragamba Dam, 1960 / Origen y destino del agua / Tratamiento y descarga de efluentes / Harbour Bridge, 1932 / Temprano pero tardío / Voladizos sucesivos para el arco / Críticas poco atinadas / Contextos y matices / Bradfield visita Nueva York / Imagen frente a economía / El acierto del arco / Destino iniciático del puerto / El circuito peatonal / Sorry Day Bridge Walks / The Sydney Harbour YHA / The Rocks / Circular Quay, corazón de Sidney / Circular Quay en Sydney Cove / Estación y viaducto de Bradfield, 1956 / Frente marítimo / Commissariat Store, 1940 / Formación del National Trust, 1945 / Museum of Contemporary Art / Customs House / AMP Building, 1912 / A Macquarie St por Moore Steps, 1861 / BMA en Macquarie St. Mutual Life & Citizens MLC C, 1938 / Costas, parques y playas / Rehacer la línea de costa / Rectificación y rellenos de las orillas / Cambios en las márgenes del Parramatta River / Luna Park & Olympic Pool / Observatory Hill Park / Dawes Point Park / Wentworth Park / Glebe Railway Bridge,1892, 1922 / Chinese Garden of Friendship / Cremorne Reserve / Playas y parques: Bondi, Coogee / Riesgos / Wavesurfing, 1914 / Manly, playa y surf.



Sydney Harbour.
PHL, 2016

Tiempos de mejora

La nueva movilidad

La pujanza de la ciudad recién 'despertada' se manifestaba en los brotes de nuevas maneras de vivir en el trabajo, la familia o el ocio, asumidas sin esfuerzo en otras ciudades de evolución más pausada, pero necesitadas de mejoras físicas e institucionales en Sidney. Los problemas surgidos no eran muy diferentes, pero su solución requería una especial concentración de conocimientos y esfuerzos que su rápida evolución no había desarrollado. Las reconocidas e inaplazables actuaciones requeridas por la ciudad debían ser priorizadas y lo más urgente parecían ser las nuevas exigencias de movilidad, en una ciudad cada vez más extensa.

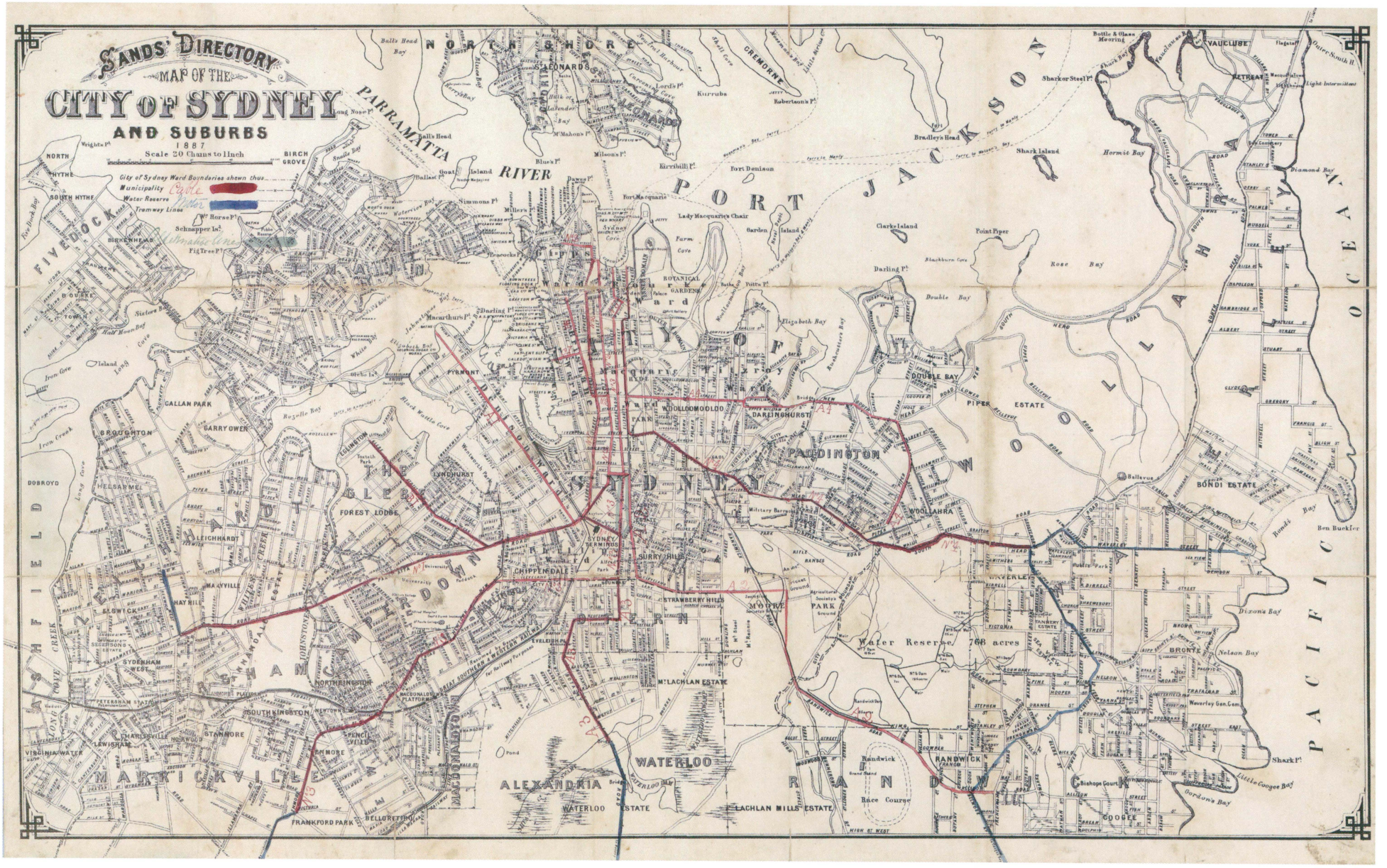
A la hora de planificar el crecimiento territorial de la ciudad y su nueva movilidad, los ingenieros australianos ignoraron su ascendiente británico y eligieron el modelo americano tanto en su manera de entender tranvías y ferrocarriles, como en su posterior abrazo del automóvil. El explosivo desarrollo de los suburbios superó todos los intentos de plantear redes ferroviarias generalizadas, primero de tranvías y luego de Metro, tanto por razones constructivas derivadas del irregular perfil y la omnipresencia de la bahía, como por el elevado importe de extender la red de Metro a todos los suburbios.

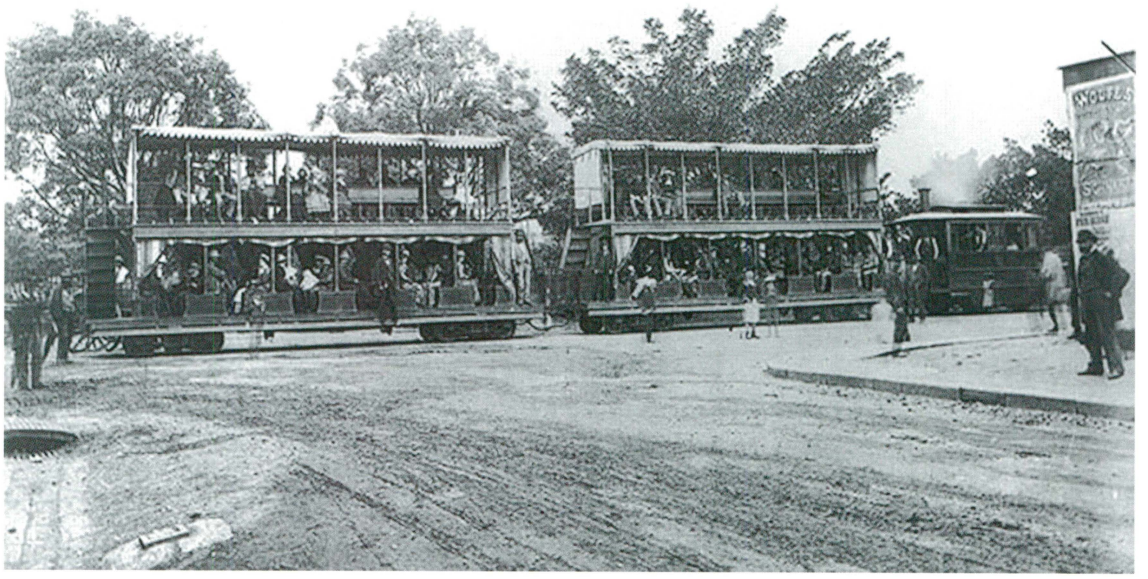
Pero también era imprescindible realizar las presas requeridas por el abastecimiento de agua para la ciudad y el puerto reclamaba cambios en la línea de costa para conseguir un mayor número de amarres o más longitud de muelles. En ambos casos, eso suponía rellenos y dragados portuarios que, además, debían atender a un creciente tráfico de pasajeros con muelles y embarcaderos cercanos al centro.

Paisajes de antigua movilidad

Estas maneras de vivir se asentaban sobre un territorio que no era fácil y tampoco virgen. El territorio australiano está marcado de origen por unas características fisiográficas y climáticas muy definidas, con unas exigencias extremas sobre la manera de habitarlo. Los períodos de extrema sequía del interior australiano acotaban temporalmente la permanencia de los asentamientos y requerían a sus habitantes una permanente disposición a moverse cuando los recursos naturales se agotaban. Esa movilidad impuesta era diferente de la asumida como manera de vivir de los pueblos nómadas y tampoco se asimila a la actual apetencia de viajar. Era algo impuesto por el territorio, que obligaba a los nativos a conocerlo bien y a tratarlo con sumo respeto.

Cuando Bruce Chatwin trata de indagar en los sistemas de reconocimiento territorial de los aborígenes, solo encuentra hastío y animadversión. Son muchos los blancos, generalmente llenos de prejuicios, que lo han intentado con poca fortuna y los escritos del propio Chatwin no fueron bien recibidos por los australianos.





Map of Sydney and suburbs, tramway lines, 1887. Sand´s Directory. Courtesy of City of Sydney Archives - Historical Atlas of Sydney

The first steam tram at the intersection of Market St and Elizabeth St, Sydney, NSW, 1879. Courtesy of State Records NSW: NRS 17420, State Rail Authority Archives Photographic Reference Print Collection, 17420__ a014_a0140001141



Garrtjambal - Kangaroo, 1985. George Milpurrurru. Courtesy of Art Gallery NSW. © George Milpurrurru/Bula'Bula Arts. Licensed by Viscopy, Sydney

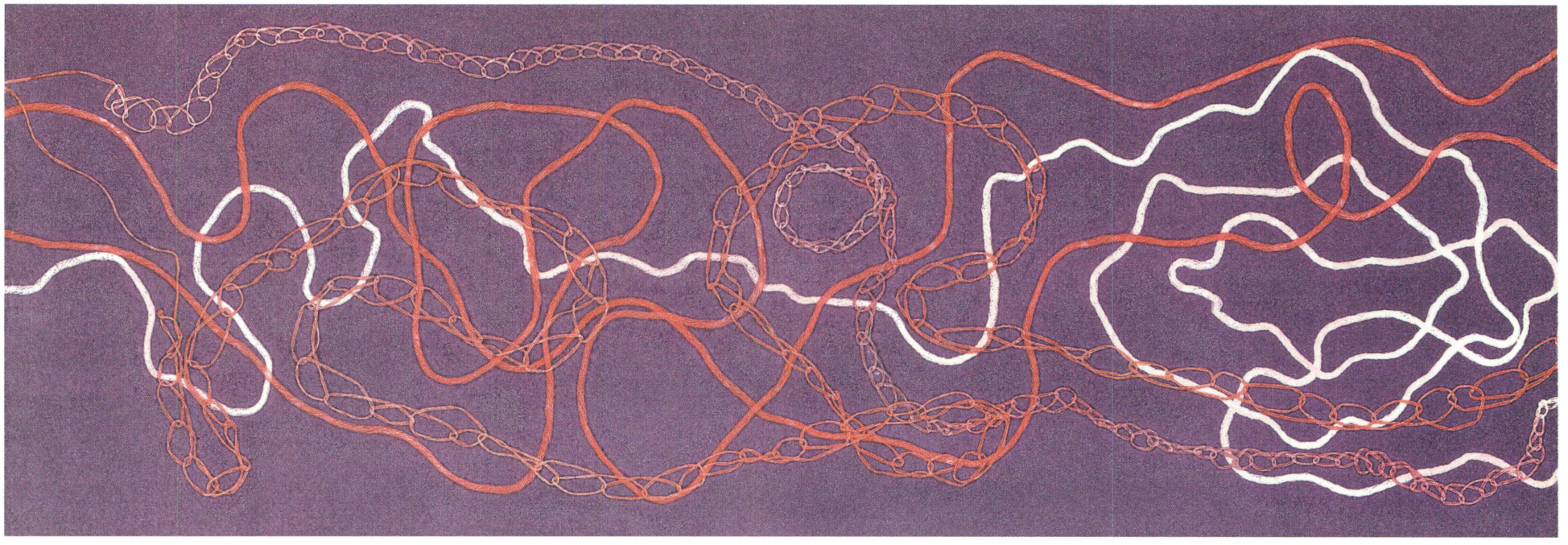
Songlines -Los trazos de la canción

Los hombres blancos cometían todos el error de suponer que, como los aborígenes eran nómadas, no podían tener un sistema de tenencia de tierra. Esto era falso. Los aborígenes, eso sí, no atinaban a imaginar el territorio como un bloque de tierra limitado por fronteras, pues lo veían más bien como una red ilimitada de 'líneas' o 'caminos de paso': todas nuestras palabras que significan 'terruño' son idénticas a las que significan 'línea'.

Chatwin ve en ello una cierta lógica, pues la mayor parte del interior de Australia es un matorral árido o un desierto, con lluvias muy esporádicas, donde a un año de abundancia seguían siete de penuria. Desplazarse por semejante paisaje equivalía a sobrevivir; permanecer en el mismo lugar era suicida. Para sentirse cómodo en un 'terruño', debían existir por lo menos cuatro vías de salida, por donde se pudiera transitar en caso de crisis. Y cada tribu debía cultivar relaciones con sus vecinas, para facilitar unos intercambios siempre efectuados según reglas y rutas formales. Los aborígenes atribuían similar movilidad a los bienes, considerados potencialmente malignos si no estaban en perpetuo movimiento. No se trataba tanto de bienes útiles como de simples objetos de canje para poder auto abastecerse, plumas, objetos sagrados... símbolos de intención para compartir presencias, canciones, recursos o ideas, sin intención alguna de lucro [10:69].

Una concha podía atravesar de mano en mano todo el continente, por caminos heredados desde el comienzo de los tiempos. Estos caminos seguían la línea de los pozos de agua inagotables que, a su vez, eran los centros ceremoniales donde se congregaban los hombres de las diferentes tribus.

Estas rutas comerciales siempre siguen el curso de un Trazo de la Canción heredado de los antepasados, o mejor, son el 'Trazo de la Canción', porque el principal medio de intercambio son las canciones, no los objetos. Comerciar con objetos es la consecuencia secundaria del intercambio de canciones. Antes de la llegada de los blancos, en Australia nadie carecía de tierra, porque todos y todas heredaban, como propiedad privada, un tra-



Songlines nº 2. So Yoon Lym, Monotype on Paper, 2011. © So Yoon Lym

mo de la Canción del Antepasado y el tramo del terreno sobre el cual discurría la canción. Los versos de cada individuo eran los títulos de propiedad sobre el territorio y podía prestarlos o canjearlos, pero nunca venderlos.

Cuando los ancianos decidían llegada la hora de cantar su ciclo de canciones completo, convocaban a los dueños de canciones al Lugar Grande. Entonces, cada 'propietario' cantaba, cuando le llegaba el turno, su tramo de huellas del Antepasado. Pero debía respetarse el orden correcto, pues cantar un verso fuera de lugar era un crimen, generalmente castigado con la pena de muerte. Ello implicaría descrear lo creado [10:70].

Por su parte, los ciclos de canciones son independientes de tribus, fronteras y lenguas, pero son reconocidos por su cadencia, siempre la misma desde los primeros acordes hasta el final. Teóricamente, un andarín podría cantar su camino de un extremo a otro de Australia, con la única condición de tararear la melodía correcta. En la práctica, sin embargo, los ancianos aconsejaban no atravesar más de tres o cuatro 'paradas'. Una parada suponía un punto de transferencia, un lugar donde la canción dejaba de pertenecer a su dueño, donde ya no tenía la responsabilidad de vigilarla ni la facultad de prestarla: cantabas hasta el final de tus versos y allí estaba la frontera [10:72].

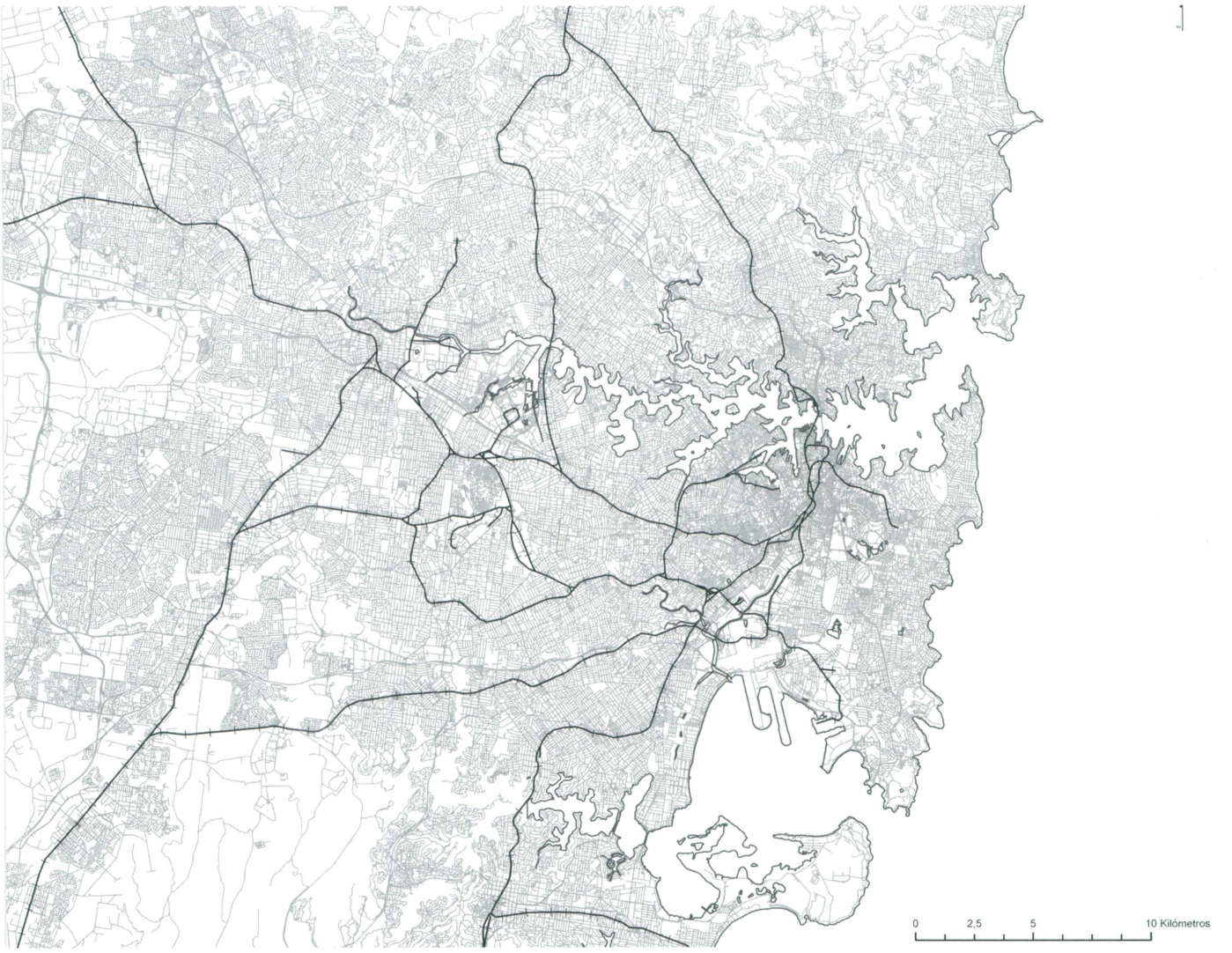
En un momento dado de su indagación, Chatwin ofrece alguna leyenda sobre el origen del sentido musical de todo ello: Cada Patriarca... designó el pozo de agua, los cañaverales, los eucaliptos... designó a diestro y siniestro, engendrándolo todo mediante la imposición de nombres y entretejiendo los nombres en versos... Los Patriarcas hicieron camino cantando por todo el mundo. Cantaron los ríos y las cordilleras, las salinas y las dunas de arena. Cazaron, comieron, hicieron el amor, bailaron, mataron: fueran donde fueren, sus pisadas dejaban un reguero de música. Envolvieron el mundo íntegro en una malla de música; y finalmente, cuando la tierra hubo sido cantada, se sintieron exhaustos [10:87].

Cada territorio tenía un 'propietario' o 'patriarca', responsable de su conservación, de la práctica del canto de sus canciones y del cumplimiento puntual de sus ritos. Pero este patriarca debía, a su vez, responder frente a un 'supervisor' o 'ayudante', generalmente de otro clan y distinta generación, responsable de otro territorio. Ambos practicaban ritos recíprocos en sus respectivas comarcas y trabajaban en equipo para preservarlos. Su diferencia de edad potenciaba la posibilidad de transmisión del conocimiento ritual de una generación a otra. Además, el responsable del territorio no era en última instancia el 'propietario', sino un miembro del clan vecino... y viceversa, lo cual aumentaba la magia del sistema y hacía más difícil la guerra [10:115].

Parece, incluso, que un hombre de la tribu A que vivía en un extremo del Trazo de la Canción podía escuchar unas pocas estrofas entonadas por la tribu Q y, sin conocer una palabra de la lengua de Q, saber con exactitud cuál era el territorio que estaba siendo cantado. De las muchas historias contadas para tratar de explicarlo, parece deducirse que, independientemente de la letra, el contorno melódico de la canción describe la naturaleza del terreno donde discurre.

Según todo ello, ciertas frases musicales, ciertas combinaciones de notas, describen la acción de los pies del antepasado. Una frase decía 'Salina', otra 'Lecho del cañadón', 'Duna de arena', 'Monte de acacia', 'Fachada de roca' y así sucesivamente. A un cantante experto le bastaría escuchar su orden correlativo para contar cuántas veces su héroe atravesó un río, o escaló una cordillera y así podría calcular en qué punto del Trazo de la Canción estaba y cuánto había avanzado por ella.

De este modo -resume y se pregunta Chatwin- ¿una frase musical es una referencia topográfica? O ¿la música es un banco de memoria para encontrar el propio camino en el mundo? [10:126].



Red de ferrocarril de Sidney.

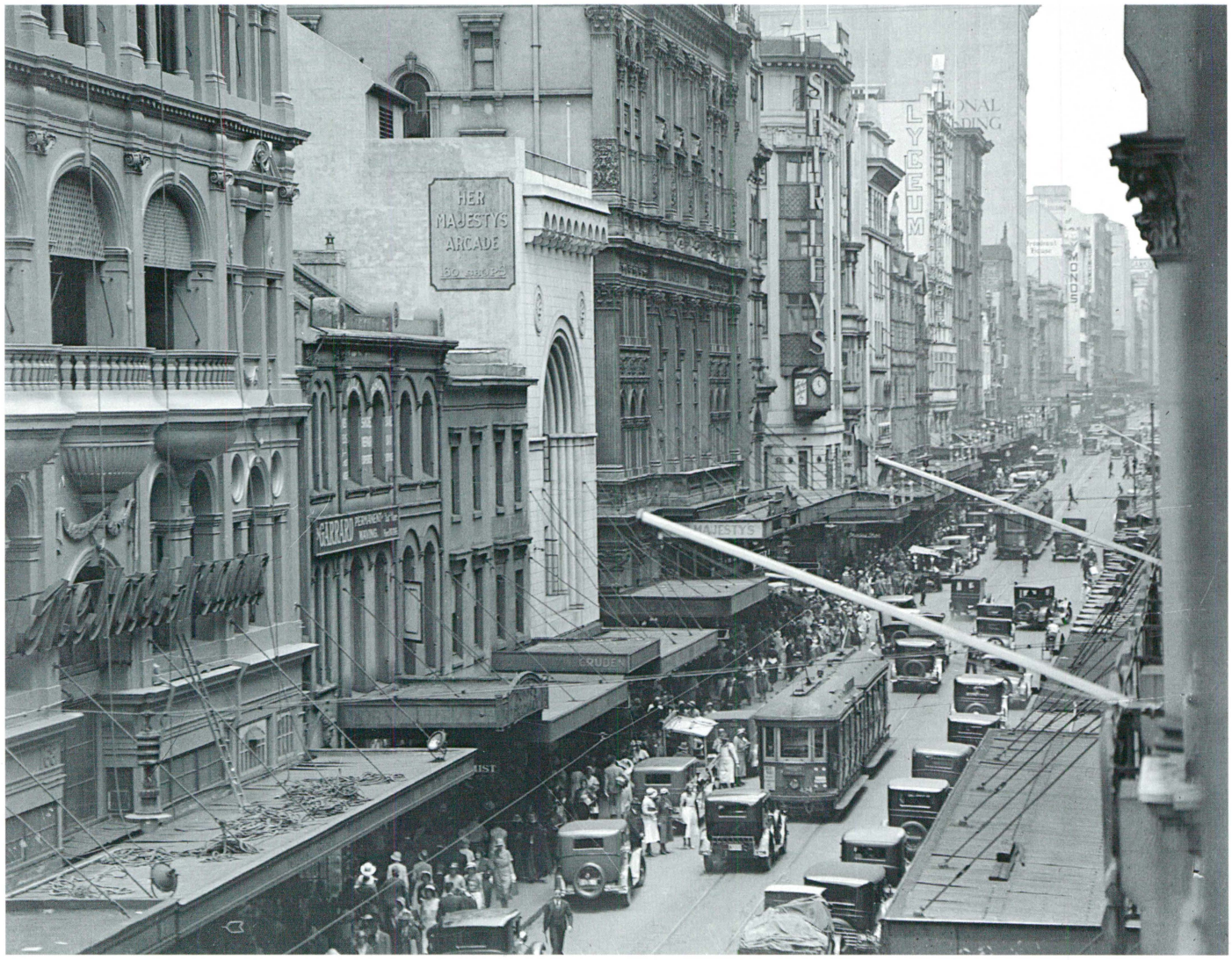
Como él mismo relata, tuvo que demostrar sus conocimientos de antropología con eruditas menciones de otros pueblos nómadas e invitar a muchas cervezas para conseguir alguna explicación directa sobre la forma de entender el territorio de los aborígenes.

Con todo, su lectura resulta atractiva aunque para muchos no sea científica, pues se trata de un mero apunte personal de otra manera de entender la Tierra y crear su 'mundo', y vale la pena incluir aquí alguna de sus reflexiones sobre los aborígenes.

La deriva americana

Frente al aluvión de nuevas y diversas necesidades era preciso encajar las piezas y planificar las actuaciones. En tiempos de la Primera Guerra Mundial, comenzó a reunirse en Australia un movimiento organizado de planificación, basado en asociaciones de planificación urbana de las capitales de los estados, con conferencias, juntas asesoras, tentativas de legislación y comunidades experimentales. Australia se conectó con el resto del mundo a través de libros, revistas y visitas de estudio, pero durante este proceso, los Estados Unidos seguían siendo la principal fuente de inspiración en todos los sentidos.

En los 1920, la característica más distintiva del pensamiento planificador de Australia fue la búsqueda de planes maestros integrales metropolitanos y la experimentación de nuevas formas de organización para la planificación, influenciadas por el



Pedestrians and traffic on Pitt Street, Sydney, 27 December 1920?. Fairfax Corporation 1920, Courtesy of Fairfax Syndication, FXT267167, [nla.pic-vn6301426]

modelo de la City Planning Commission. El experimento más notable fue la Sydney Regional Plan Convention (1922-1926), un organismo privado inspirado en el New York Regional Plan [25:196].

Los australianos parecían seducidos por la manera americana de afrontar los problemas de escala existentes en su país. De poco valían los planteamientos urbanísticos ingleses o europeos, de base arquitectónica, en unos territorios sin fin, sedientos de ocupación en virtud del empuje de la prosperidad económica. Lo inmediato del modelo americano se impuso por la mera fuerza de los hechos: la apertura de una carretera era mucho más barata y rápida que la construcción de un sistema de transporte público consistente. Y, al igual que ocurrió en América, los intereses industriales establecidos no fueron suficientemente flexibles para ofrecer alternativas, no ya eficaces sino tan siquiera viables en tiempo y plazo.

Cautelas ignoradas

No faltaron los profesionales responsables dando la voz de alerta sobre los efectos de una adopción generalizada del modelo americano. El director de planeamiento metropolitano de Sidney, Rod Fraser, aducía la necesidad de hacer una lectura crítica del modelo dada la escasa población y recursos del país. Acertadamente, predijo el impacto de los grandes centros comerciales en los núcleos centrales de los suburbios

y alertó de las consecuencias de la dependencia absoluta del automóvil en el desarrollo de la ciudad.

Pero el atractivo americano fue más fuerte que la educación reglada y los principios británicos sobre el planeamiento, por lo que su influencia se prolongó en las décadas posteriores. Aunque lo británico se seguía enseñando en las universidades, muchos graduados empezaron a visitar los Estados Unidos para completar su educación.

Visitas y estancias en América

George Clarke, un distinguido planificador de los 1970, estudió en el MIT con Lewis Mumford, trabajó en Nueva York con I.M. Pei en los últimos 1950, y buscó inspiración en el planeamiento de Philadelphia con Ed Bacon, considerando esa ciudad como un modelo de planificación y gobierno muy adecuado para introducirlo en Australia. Otro consultor de Sidney, Terry Barnes, estudió en Yale en los 1960 y trabajó en la renovación urbana de New Haven, para volver a Australia y hacerse cargo de la planificación de North Sydney, uno de los primeros planes a gran escala emprendidos por la ciudad.



City Railway construction, tunnels leading to St James station, taken in 1924. Courtesy of Australian Railway Historical Society, Railway Resource Centre, 507097

El resultado inevitable de esas influencias fueron los suburbios de baja densidad *(sprawl)*, un tipo de urbanización generador de una manera de vivir específica que conlleva problemas sociales, económicos, energéticos y medioambientales de muy difícil solución. No obstante, la ciudad supo digerir esa influencia americana, propiciando cambios y transformaciones de suficiente calibre como para que sea preciso hablar de una 'australización' de las pautas americanas y no de su simple adopción. Entre las modificaciones y conductas de adaptación destaca una gran atención a las obras, edificios y espacios públicos, a menudo inexistente en el modelo americano.

¿Cómo debemos valorar los beneficios económicos, sociales, ambientales y cívicos de un Hyde Park, o del ayuntamiento de Sidney?, se pregunta Philip Thalis, reflexionando sobre The Public Project en Sydney [58:14-35], y continúa: *¿O justificar por motivos económicos convencionales las reanudaciones de desmontes y terraplenes a través de Martin Place de los gobiernos sucesivos, finalmente realizadas en la década de 1960? ¿Cómo debemos tomar en cuenta los múltiples beneficios y costes de oportunidad de este tipo de proyectos?* La valoración de los elementos permanentes de una ciudad desafía las prácticas actuales de financiación y las bases del análisis de coste - beneficio. Su medición debe extenderse a través de décadas, incluso siglos, y los beneficios otorgados a las calles adyacentes, por el efecto de continuidad de tales obras públicas, impregnan la ciudad.

El primer ferrocarril de la terminal de Redfern, y el Harbour Bridge de Sidney, son algunos de los activos fijos más caros de la historia de Sidney, tal vez de Nueva Gales del Sur. *¿Cuál sería el costo de reemplazar hoy el ferrocarril City Circle ? ¿Cómo podemos medir a través de ocho décadas el incremento acumulado de valor incrustado en las propiedades desde la inserción del ferrocarril, o cuantificar la miríada de efectos de los muchos millones de viajes de pasajeros?* Las Obras Públicas estratégicas, como las vías de ferrocarril permanentes, afirman el compromiso, permitiendo una planificación a largo plazo fiable y segura [58:32].

Frente a estos interrogantes, Philip Thalis va realmente más allá de las cuestiones económicas de coste o de puro urbanismo, y se adentra en temas de cáracter, de identidad, de acontecimientos y de escala de las actuaciones, pertenecientes a la disciplina del paisaje y realmente imprescindibles para entender la ciudad. Las Obras Públicas permanecen frente a las inversiones privadas, porque responden a una dinámica de necesidad y manera de vivir totalmente diferente. Como afirma más adelante, *cada vez que se producen interferencias de los intereses privados con los públicos, se dificulta la correcta comprensión de las realidades urbanas.* Lo privado no suele influir sobre el carácter, salvo cuando se trata de actuaciones filantrópicas, así llamadas precisamente cuando su motivación es ajena al interés económico privado.

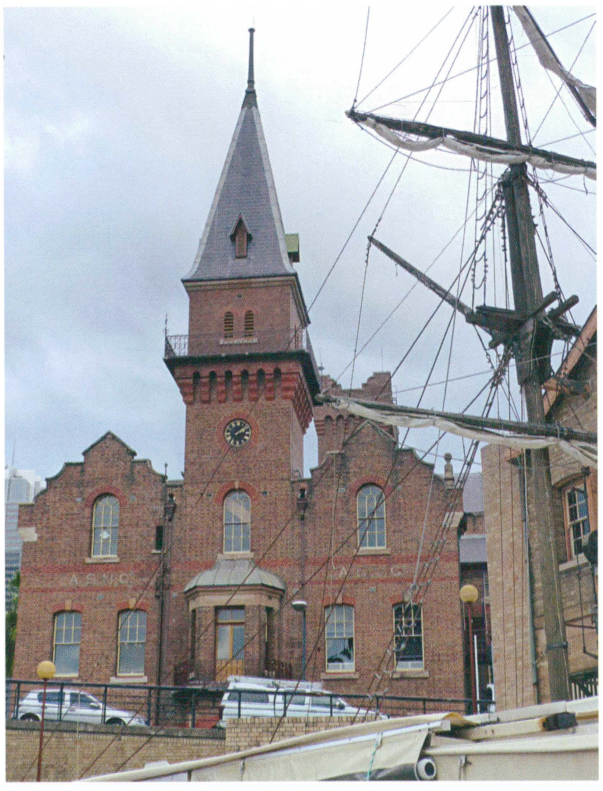
A medida que la sociedad se hizo más compleja durante el siglo XX, las actuaciones públicas se orientaron a la eficiencia urbana en lugar de a su esplendor. La congestión, la peste y otros problemas urbanos del 'viejo mundo' obligaron a reconstruir The Rocks y los muelles, el sistema de tranvía se expandió a los suburbios y, después del retraso impuesto por la Primera Guerra Mundial, se acometió la construcción del City Railway y el Harbour Bridge.

Al mismo tiempo, otras áreas de gobierno tomaron la responsabilidad del diseño de tipos de edificios específicos, por ejemplo, estaciones de ferrocarril y la vivienda pú-



Epping to Chatswood Rail Line.
Construido por ACS, 2009

Muelles, estaciones y edificios públicos





The Rocks
Campbells Storehouses, The Rocks

Patrimonio en The Rocks

blica. Los gobiernos locales, en particular la ciudad de Sidney, también comenzaron a diseñar y construir sus propios edificios, a rediseñar sus plazas y a consolidar sus calles.

Aunque la oficina del Arquitecto del Gobierno tuvo cierto papel en los inicios del Sidney moderno -en el diseño de la Central Station, por ejemplo- en las dos décadas de entreguerras su perfil se redujo. Sin embargo, su principal diseñador, el arquitecto Harry Rembert, anticipó el camino a seguir durante la década de 1930, diseñando edificios funcionalistas en las escuelas técnicas de Sidney y Newcastle e introduciendo principios de diseño moderno aplicables en una amplia gama de propósitos [47:12 y 13].

The Rocks es el barrio más antiguo de Sidney donde los convictos y sus familias construyeron sus hogares. Según la evidencia arqueológica hasta ahora conocida, el nivel de vida de los convictos aquí asentados era mayor del de sus correspondientes de Gran Bretaña e Irlanda. The Rocks creció rápidamente y en 1900 era una zona de viviendas apiñadas de trabajadores poco cualificados. En los informes oficiales, el área es con frecuencia referida como *'a dirty slum'* un 'sucio barrio bajo'.

Aunque la mayor parte de los lugares de antiguo poblamiento de aborígenes no han dejado restos arqueológicos, en The Rocks, hay evidencias de un campamento con restos de pescado y ostras datados hacia 1400.

En sitios como The Rocks, se hacen evidentes las diferencias de carácter entre la construcción orgánica según pautas respetuosas de lo público, frente a los desarrollos comerciales posteriores de áreas como Darling Harbour, o algunas zonas periféricas del propio The Rocks, amenazadas por los mismos intereses económicos. El paisaje resultante respira autenticidad y permite entrever cómo fue la ciudad cuando trataba de superar sus rasgos fundacionales, ligados a los pobladores anteriores, tanto aborígenes como convictos, sin renunciar a ellos pero afirmando su nuevo carácter.



Campbells Storehouses, The Rocks



Sailors Home, The Rocks



The Rocks

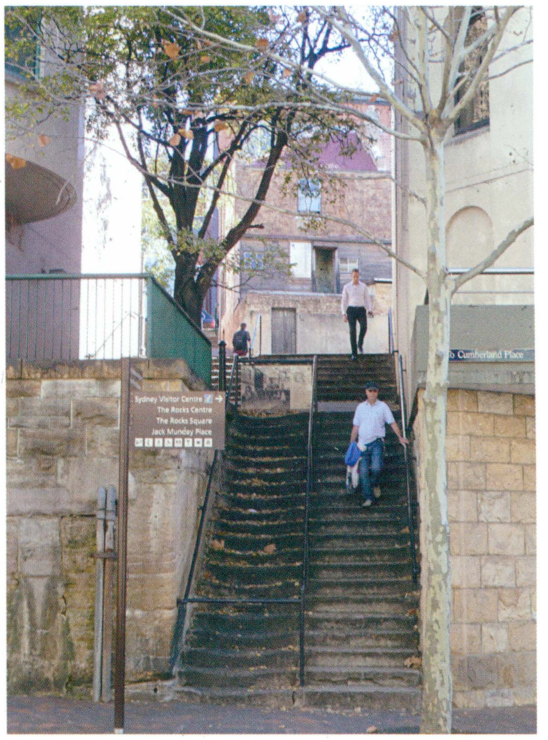


Cadmans Cottage, The Rocks



The Rocks





Harbour View Hotel, The Rocks

The Rocks

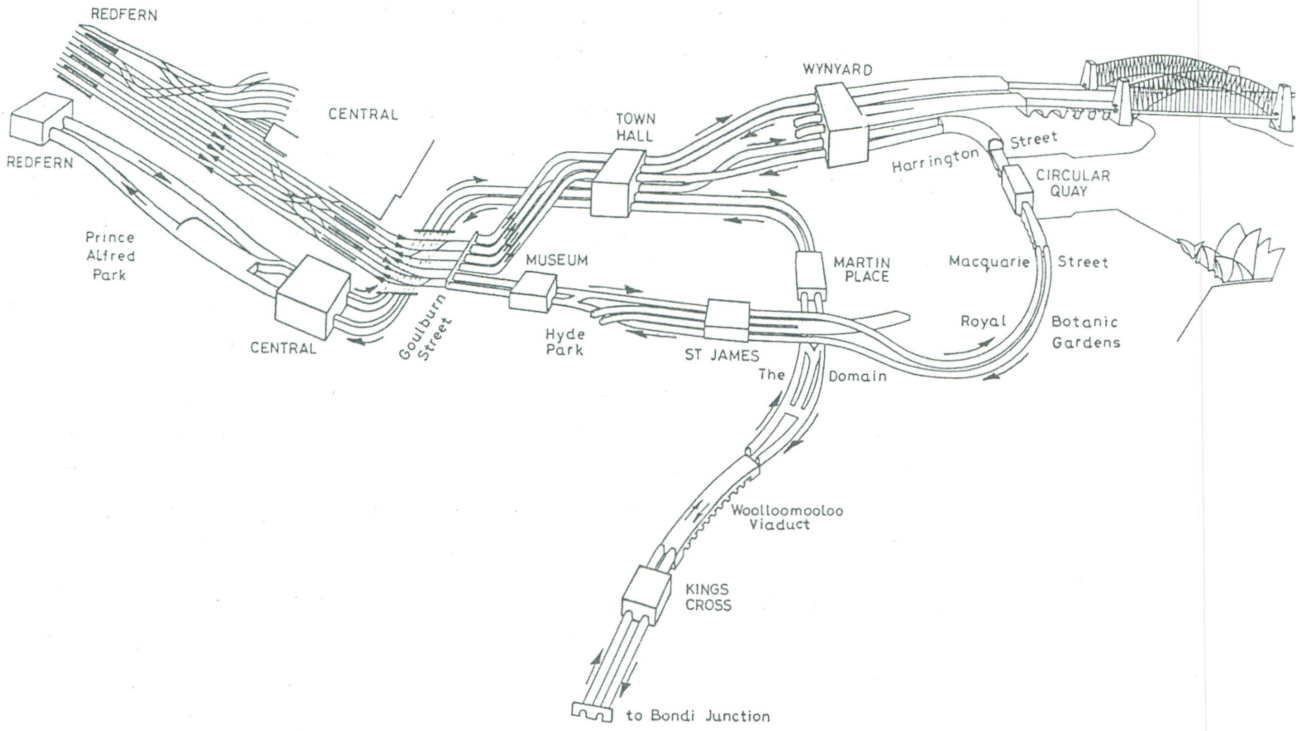
En The Rocks se ha respetado la memoria de ambos, como puntos de partida de la ciudad, frente a la presencia del Harbour Bridge y de la Opera House como esplendorosas realidades posteriores. El recuerdo de la peste bubónica, que tuvo allí uno de sus principales focos y afectó especialmente a los convictos por sus pésimas condiciones de vida, contrasta con la vista del Queen Mary II o el Queen Elizabeth amarrados en el no menos rutilante Circular Quay. Y ese contraste marca la escala del tiempo transcurrido entre ambos sucesos e imprime un carácter de superación a las trasformaciones sufridas por el barrio.

Durante las siguientes décadas, la ciudad fue consciente del número y magnitud de los problemas a resolver, asumiendo una decidida apuesta por la construcción planificada de la ciudad, con una visión de futuro hasta entonces nunca planteada.

Comisión de Mejora de Sidney

¿La mejora de lo público exigió un dilatado proceso de análisis de alternativas y toma de decisiones, que puso de manifiesto el elevado nivel tecnológico de arquitectos e ingenieros, y el respeto y consideración otorgados por los políticos a sus opiniones y propuestas. Como muestra de ello, basta un somero examen de los diarios de las comisiones encargadas de planificar Obras y Transportes Públicos, con el fin conseguir una aceptable movilidad para una población en crecimiento. Y todo ello, durante una época prebélica con creciente escasez de materias primas, precios en alza y carencias presupuestarias, que retrasarían la puesta en práctica de las decisiones hasta bien entrados los 1920.

El informe de la *The Royal Commission into the Improvement of Sydney and Its Suburb*s de 1909 (ya mencionado en el Cap. 3) abarcaba toda el área metropolitana con una serie de propuestas de fuerte componente público, presentadas por diversos técnicos y urbanistas, como los arquitectos John Sulman y John B. Barlow, el ingeniero Norman Selfe o el reformador social John Fitzgerald. Entre las recomendaciones se incluían proyectos ya iniciados, como la construcción de la nueva



Red de túneles de metro [23:91]

vía de borde de Hickson Road, algunas calles como High Street, muelles, cobertizos portuarios, almacenes, incluidas las viviendas y otras dotaciones públicas. También se discutieron varias propuestas urbanas, como la ampliación de Martin Place.

La forma urbana de los dos extremos de la ciudad fue objeto de discusión entre Selfe y Sulman. En Circular Quay había que elegir entre una estación de ferrocarril en un viaducto o enterrada bajo tierra en un túnel. Selfe apoyaba un esquema de viaducto para crear una nueva fachada de la ciudad; Sulman abogó por enterrarla para permitir la creación de una gran plaza urbana sobre el agua, lo que requería un mayor gasto. Se recomendó el enfoque más pragmático de Selfe [58:46], no tanto por razones de coste, sino de funcionalidad.

Claves del transporte público

De hecho, el asunto de la estación de Circular Quay había sido objeto de varias comparecencias ante la Comisión de los diferentes responsables de la ciudad, tanto de las vías de comunicación como de los vehículos y servicios. La estación era el eslabón clave de todo el sistema de transporte público de la ciudad, pues allí confluían carreteras y vías con automóviles, autobuses, tranvías, trenes y ferries. Y todo ello, como no deja de ser obvio en una ciudad como Sidney, ocurría en la orilla de Sydney Cove, la cala de mayor carga histórica y más emblemática de Sydney Harbour.

Lo que tenía que dirimir la Comisión, en realidad, era el futuro de todo el sistema de transporte en la ciudad-región de la bahía de Sidney, incluidos los siguientes asuntos claves: el futuro puente para vincular sus orillas Norte-Sur, el vínculo de Circular Quay con Central Station, el trazado definitivo del suburbano, la aceptación o rechazo del tranvía y de la reciente opción del automóvil privado, o la solución para las mercancías incluida su carga y descarga en los barcos, su recorrido para atravesar la ciudad o su conexión con el ferrocarril. La lectura del diario de sesiones de la Comisión es un extenso y profundo repaso a los conocimientos de urbanismo y transporte de unos profesionales - buenos conocedores de su trabajo- por unos con-

cienzudos comisionados, que aspiraban a proponer la decisión más correcta para cada uno de esos problemas en liza[34].

La tracción eléctrica

Uno de los temas subyacentes a todo ello era la cuestión de la tracción eléctrica para los vehículos de transporte urbano, de gran trascendencia sobre el resto de las decisiones. La comparecencia de William Hutchinson, *Chief Engineer for Railway and Tramway Construction* (Ingeniero Jefe de construcción de ferrocarriles y tranvías) tuvo en ello su punto álgido al constituir la base técnica del posible soterramiento del ferrocarril. La ciudad no gustaba del estorbo de los tranvías en superficie, pero los humos del carbón utilizado por la tracción a vapor complicaban el uso de túneles.

La energía eléctrica favorecía los tranvías pero, al mismo tiempo, permitía la expansión del metro subterráneo, que fue la opción ganadora en Londres, París, Madrid, Nueva York y casi todas las grandes ciudades del mundo. En Berlín, en cambio, se optó por el tren elevado para las conexiones metropolitanas, pero acompañado de un suburbano someramente enterrado por dificultades geotécnicas.

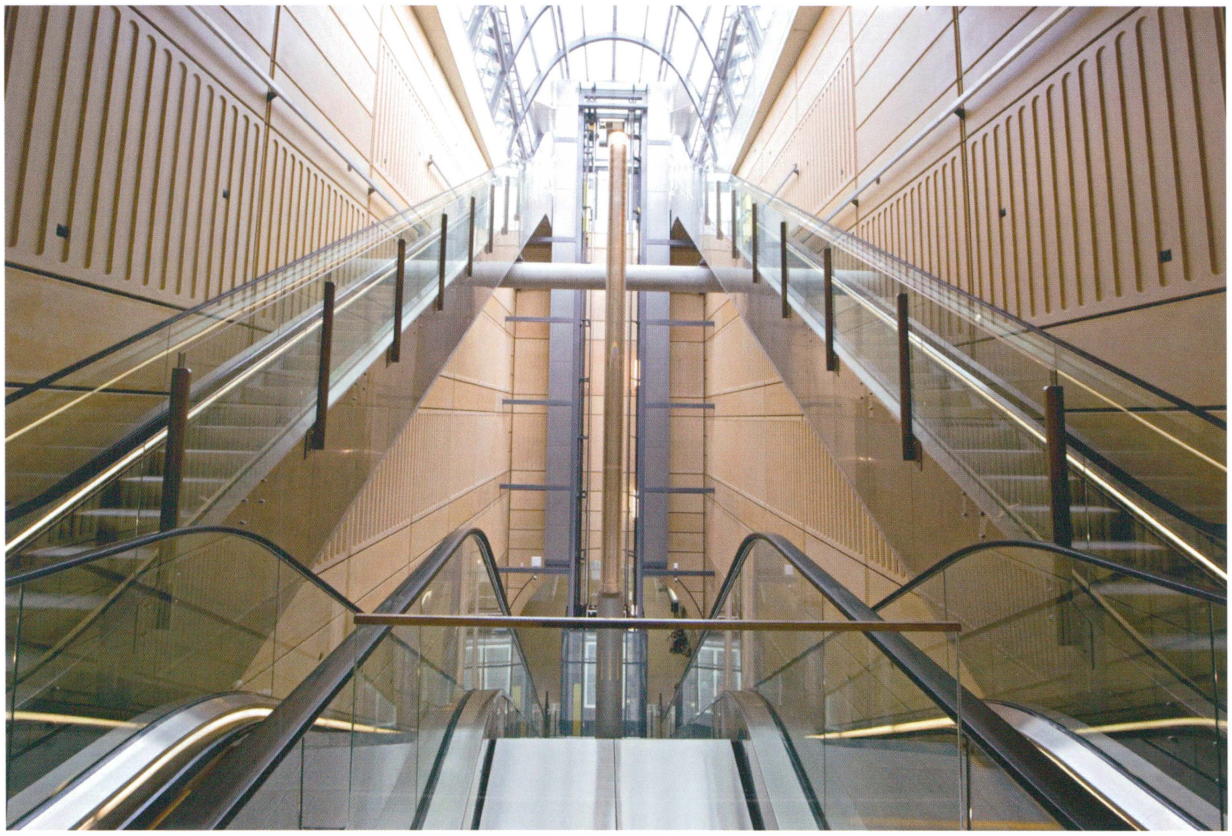
Hutchinson se extiende sobre la necesidad de completar el trazado del suburbano, de conectar ese trazado con el ferrocarril de cercanías en la estación de Elizabeth Street y con la ribera norte por encima del futuro Sydney Harbour Bridge, con todo lujo de detalles sobre pendientes y radios de curvatura máximos, un 3 por ciento y 10 'cadenas', antes de entrar en la cuestión concreta de túnel o viaducto para la estación de Circular Quay. El presidente de la Comisión se interesa por la posible obstrucción de una línea de metro sobre viaducto en el tráfico de la ciudad, en su pregunta número 120:

- ¿No cree usted que tal viaducto podría ser un impedimento para el tráfico?

- Sí– responde Hutchinson, un impedimento considerable.



Epping to Chatswood Rail Line 14. Construido por ACS, 2009



Tráfico y accesos a los suburbios

¿Tras múltiples preguntas de otros comisionados sobre trazado, coste, proximidad a las oficinas, coexistencia de tráficos al mismo nivel, referencias a la tracción eléctrica en California y en Boston, el diario de sesiones continúa con la comparecencia de John Kneeshaw, *Tramway Traffic Superintendent*, quien apunta que los pasos elevados son ruidosos e interfieren con el tráfico de las calles. Luego comparece William M. Gordon, *City Surveyor of Sydney*, quien es preguntado por el transporte de las mercancías de Darling Harbour a través de la ciudad, y luego por las molestias de la estación para los peatones, en la pregunta 604 de James Graham:

- *¿No cree usted que el actual estado de Circular Quay es alarmante desde el punto de vista de los peatones?*

- *Es un sitio horrible– responde Gordon.*

La Comisión continúa con sus sesiones y el 29 de ese mismo mes de junio de 1908, comparece John Harper, *Chief Traffic Manager, New South Wales Government Railways*, para abordar cuestiones metropolitanas. Harper afirma que el crecimiento del tráfico es imparable e independiente de las oscilaciones económicas, y que resulta imprescindible extender el ferrocarril hacia los suburbios del Este. A preguntas de Sulman, Harper explica que el ferrocarril llegaría a estaciones situadas en el centro de los respectivos suburbios, servidas a su vez por líneas de tranvía. El presidente de la Comisión pregunta, en clara anticipación a los generalizados abonos de transporte actuales (núm. 686).

- *¿Propondría usted, con tal sistema, expedir 'billetes de temporada conjuntos para ferrocarril y tranvías'*

- *Probablemente, eso ocurrirá –responde Harper.*





Chinatown

Alamein Fountain, Potts Point





Cascade Street, Paddington

Ramificaciones vitales para la ciudad

- Entonces, una persona que sale de la ciudad ¿podría sacar un billete para todo el viaje?

- Sí – es la lacónica y contundente contestación de Harper.

La profundidad alcanzada por las preguntas y respuestas sobre tan variados temas abarca no sólo las cuestiones específicas del transporte público, sino las complejas ramificaciones de su plena integración en la vida de la ciudad. La Comisión y los técnicos comparecientes son bien conscientes de los problemas y sus posibles soluciones, mostrando estar al día de lo que se hace en todo el mundo en casos similares.

En la Central Railway Station, aún sin terminar, Sulman propuso convertir Belmore Park en un parque circular rodeado por una carretera en dos niveles y un edificio de varios pisos con una arquería continua, una versión gigante del Royal Circus de Bath. Esto resolvería la disyunción del vestíbulo de la estación y las calles circundantes en diferentes niveles. Selfe propuso el levantamiento de las calles y el parque hasta el nivel de la explanada. La Comisión real también recomendó la realización de la línea ferroviaria City Circle, confirmó la colocación de sus estaciones, y propuso utilizar el relleno de su excavación para continuar el relleno del extremo sur de Darling Harbour [58:46].





Oxford Street, Paddington

No destruir la belleza

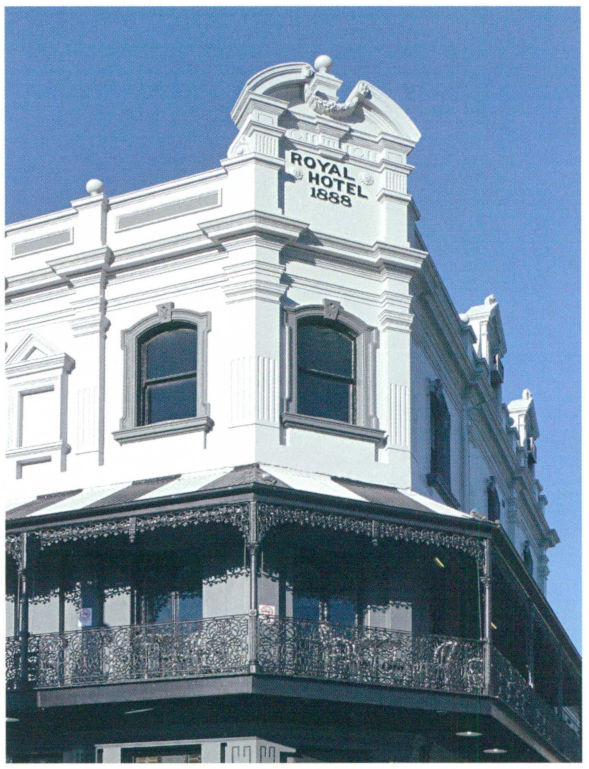
A lo largo de las sesiones es manifiesta la preocupación sobre el resultado estético de las Obras Públicas propuestas: basta ver la pregunta 184, de Selfe, en relación con la estación:

> *- En relación con la apariencia de la ciudad, desde un punto de vista estético ¿No cree usted que los viaductos podrían desfigurarla en gran medida?*
>
> *- No creo que el viaducto previsto en Central Railway Station contribuya a desfigurar la ciudad– responde Hutchinson.*
>
> *- Pero ese es de piedra. ¿Los viaductos sobre las calles serían todos diferentes de ese?*
>
> *- Si, pero no podría evitarse en todas partes. Por ejemplo, habrá un largo viaducto [metálico] de acceso al puente de la orilla Norte.*

Como se ve, el arquitecto llega a entrar en los detalles de formas y materiales, anticipando, ya en 1908, que los viaductos dejaran de construirse con fábrica de piedra o ladrillo. Por su parte, el ingeniero apunta que el posible viaducto de acceso al Harbour Bridge, a pesar de no conocerse el proyecto definitivo, no podrá ser de piedra sino metálico.



Oxford Street, Paddington



Royal Hotel, 1888, Five Ways, Paddington



Glebe Town Hall, Glebe





Oxford Street, Darlinghurst





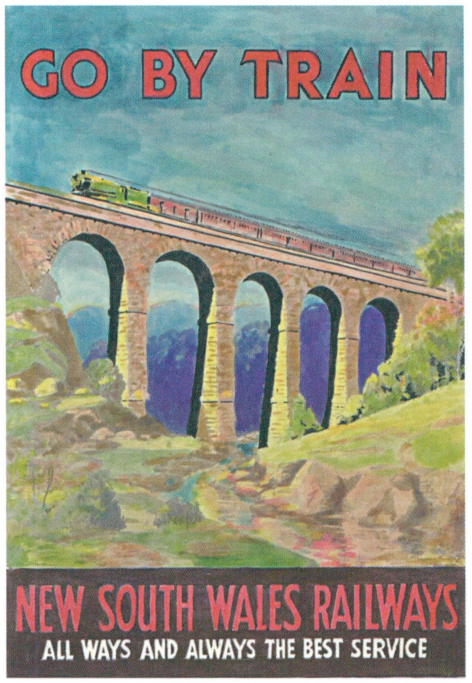
Glebe Street, Glebe

Post Office, Darlinghurst



Paddington

Oxford Street, Darlinghurst





Go by train. All ways and always the best service, poster. New South Wales Railways, 1936-1938. Courtesy of Australian Railway Historical Society, Railway Resource Centre, 523582

Delightful views from the carriage windows: New South Wales Railways. All ways and always the best service. Frederick Henry Gladstone Longstaff & NSW. Department of Railways, 1940. Colourtone Ltd, Sydney. Courtesy of National Library of Australia, nla.obj-138343958

Red de ferrocarriles eléctricos, 1916

En 1910, la eleción del sistema de suburbano a elegir era un tema candente. Se había hablado mucho de la conveniencia del metro o los tranvías eléctricos en las comparecencias de la Comisión de Mejora. Pero el tema había madurado y las opciones estaban claras: en 1916 apareció un 'Informe sobre las propuestas de ferrocarriles eléctricos para la ciudad de Sidney', firmado por J. C. Bradfield, M. E., M. Inst. C. E. (Master of Engineering, Member of Institution of Civil Engineers). El informe era muy amplio y, a pesar de lo conciso del título, cubría de forma extensa el tema del Transporte Público en Sidney [8][35].

Recomienda la electrificación de los ferrocarriles suburbanos a Parramatta, Hornsby, Sutherland, y Bankstown; así como la construcción del City Electric Railway, y de ferrocarriles eléctricos a los suburbios del Este, Oeste y Norte de Sidney. También recomienda la construcción de dos puentes sobre el puerto, uno de 488 m (1600 ft), la luz del posterior Harbour Bridge, y otro algo menor, de 411 m (1350 ft), la electrificación de ferrocarriles suburbanos a otros cuatro suburbios, Penrith, Campbelltown, Waterfall y el Hawkesbury River y la construcción de 'tranvías subterráneos' por un importe de unos 20 millones de libras.

El informe es bastante prolijo y hace recomendaciones de tipo general, pero también entra en detalles concretos sobre la base de lo observado en Nueva York y Londres. Las conclusiones de cada uno de sus 25 apartados consisten en reglas de buena práctica. Por ejemplo, el apartado 6, dedicado a los cruces, termina recomendando la supresión de todos los pasos a nivel, mientras el dedicado a estaciones, exige un doble andén en las estaciones de fin de línea, para que los viajeros salgan por una puerta y entren por otra. Pero mezcla reglas de tipo general, propias de un manual, con descripciones detalladas de los modelos de máquinas excavadoras, aunque no deja de incluir planos específicos de ubicación de las redes y estaciones.

El apartado 21 establece claramente las prioridades de actuación, antes de valorar el coste de todo el plan. La máxima prioridad es electrificar los ferrocarriles existentes,





Cronulla Rail Station

luego utilizar al máximo el material existente y en tercer lugar corregir los gálibos para mantener el mínimo fijado en toda la red. Después será ya posible comprar nuevos trenes y, por último, construir el City Railway y los ferrocarriles eléctricos a los suburbios del Este, Oeste y Norte.

Ubicación de las estaciones

Según el informe, las estaciones de las primeras líneas de Metro deben situarse bajo plazas o calles muy anchas, para permitir su construcción a cielo abierto, pero la reflexión sobre la Central Station es tratada de otra manera. En ella prima el relato histórico, y el informe recoge las decisiones de las sucesivas comisiones, una detrás de otra.

Al tratar de las estaciones, Bradfield entra a considerar cuestiones menos técnicas y el informe adquiere otro tono, pues se trata de piezas clave de la ciudad que, a su vez, están relacionadas con la selección de las líneas principales, sus conexiones y sus paradas. En principio, se pretendía una ubicación más céntrica, pero la negativa del público a ceder un solo palmo de terreno de Hyde Park para el Metro o el ferrocarril, motivó su desplazamiento hacia el Sur, generando la necesidad de dos estaciones entre Central Station y Circular Quay [8].

La tiranía de la cota

Igualmente interesante es la cuestión de la cota de las vías en Central Station, en principio prevista para que la línea alcanzase Circular Quay como tramo subterráneo. Al decidir que pasase por Circular Quay en viaducto, la estación central debía levantarse unos metros, como finalmente se hizo. Pero se tardó algo más en tomar la decisión porque se cruzó la posibilidad de nivelar The Rocks, para que el ferrocarril tuviera más recorrido y pudiera alcanzar la cota del Harbour Bridge más suavemente.

El vínculo entre el puente y las dos estaciones se hizo evidente con la escasa ductilidad del ferrocarril respecto a las pendientes. Cualquier decisión sobre la cota de alguna de las tres piezas clave de la movilidad de Sidney, tenía inmediata repercusión en las otras dos, obligando a retrasar las decisiones hasta tener un plan general del sistema.



Light Rail- T4 Eastern Suburbs and Illawarra Line en el cruce con Eastern Distributor, desde Sydney Tower

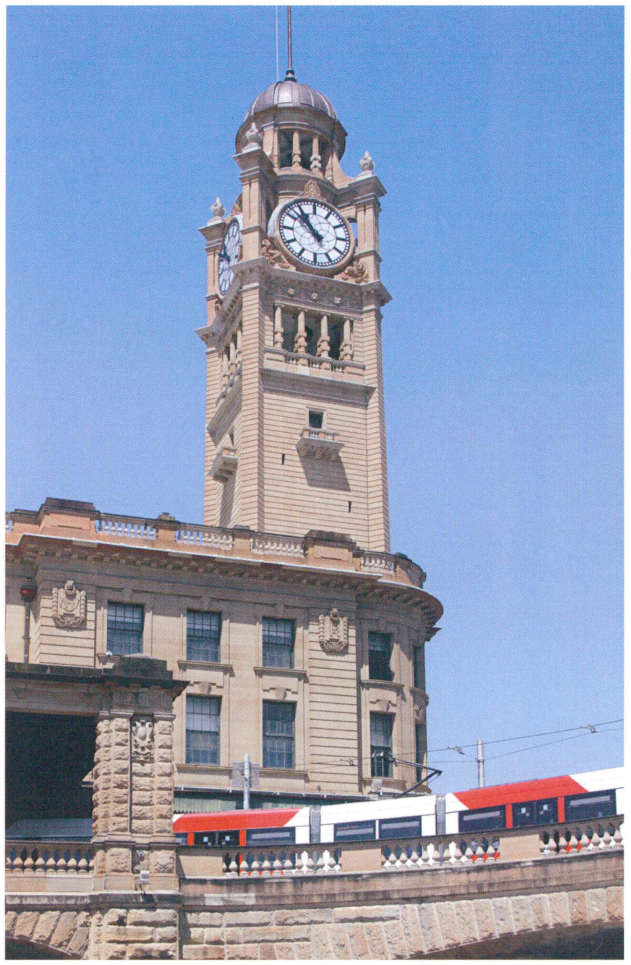
Del tranvía al Light Rail, 1997

Los tranvías abandonaron la ciudad cuando empezó a funcionar el Metro, pero las vías volvieron a ocupar las calles a finales de los 1990. Primero fue un monorraíl que conectaba Darling Harbour con el CBD y entró en servicio en 1988, realizado tras las obras de renovación urbana de las zonas interiores de Darling Harbour y Pyrmont, realizadas en los 1980 y 1990.

La escasa integración del monorraíl con los demás modos de transporte, unida a la progresiva remodelación de la península de Pyrmont, que incluía el primer casino legal de la ciudad, impulsaron la idea de utilizar una sección en desuso de una línea de ferrocarril metropolitano de mercancías para un tren ligero. Se actualizó un tramo de vía entre Pyrmont y Haymarket y se construyó otra nueva sección por el centro de la calle para enlazar la línea con Central Station. La actuación se realizó con financiación pública-privada participada por la empresa española Acciona y se inauguró en agosto de 1997, con el nombre de Sydney Light Rail.

La nueva línea tiene unos 13 km de longitud y 23 estaciones, pero hay una segunda línea en construcción desde Circular Quay por el este del CBD hasta Central Station, y están previstas dos líneas más para cubrir Western Sydney, llegando hasta Parramatta. En principio, la incorporación de este nuevo modo de transporte al sistema integrado de NSW, tiene el objetivo de sustituir los numerosos autobuses que ahora cubren el servicio en la zona Este, atendiendo a los estadios de Sydney Football Stadium y Sydney Cricket Ground, el hipódromo de Randwick Racecourse y la universidad de New South Wales.

El sistema de tren ligero tiene gran potencial y hay varias zonas en estudio para su posible implantación. Según su viabilidad, en varias de estas zonas el nuevo Light Rail utilizaría corredores diseñados para los antiguos tranvías, como en la Anzac Parade, una vía ajardinada de gran anchura con dirección Norte - Sur, que llega prácticamente a Botany Bay pasando bastante cerca de la playa de Maroubra.





Light Rail en Central Station (1997)

The Star Light Rail Station (1997)



Light Rail (1997)



Sistema de parques

1. Taronga Zoo
2. Cremorne Reserve
3. Dawes Point Park
4. Observatory Hill Park
5. Botanic Gardens
6. Domain Park
7. Hyde Park
8. Cook and Phillip Park
9. Chinese Garden
10. Wentworth Park
11. Belmore Park
12. Paddington Reservoir Gardens
13. Prince Alfred Park
14. Moore Pack
15. Queen's Park
16. Centennial Park

Parques en el centro

La construcción de las principales estaciones de Metro y ferrocarril produjeron algunas oportunidades de desarrollo del espacio público, como en la plaza de Wynyard bordeada por las calles de York, Carrington, Barrack, Wynyard y Margaret. La idea de crear allí una plaza con un parque venía de antiguo y a partir de los 1850 la ordenación de las calles circundantes permitió un parque de tipo inglés vallado con una verja de hierro, rodeado de grandes casas residenciales de cuatro y cinco pisos. En torno al cambio de siglo, las viviendas empezaron a ser sustituidas por oficinas, grandes almacenes y edificios comerciales, aumentando la altura construida en torno a la plaza y alterando su carácter residencial.

En los 1920 la construcción de la estación de Wynyard y del ferrocarril City Circle destruyeron el parque de la época victoriana e introdujeron con fuerza la moderna infraestructura de la ciudad. Bajo la ensanchada York Street se excavaron la estación multinivel y el acceso, pero la entrada principal de la estación, con sus escaleras mecánicas de madera hasta la explanada, se alojó dentro de la nueva Railway House de 45 m de altura y fachada de cerámica verde, diseñada por los arquitectos Budden y Mackey y terminada en 1936. El edificio llegaba al límite de altura entonces permitido en la ciudad, y alentó las fusiones de parcelas y la construcción de nuevos edificios comerciales, rodeando finalmente el parque.

Bajo la plaza, la nueva estación en caverna de ferrocarril y tranvía impulsada por Bradfield asumía el papel de parada intermedia en el centro de la ciudad. Tras la Segunda Guerra Mundial se realizaron nuevas excavaciones bajo el parque, cubriendo con una cúpula de cristal el vestíbulo de la estación y conectándolo con George St y más allá, a través una extensa red peatonal subterránea bajo los edificios. Para Thalis, y Cantrill, *tales estrategias, en boga en su época, estaban dirigidas a crear una ciudad de múltiples niveles para separar los peatones de los coches* [58: 96]. Con todo, la red multiplica y diversifica los accesos a la estación, siguiendo las pautas neoyorquinas tan distintas de las europeas, y deja la superficie de la plaza para viandantes y entrada a los hoteles y edificios, con una importante terminal de autobuses en Carrington Street con líneas hacia el lado norte del puerto.

Modernismos en Hyde Park

Entre las zonas remodeladas como parques del centro de la ciudad cabe incluir al propio Hyde Park, que pasó de pasto del común y zona de conmemoraciones a convertirse en un parque abierto al público de 16 ha. De acuerdo con las recomendaciones de la *Royal Commission into the Improvement of Sydney and Its Suburbs* de 1909, las calles de borde del parque fueron ensanchadas, perdiendo algo de la superficie original y algunas de las plantaciones de su perímetro.



Park Street







Hyde Park

Hyde Park desde Sydney Tower

Las mayores modificaciones fueron debidas a la construcción del túnel del ferrocarril City Circle, en 1928. Su construcción en trinchera, incluidas las estaciones de Museum y St James motivó la retirada de muchos árboles de las primeras plantaciones. El concurso para su reforma fue ganado en 1929 por el ingeniero Norman Weekes, con una propuesta que seguía los principios de la época del movimiento City Beautiful introduciendo elementos constructivos para embellecer el parque, como muros de arenisca, tramos de escaleras, farolas y fuentes. En lugar de los clásicos parterres ornamentales defendió la necesidad de grandes praderas soleadas beneficiosas para la salud y el recreo. Propuso acompañar estas praderas de grandes ejemplares arbóreos de especies nativas australianas[36] que flanquean el eje longitudinal. Las sucesivas modificaciones posteriores del parque fueron introduciendo plantaciones y arbustos ornamentales tradicionales y otras especies extranjeras como las palmeras.

Su propuesta profundizaba en el fraccionamiento de parque, con una gran avenida central plantada con dobles filas de *Ficus* y una mayor formalización de ámbitos propios en las dos mitades del parque, a ambos lados de la Park St [58:138]. El espacio norte se centró en una plaza circular de donde parten varios paseos radiales en torno a la Archibald Fountain, diseñada por el escultor francés François Sicard en 1932, para conmemorar la alianza con Francia de la Primera Guerra Mundial. La fuente de planta hexagonal está presidida por una escultura en bronce de Apolo rodeado de otras figuras míticas con múltiples surtidores.



Anzac Memorial

Al Sur se colocó el Anzac Memorial y su Pool of Remenbrance (Estanque del recuerdo) de forma rectangular, que fue objeto de un concurso de diseño en 1929, ganado por el arquitecto Charles Bruce Dellit en colaboración con el escultor George Rayner Hoff. La propuesta consistía en un templete escalonado de doble simetría, rematado por una cúpula decorada con 120.000 estrellas en su interior, una por cada uno de los australianos que participaron en la guerra. El monumento está diseñado en un modernismo decorativo, o estilo art déco, tratado como una gran escultura bastante ornamentada, y alberga en su interior algunas sedes de organizaciones de soldados y marinos veteranos[37].

El Anzac Memorial de 1930 conmemora el papel de las fuerzas armadas en los grandes conflictos del mundo y, en concreto, la fecha del 25 de abril, día anual de Anzac (Australian and New Zeland Army Corps), correspondiente al desembarco de

soldados australianos en Gallipoli, Turquía, como parte de la campaña de la Primera Guerra Mundial. En Hyde Park el duelo se conjuga con el orgullo nacional pues, popularmente, se ve como el momento en el que se forjó la identidad nacional australiana. Últimamente, Gallipoli se ha convertido en destino escogido por los jóvenes mochileros australianos en su viaje por Europa.

Sandringham y Nagoya Gardens

En la esquina Sureste de la parte Norte destaca el Sandringham Garden, diseñado por el primer paisajista cualificado en Australia, Ilmar Berzins, e inaugurado en 1954 por la reina Isabel II, sobre el lugar ocupado antiguamente por un quiosco de música. Estos jardines, junto con las Memorial Gates, son muestras del fervor por la realeza inglesa de los 1950, y conmemoran la muerte de los reyes George V y George VI. Su centro rehundido está ocupado por una fuente circular rodeada de una pradera y abrazada por dos pérgolas cubiertas de glicinias, ubicadas en un nivel superior al cual se asciende mediante unas escalinatas circulares. El mosaico de la fuente central con surtidores es el primer ejemplo de utilización de motivos aborígenes en el diseño urbano del país, y el conjunto se rodea de parterres geométricos.

En la esquina Suroeste de Hyde Park North se encuentra Nagoya Garden (1983), con un ajedrez gigante (1972) junto a la entrada de la St. James Railway Station (1934). La otra estación, Museum Station (1934), se ubica en la esquina suroeste de Hyde Park South. Las dos estaciones de Metro situadas en las esquinas no perturban al parque y son de estilos muy diferentes: Museum es una bóveda de estilo parisino mientras St James muestra una estructura metálica abierta expresamente, con muros divisorios arqueados.



St. James Station, Hyde Park

Archibald Fountain, Hyde Park



La Archibald Fountain[38] es una actuación pública que celebra la virilidad de la construcción del imperio y la imposición de orden sobre la tierra. Sin embargo, para Susan King, la Archibald Fountain *crea una sensación de intimidad, en el centro de un lugar público: la figura desnuda de Apolo, su carne de bronce reluciente con agua, introduce en la ciudad una masculinidad que es sensual, juguetona, aunque vulnerable: tal vez no es de extrañar que en los años 1950 y 60, la fuente se convirtió en un triunfo homosexual*. Luego pasó por años de abandono y deterioro, quizás porque sus figuras paganas no debían ser muy del gusto oficial [41:108].

Contrastes de carácter

Como resumen, para Thalis y Cantrill, *Hyde Park es el parque urbano sobresaliente de Sidney, un clásico de su tipo, comparable al Jardín de las Tullerías en París. Los monumentos conmemorativos gemelos - fuente y memorial, circular y rectilíneo, exuberante y solemne - forman una dialéctica extraordinaria, tanto simbólica como espacial. El parque continuó acumulando innumerables monumentos y acoge numerosos acontecimientos políticos o de entretenimiento. Sus grandes árboles, amplias praderas, jardines, fuentes y rincones íntimos aseguran la diversión diaria en la densa ciudad* [58:138].

Cook and Phillip Park

Al Noreste de Hyde Park y frente a St. Mary´s Cathedral se ubica el Cook and Phillip Park, un remanente de los expansivos terrenos públicos que originalmente cubrían todo el lado oriental de la ciudad, que fue delimitado y reservado para futuro parque durante el siglo XIX. La parcela, de fuerte pendiente, limita por el Norte con la catedral católica de St. Mary y se separó de la planicie de Hyde Park situada al oeste con la construcción de College Street en 1832.

Antiguamente estos terrenos estaban a las afueras de la primitiva ciudad y tras la finalización de los Hyde Park Barracks albergaron, desde 1819, un jardín amurallado



Cook & Phillip Park









Cook & Phillip Park

para los convictos que incluía una caseta para el jardinero, pero fue abandonado en 1831 por la pobreza de su suelo. En 1878 se construyó Boomerang Street como ruta diagonal que permitió a los tranvías, instalados en 1894, superar la pendiente del escalón y conectar el centro con Woolloomooloo, Garden Island y los suburbios del Este. Esta primera vía dividió la parcela en dos zonas triangulares luego convertidas en dos parques: Phillip Park al noreste en honor al primer gobernador, Captain Arthur Phillip, y Cook Park al suroeste, en recuerdo del explorador británico Captain James Cook.

Durante todo el siglo XX, los jardines permanecieron en un estado más o menos descuidado, sucesivamente afectado por las reformas de las escalinatas de la catedral. Pero en 1994, el Ayuntamiento de Sidney publicó una propuesta paisajista para la zona, redactada por Richard Francis-Jones y Oi Choong, que cerraba las calles y reunía los trozos triangulares de los parques con una gran terraza alineada con el alzado frontal de la catedral. Sobre esa idea, el Ayuntamiento encargó una propuesta más ambiciosa para esos 'parques olvidados' a los arquitectos paisajistas Lawrence Nield and Partners and Spackman Mossop.

La terraza se aumentaba *dramáticamente* de tamaño para cobijar bajo ella una piscina, un gimnasio, un restaurante y un aparcamiento público. Eso generó un gran debate público sobre la incongruencia de usos entre la piscina y la catedral, que se llegó a considerar poco respetuosa. Pero el gran problema de diseño era la falta de relación entre la gran terraza pavimentada a lo largo de College St, el parque agrandado, los usos públicos y las calles realineadas. El conjunto reunía la potente fachada de la catedral con el fino alzado del Australian Museum y fue suavizado con la introducción de grandes láminas de agua y varias fuentes sobre la terraza, más un borde articulado hacia el sur en William St, la prolongación de Park St [58:144].

Los actuales estanques de College Street, denominados *'reflexion pools'*, disminuyen las cargas del posible uso sobre la terraza de las piscinas ubicadas debajo. Este centro acuático aprovecha el máximo de luz natural y está decorado con motivos deportivos: ocho grandes paneles de la artista Wendi Sharpe y relatan la vida de la actriz y campeona australiana de natación Annette Kellermann (1886-1975). El Yurong Water Garden, diseñado por Anita Glesta, recrea el arroyo Yurong Creek, que recorría el borde del Cook and Phillip Park hasta Woolloomooloo Bay, con una fuerte presencia de las rocas areniscas.

Prince Alfred Park

El Prince Alfred Park un parque de 7,5 ha situado en Surry Hills, al Sur de Central Station. Antes de la llegada de los colonos este terreno contenía un afluente de Blackwattle Creek y se denominaba Cleveland Paddocks por la cercana Cleveland House (1820), todavía conservada en la esquina de Bedford y Buckingham St. Parte del terreno se escindió para la construcción del tren que lo limita en su lado oeste (1850-1855) y para Cleveland Street Public School (1856). El terreno restante se constituyó como reserva pública en 1865 y tres años más tarde se le otorgó el nombre de Prince Alfred Park, en honor del segundo hijo de la reina Victoria en su visita a la ciudad.

En 1869 albergó la primera feria de la Agricultural Society y al año siguiente la primera exposición importante que se celebró en Australia, la Intercolonial Australian Exhibition, para conmemorar el centenario de la llegada del Capitán Cook a Botany Bay, predecesora de la primera Exposición Internacional en el Garden Palace en The Domain (1879)[39]. El arquitecto Benjamin Backhouse fue encargado del diseño y realizó una propuesta innovadora para finales del XIX, según las tendencias de los jardines de las exposiciones universales, principalmente la de París de 1867. Posteriormente, albergó numerosas ferias de agricultura y otros eventos como el War Memorial Museum de 1925 a 1936, que luego se trasladó a Canberra para ser finalmente demolido en 1954.

Espacios y dotaciones deportivas

De acuerdo con las tendencias americanas, durante la primera mitad del siglo XX se añadieron espacios y dotaciones deportivas a los parques, como propugnaba Robert Moses en Nueva York, para cambiar su inicial carácter contemplativo por más ejercicio físico y actividades lúdicas. En Alfred Park se construyeron unas pistas de tenis y un parque infantil, posteriormente sustituido por el Coronation Playground (1939) para conmemorar la coronación del rey George VI. En 1954 se construyó la piscina y cinco años más tarde una pista de patinaje sobre hielo en su parte posterior, demolida en 1997[40].

Recientemente el equipo formado por el estudio paisajista Sue Barnsley Design, Neeson Murcutt Architects y City of Sydney han rediseñado este parque que incluye la primera piscina exterior climatizada de la zona, Prince Alfred Park Public Pool, inaugurada en 2013 y ampliamente galardonada[41]. El nuevo proyecto reinterpreta de forma poética los grandes parques de Sidney del siglo XIX, recuperando su memoria y haciendo un guiño a la historia del lugar. Cuenta con una cubierta verde, un sistema de eficiencia energética y otro de filtración, recogida, almacenamiento y reutilización del agua de lluvia. La reforma incluye cientos de nuevas especies tropicales y plantas suculentas, pero todavía se conservan grandes ejemplares de higueras Moreton Bay (Ficus macrophylla) del proyecto de 1870 en los bordes del parque, y palmeras (Washingtonia robusta y Phoenix canariensis) del periodo de entre guerras en el interior[42].





Allianz Stadium

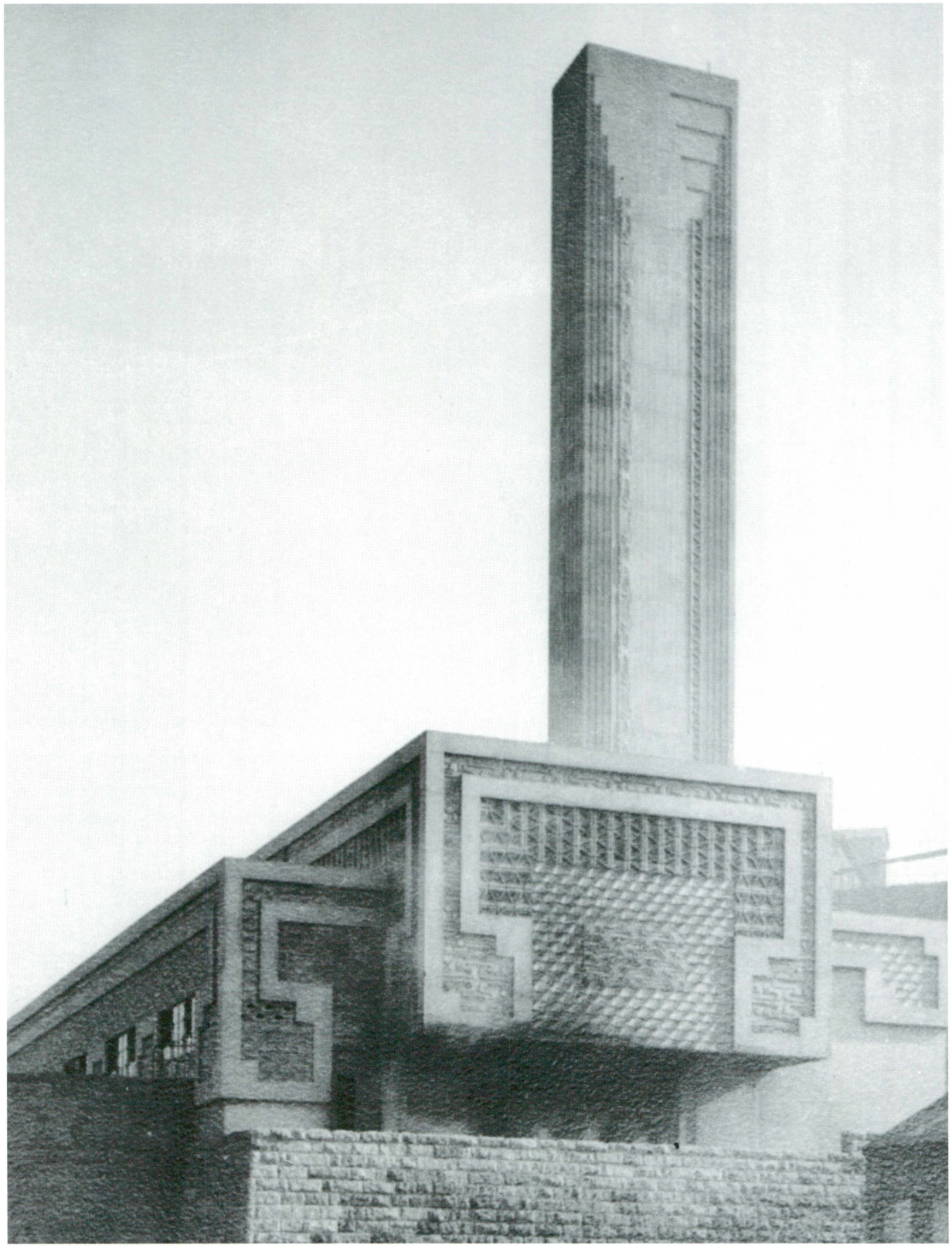
Expresionismo - art déco



Wychbury, 5 Manning St - Potts Point



Grace Hotel - King Street

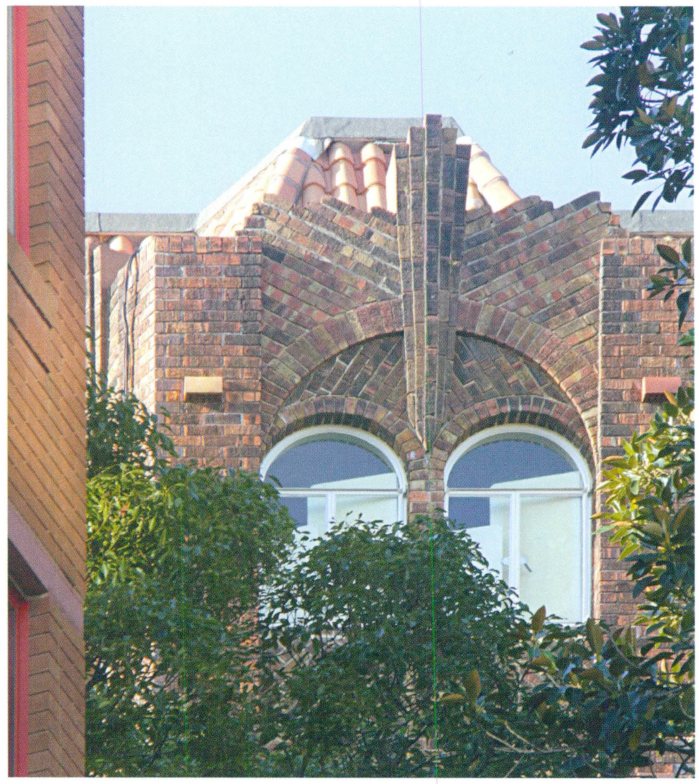


Exterior view of Pyrmont Incinerator from south-west, Sydney. Walter Burley Griffin & Eric M. Nicholls, 1935. Courtesy of National Library of Australia, nla.obj-150422021

De la misma época y gran significación modernista es el demolido Pyrmont Incinerator, construido por Walter Burley & Marion Griffin en 1937 y mantenido en funcionamiento hasta su derribo en 1971 para construir apartamentos. Estaba situado en una zona industrial y, tanto la elección del sitio donde debía ubicarse, como su aceptación por el público o su proceso de su demolición, finalmente realizada en 1991, fueron largos y conflictivos [26:54].



Winston Buildings - Ithaca Road



Elisabeth Bay Road / Greenknowe Av





Parramatta Book Store-333, Church St



Edgewater Bd., 6 Billyard Av, 1936

Más agua para la ciudad

Puesta en marcha del Upper Nepean

La visión de la ciudad como un amplio territorio se implantó también como visión de los recursos necesarios para aprovisionarla. El Upper Nepean Scheme aprobado en 1880, ya mencionado, se completó a partir de 1907, extendiéndose hasta 1935, con la construcción de las cuatro principales presas de Cataract, Cordeaux, Avon and Nepean, todas de similar construction, pero con distintos matices de estilo y terminación. Con ese esquema, el agua del Cataract River embalsada en Broughton Pass se conducía hasta el depósito de Crown Street, a 100 m de distancia. Posteriormente, el plan fue ampliado para incluir las presas de Warragamba y Woronora.

Retrasos y contingencias

Hasta la entrada en servicio de las nuevas presas, el Upper Nepean Scheme no era inmune a los efectos de la sequía, como ocurrió en la severa sequía de 1899 a 1903, cuando el nivel del agua en la Prospect Reservoir llegó a estar extremadamente bajo. Una vez más fue instigado un plan de emergencia. Al lado de la cuenca de salida se construyó una estación de bombeo, consistente en nueve bombas accionadas por motores de vapor, para la elevación de agua desde el depósito a un canal de flujo en el techo de la estación. El flujo descargaba en el Lower Canal, adyacente a la cuenca de salida.

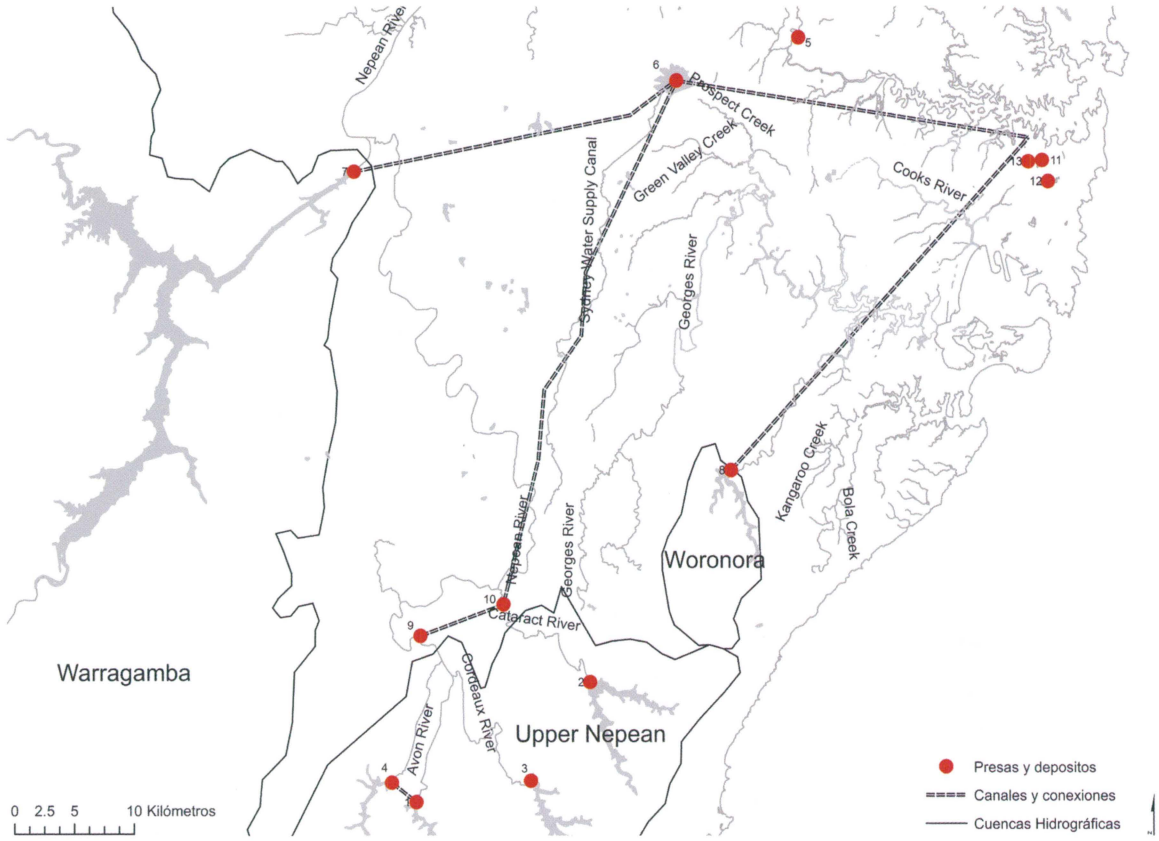
Otra obra de contingencia fue la construcción de una estación generadora de energía eléctrica accionada por vapor en la estación de ferrocarril de Menangle, para alimentar una estación de bombeo aislada en la cercana Nepean Gorge, elevando así el agua del río Nepean al Upper Canal. Una tercera propuesta consistía en una estación de bombeo en el mismo río cerca de Penrith, impulsada por turbinas de vapor Parsons, entonces recién desarrolladas. Dos de ellas fueron importadas por la Junta en 1903, el año de comienzo de la sequía, pero no entraron en servicio hasta 1908, cuando fueron instaladas en la estación de bombeo de Ryde [23:23].

Cuatro presas por administración

La gravedad de la sequía había mostrado a la población urbana lo experimentado tiempo atrás por la gente de campo, esto es, la irregularidad de las precipitaciones en Australia. Sobre ese transfondo y con el fin de paliar los efectos de futuras sequías, se decidió un plan a largo plazo para construir cuatro grandes presas de almacenamiento en los afluentes del Alto Nepean. El plan se amplió posteriormente para incluir las presas de Woronora y Warragamba.

Cordeaux Dam





Esquema del sistema de embalses de abastecimiento a Sidney

1. Avon Dam
2. Cataract Dam
3. Cordeaux Dam
4. Nepean Dam
5. Parramatta Dam
6. Prospect Dam
7. Warragamba Dam
8. Woronora Dam
9. Pheasants Nest Weir
10. Broughtons Pass Weir
11. Depositos Padington
12. Lachan Swamps
13. Depositos Crown St

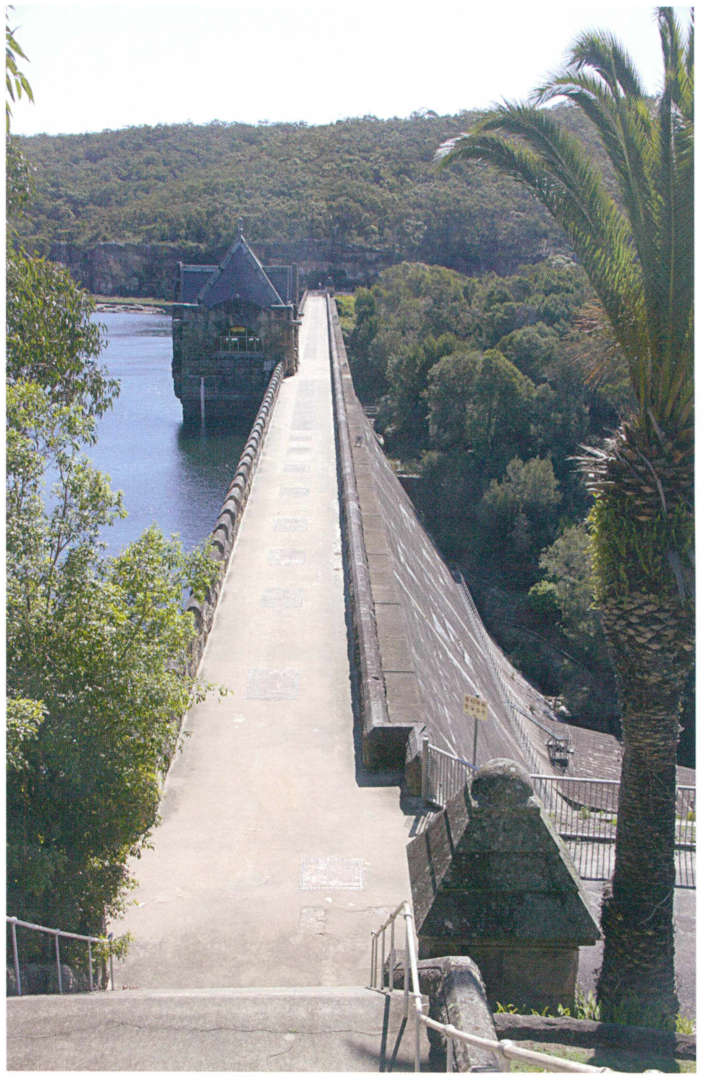
Novedades para construir presas

En 1903, el Departamento de Obras Públicas (PWD) comenzó la construcción de la presa Cataract, la primera de las presas de almacenamiento. Como en casi todas las grandes construcciones realizadas hasta entonces, el trabajo se llevó a cabo por mano de obra contratada, siendo los contratistas Messer Lane & Peters. Los siguientes cinco grandes presas del sistema de suministro de Sidney: Cordeaux, Avon, Nepean, Woronora y Warragamba, fueron construidos por administración; Cordeaux y Avon completamente por el PWD; Nepean iniciado por el PWD y completado por el Water Board; Woronora y Warragamba por el Water Board [23:24].

Cuando se abordó la primera presa de Cataract, la construcción de presas acababa de entrar en un momento trascendental de su desarrollo tecnológico. Desde 1850 confluyen varios factores: el conocimiento del comportamiento de los materiales se suma al desarrollo de los métodos de cálculo apoyado en las nuevas posibilidades ofrecidas por las matemáticas, y todo ello se ve impulsado por las crecientes necesidades de agua exigidas por el desmesurado crecimiento de la población en las ciudades. En el campo de las presas de gravedad, los avances se produjeron en la determinación del perfil teórico más ventajoso por J. Augustin de Sazilly en 1850.

Pero la primera realización práctica vino de la mano de Émile Delocre, quien construyó entre 1859 y 1866 la presa de Gouffre d'Enfer, de 60 m de altura, entonces récord absoluto de altura. Era una presa de mampostería con paramentos ligeramente cóncavos en ambos lados y planta ligeramente curva. Luego surgió la presa de El Villar, diseñada en 1869 y terminada en 1882, de planta ligeramente arqueada y cuya sección respondía ya al perfil racional, destinada al abastecimiento de Madrid [1:184].









Cataract Dam, 1907

La presa de Cataract, terminada en 1907, es de gravedad con 56 m de altura y 247 m de coronación en línea recta, dando lugar a un embalse de 94,3 Hm^3 y 8,5 km^2 de superficie. Su aliviadero está situado a continuación de la coronación y despliega un labio en arco sobre el macizo rocoso del estribo izquierdo. Fue ampliada en 1915, tras sufrir una primera gran crecida en 1911[43].

La pintoresca Cataract Dam 1907

La presa se encaja en una cerrada disimétrica, con la almenada coronación prolongada en escalera sobre el estribo derecho, algo superior al izquierdo, y con el conjunto presidido por el pintoresco casetón de compuertas situado en el centro. Construido con grandes sillares almohadillados, sus alzados laterales presentan grandes ventanales en arco, rematados con un segundo arco y prominentes gárgolas en las cuatro esquinas. La fachada principal presenta una gran portada también en arco rematada por un hastial con gablete y todo el edificio está cubierto con un tejado a cuatro aguas de pizarra rematado por un par de pinchos. Similar estética presentan la verja de entrada y la larga escalera que están flanqueadas por parejas de potentes cubos de sillería almohadillada, rematados por pináculos piramidales de piedra con una semiesfera en el vértice.

La presa de Cataract fue la primera gran obra de ingeniería civil en utilizar electricidad para la colocación de los bloques de piedra arenisca y el hormigón. La energía eléctrica era suministrada por una central térmica construida especialmente aguas arriba de la presa y alimentada con la madera cortada bajo el nivel de máximo embalse. Los troncos de dicha limpieza se transportaban por medio de un tranvía al aserradero, donde se obtenía madera de calidad comercial para la obra. La electricidad también se utilizó para iluminar las obras por la noche con lámparas colgadas de las plumas de las grúas, cuando fue necesario recuperar el retraso producido por unas inundaciones.

Electricidad y prefabricación

Una práctica introducida en Cataract Dam pero no en otros lugares fue el revestimiento de la cara aguas arriba de la presa con grandes bloques de hormigón. Estos fueron fabricados en una línea de producción, pionera de muchas otras unidades de fabricación masiva de elementos de hormigón.

La presa de Cataract fue construida en mampostería ciclópea, con grandes bloques de piedra arenisca embebidos en una matriz de hormigón de mortero y arenisca y recubiertos con hormigón. Las presas de Cordeaux, Avon y Nepean eran de construcción similar, pero la presa de Woronora se inició en construcción ciclópea de piedra arenisca y se terminó en hormigón en masa. La presa de Warragamba fue construida íntegramente en hormigón en masa de grava de río.

La presa de Cordeaux fue construida veinte años después de Cataract Dam y presenta un aspecto bastante menos estricto. También es de gravedad, con una altura de 57 m casi idéntica y cuenta con un sistema similar de aliviadero curvado sobre el macizo rocoso adyacente al estribo izquierdo. Pero su planta es curva y la coronación es casi el doble de larga. Además, está engalanada con dos grandes pórticos en los extremos y dos casetones de compuertas hacia el centro, de un carácter mucho más monumental.

Egipto en Cordeaux Dam, 1927

Los casetones son de piedra y aspecto macizo, rematados por una cornisa y un alero plano, con una portada adintelada hacia la coronación. Los estribos están más diseñados, con un dintel soportado por dos parejas de columnas lotiformes flanqueadas



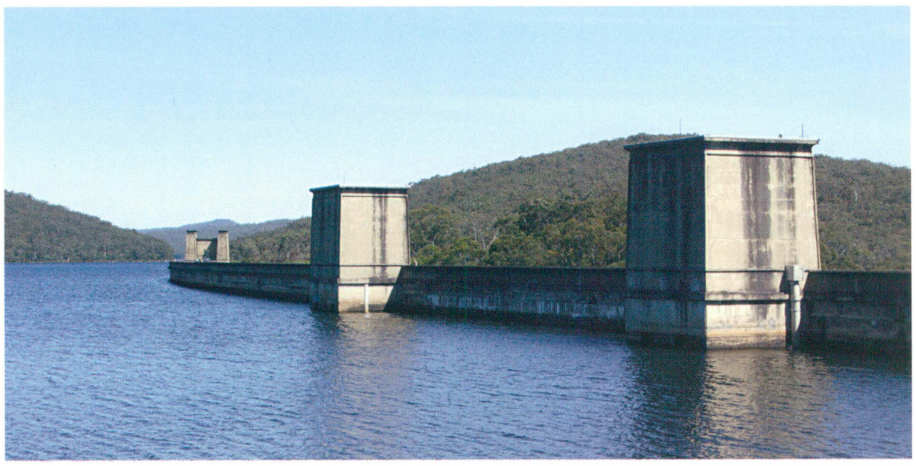
Cordeaux Dam, 1927

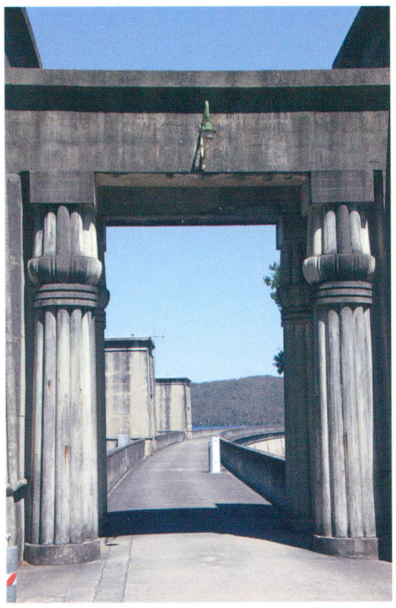
Pórticos de columnas lotiformes

por dos pilonos tronco piramidales, todo ello de acusada inspiración egipcia. Los fustes y capiteles de las columnas del estribo derecho están muy bien terminados y logran perturbar la esperada sensación de ruralidad asociada a una gran obra pública perdida entre unas montañas intensamente tapizadas de eucaliptos.

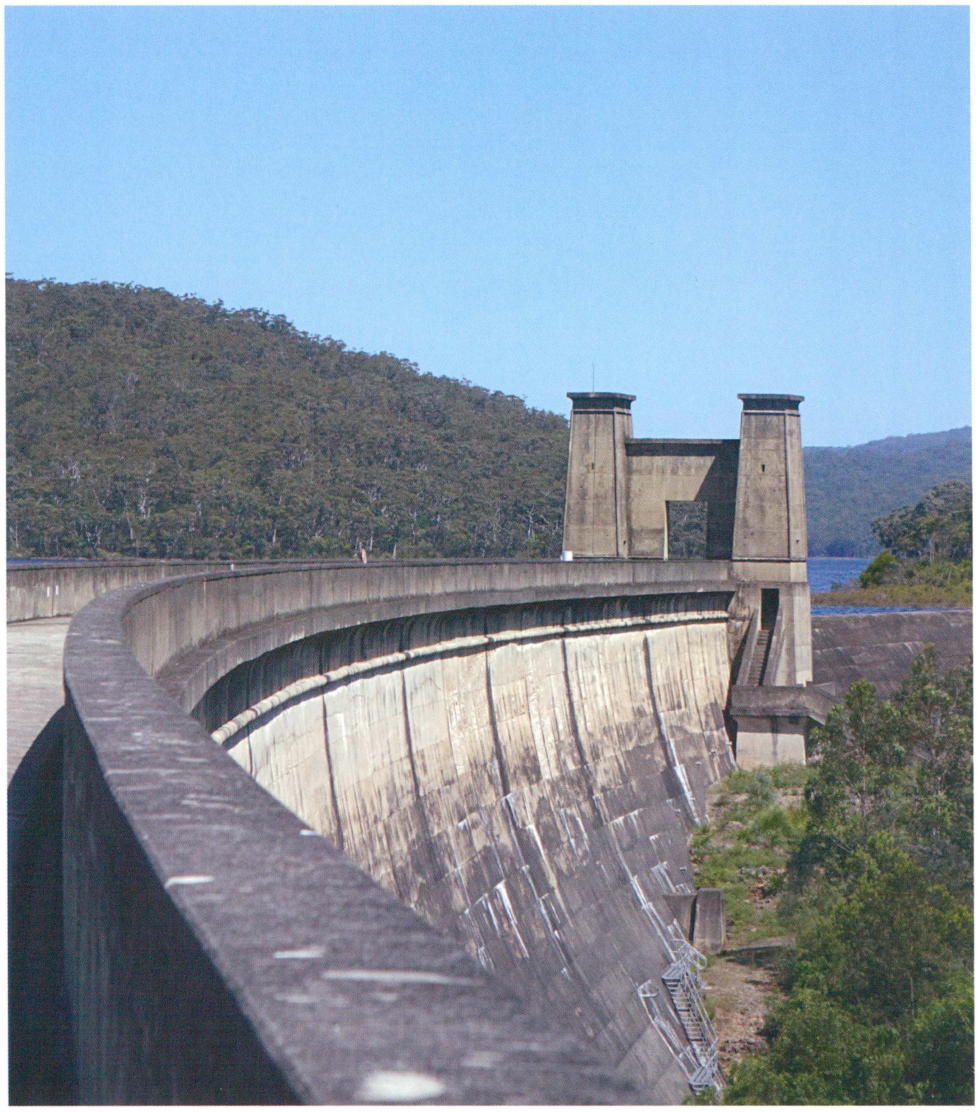
En el estribo izquierdo faltan las columnas pero el pórtico sigue teniendo una gran monumentalidad, apoyada en la escalera alojada en su base para descender hacia el estribo y el paramento de aguas abajo. Su imagen es más seria, con una función de remate de la coronación y el aliviadero, no tanto de pórtico de acceso a la presa. Desde aguas arriba, el leve perfil de la coronación reforzado por los pilonos centrales y el remate del estribo izquierdo ofrecen una potente y serena belleza, más ingenieril y bastante ajena al refinamiento de las columnas del pórtico derecho. En la caseta de válvulas situada junto a la parte baja del paramento inferior aparecen de nuevo cuatro columnas lotiformes, aunque carentes de estrías y anillos.

Esas leves diferencias o matices de terminación parecen sugerir una cuidada gradación de la carga de diseño de cada uno de los elementos de la presa, según la importancia de su función en el conjunto de la obra, por otro lado espléndida en su configuración general y proporciones.









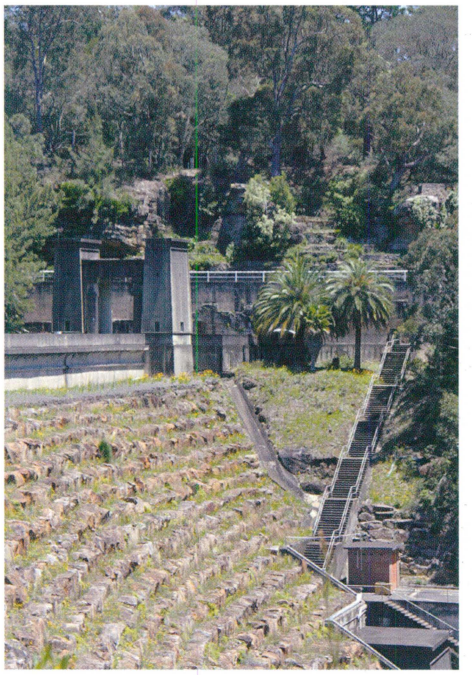
La presa de Avon, construida simultáneamente a la de Cordeaux, mantiene similares elementos de diseño, pero los presenta algo más simplificados. Situada en una cerrada más estrecha y cubierta de espesa vegetación, la presa, de 72 m de altura, tiene menos visibilidad y su paramento inferior escalonado con aire pedregoso se integra fácilmente con las laderas. El aliviadero no tiene espacio al lado de la presa y se dispuso en un lateral de la cerrada con la excavación de una profunda zanja para llegar al nivel superior del embalse.

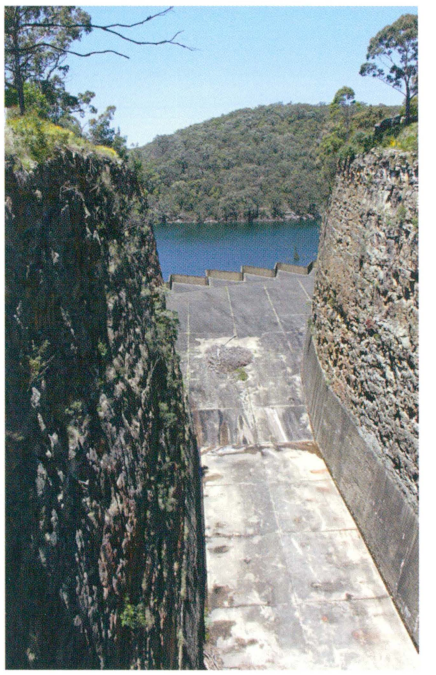
Aunque la coronación también es curva, su menor longitud de 223 m dificulta la obtención de la grandeza visual de su homóloga Cordeaux. Los pórticos situados sobre los estribos son similares a los de aquélla, aunque ahora son idénticos entre sí y con menor nivel de acabados. Solo hay un torreón central, situado cerca del estribo izquierdo



Clasicismo en Avon Dam, 1927

Avon Dam, 1927







Art déco en Nepean Dam, 1935

La presa de Nepean es ya claramente distinta de las anteriores. Construida ocho años después en hormigón, su aspecto y terminación están igualmente cuidados pero tienen diferente intención. Los resabios clasicistas de los pórticos de Cordeaux y Avon han sido sustituidos por un elegante gusto art déco, más 'à la page' con los tiempos y dosificado sabiamente en todos los elementos de la presa. El motivo consiste en una forma cúbica, con las esquinas retranqueadas y rematadas escalonadamente por arriba, repetida en los machones de entrada a la coronación, en los arranques de las escaleras, en la torre central de toma y en las casetas y edificios de todo tipo esparcidas por la obra.

Como las anteriores, la presa es de gravedad y planta curva, pero alcanza los 82 m de altura. Se encaja en una cerrada poco espectacular, pero con afloramientos y escarpes rocosos en contraste con la lisura del paramento de hormigón. El fondo de las laderas ha sido modelado con sillares toscos escalonados para dar cabida a la caseta de válvulas, y el aliviadero se ubica en ángulo sobre el estribo derecho y pegado a la presa.

Recortes en Woronora Dam, 1941

La presa de Woronora, situada cerca de Sutherland, no formaba parte del plan del Alto Nepean, pero fue una más de ese grupo de cinco presas procedentes de la sequía de 1902. También fue recomendada por el Special Board of Experts [Comité especial de expertos] y se diseñó como una presa de paso superior de 18 m de altura por los ingenieros integrados en el Water Board en enero 1927. Su diseño fue modificado en 1929 para recrecerla hasta 60 m de altura, pero la escasez presupuestaria producida por la gran depresión la redujo a sólo 14 m de altura en noviembre de 1931. La obra se continuó en noviembre de 1935, con hormigón en masa en lugar de construcción ciclópea y fue terminada en 1941.

Garantías con Warragamba Dam, 1960

Con su profunda y estrecha garganta el río Warragamba fue identificado como una cerrada ideal tan pronto como en 1845. Pero se tardó un siglo en remontar las limitaciones ingenieriles y económicas antes de construir la presa de Warragamba. El esquema fue impulsado por la creciente demanda de una población cada vez mayor, y tras la sequía récord de 1939 a 1942, el sitio definitivo fue seleccionado en 1946 y la presa se comenzó a construir en 1948.

La presa de Warragamba es de gravedad y tiene 142 m de altura, con un espesor de 104 m en la base y de 8,5 m en la coronación recta de 351 m de longitud. Se construyó por bloques de hormigón y se inauguró oficialmente el 14 de octubre de 1960. Constituye el elemento central en el sistema de abastecimiento, pues su embalse de 200 hm^3 unido al conjunto del sistema proporciona garantía de suministro a una población de 4,5 millones de habitantes.

Origen y destino del agua

El largo y ramificado embalse de Warragamba se estrecha aún más cerca de la presa y con su apariencia de río esconde el agua almacenada detrás. El aliviadero de 90 m de anchura está colocado sobre el cuerpo de presa, con una compuerta central de tambor y una pareja de compuertas radiales a cada lado. Tres pozos verticales de toma corren hasta abajo y, para garantizar la mejor calidad del agua, la toma dispone de un sistema vertical deslizante de detentores y pantallas para aislar y conducir el agua hacia una u otra altura de toma. Al lado del estribo derecho se ha dispuesto un vertedero auxiliar de 190 m de anchura de captación para proteger la presa de avenidas extraordinarias.



Nepean Dam, 1935









Warragamba Dam, 1960

En la margen derecha del alargado embalse se ha construido un moderno museo - centro de información sobre la presa y el sistema de abastecimiento de Sidney, muy frecuentado por colegiales y turistas, con una información exaustiva. Un amplio balcón permite contemplar la presa desde lo alto con el aliviadero lateral en primer plano y una gran grúa pórtico azul para mantenimiento de las cubiertas. En el aparcamiento de coches se ha conservado uno de los cuatro conjuntos de válvulas originales de 2,1 m de diámetro fabricadas en Inglaterra e instaladas en la presa en 1958. Cada conjunto consiste en una válvula de aguja [*needle valve*] con una válvula de compuerta en cada extremo. Las válvulas originales fueron reemplazadas con válvulas de mariposa alemanas más eficientes en 2006.

Un cercano y documentado cartel recuerda la presencia aborigen en la zona, donde la tribu de habla Gundungurra mantiene una fuerte y duradera conexión con la tierra. Cuando se terminó la presa en 1960, el valle de Burrangarong aguas arriba fue inundado, creando una nueva reserva de agua vital para Sidney, pero sumergió un largo tramo de tierras aborígenes tradicionales y de granjas o comunidades de colonos foráneos. El embalse recoge agua de una vasta cuenca de más de 9.000 km^2 hacia el sur y el oeste de la presa. Cerca de un tercio de la cuenca es una zona de monte protegida, que también alberga diversas comunidades donde viven más de 100.000 personas en propiedades rurales, pueblos y ciudades tan lejanas como Lithgow y Goulburn.



Warragamba Dam, 1960

Warragamba Dam-museo



Tratamiento y descarga de efluentes

Con la terminación de la presa de Warragamba en 1960 se pudieron dedicar más fondos para obras de saneamiento y alcantarillado. Además de atender a los grandes colectores de Bondi al Norte y de Botany hacia el Sur (ver Cap. 3) y a la red de alcantarillado, que llevaban un tremendo retraso, se puso un especial énfasis en el tratamiento de las aguas residuales y en los emisarios submarinos.

En los tres grandes puntos de descarga -de North Head que recoge la zona norte de la bahía, de Bondi que encauza la zona de la ribera sur de la bahía, y de Malabar, situado entre Bondi y Botany Bay, que recoge una gran área con todo el CBD más las zonas oeste y sur de la ciudad- se preveía la construcción de grandes depuradoras para completar el tratamiento antes de la descarga al océano. Mientras que para los nuevos sistemas de desagüe situados en Warriewood y Cronulla, de bastante menos capacidad, las obras de tratamiento se construyeron como parte integral de los esquemas totales [23:33 y 40].

En líneas generales, las plantas situadas en puntos cercanos a la costa recogen y aplican un tratamiento primario a los efluentes, los descargan en un túnel inclinado de fuerte pendiente hasta otro túnel horizontal situado unos 80 m más abajo, que tiene una longitud de unos 4 a 5 km y se interna lo suficiente para descargarlos desde el fondo del mar, a través de una serie de pozos verticales difusores[44].

Harbour Bridge, 1932

Temprano pero tardío

El cruce del puerto hacia North Sydney había sido un objetivo desde 1815, cuando el Arquitecto del Gobierno Francis Greenway hizo una primera propuesta. Luego hubo un dibujo de 1857 realizado por un tal Peter Henderson, que tenía contactos con los grandes de la ingeniería inglesa, Robert Stephenson e Isambard K. Brunel. Se habló de soluciones flotantes e incluso hubo una propuesta de puente colgante de John Fowler, coautor del famoso Firth of Forth, y más adelante de un túnel, seriamente discutido durante años. Hacia 1890, su necesidad se hizo evidente y se estudiaron más sistemáticamente ocho opciones, eligiendo la de cruzar con un solo vano de suficiente altura para no perturbar la navegación [23:111].

Con todo, el consenso oficial para construir un puente en vez de excavar un túnel se alcanzó en 1912, *cuando el ingeniero J JC Bradfield convenció a los políticos de la posibilidad de construir un solo vano, sin necesidad de pilas adicionales surgiendo en el centro del paso. Pero las exigencias de la Primera Guerra Mundial retrasaron la aprobación legislativa definitiva hasta 1922. Poco después, las preferencias de Bradfield derivaron desde los diseños en voladizo, con cerchas trianguladas apoyadas sobre las pilas, hacia un puente elevado por encima del puerto como un sol naciente. Esta última solución tenía ventajas bien definidas de ingeniería y costes, y la geología de las areniscas de las orillas de Milsons Point y Dawes Point la hacían viable. En opinión de Bradfield un arco también era la alternativa 'más bella'.*

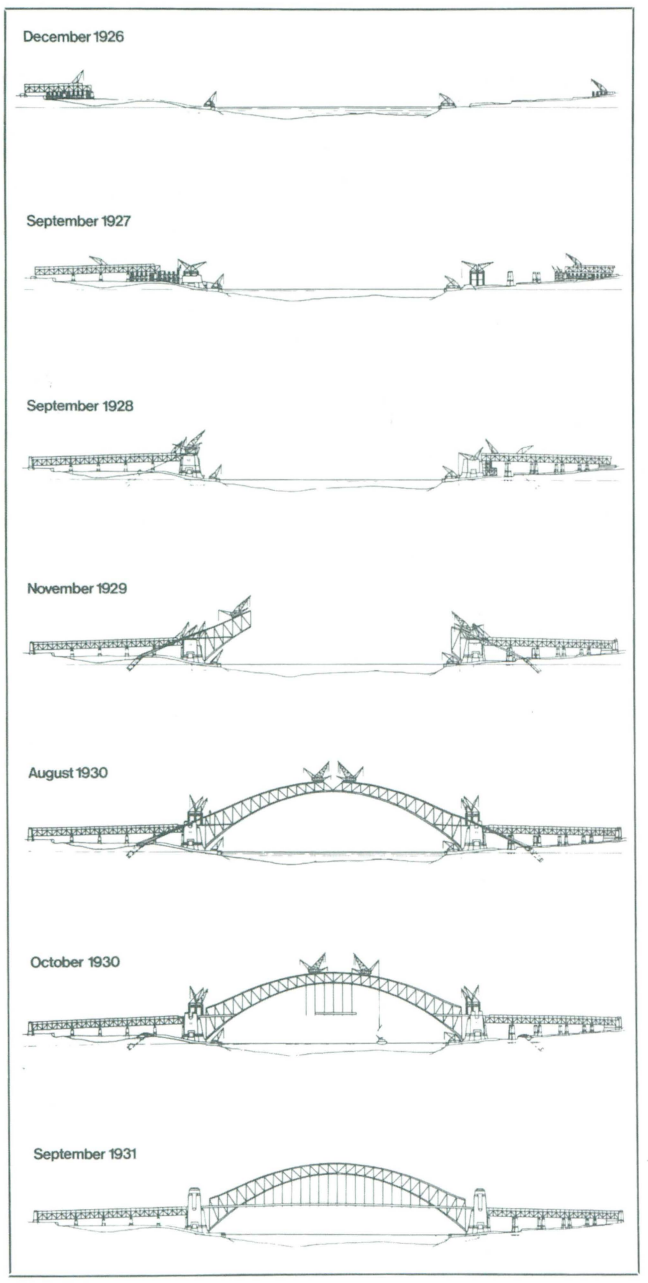
Pero el Harbour Bridge llegó con retraso hacia el final de una época espectacular de la construcción de puentes, que comenzó en 1883 con el Puente colgante de Brooklyn y continuó en 1890 con los grandes cantilever del Forth Bridge en Edimburgo y del Queensboro Bridge de 1909 en Nueva York. Cuando fue inaugurado en marzo de 1932, el puente de Sidney era 60 centímetros más corto que el Bayonne Bridge, el arco que conectó Nueva Jersey y Staten Island en 1931. Pero era más ancho y más pesado que aquél o cualquier otro en el mundo [35:222].

Voladizos sucesivos para el arco

La primera piedra del Sydney Harbour Bridge se colocó en 1923 y, con independencia de la gigantesca obra de los accesos, tras levantar los apoyos de las articulaciones, el gran arco se empezó a construir por voladizos sucesivos desde ambos estribos. En cada extremo de avance había una grúa de montaje, que izaba los tramos de la celosía del arco, traidos en barcazas situadas debajo. Cuando los esfuerzos sobre la base debidos al voladizo fueron excesivos, se sujetaron los extremos con cables adicionales, anclados en profundos túneles excavados en la roca de los estribos.

El 7 de agosto de 1930, cuando los voladizos de las dos mitades estaban a 1,1 m de distacia (3 ft y 7 in), se procedió a aflojar lentamente los cables hasta que, a las diez de la noche del 19 de agosto, las dos mitades fueron vinculadas de forma permanente. A partir de entonces, la estructura fue un arco autoportante, sometido a un estado tensional más parecido al definitivo. Progresivamente, se conectaron las péndolas verticales al intradós del arco y se colgaron los tramos del tablero inferior.

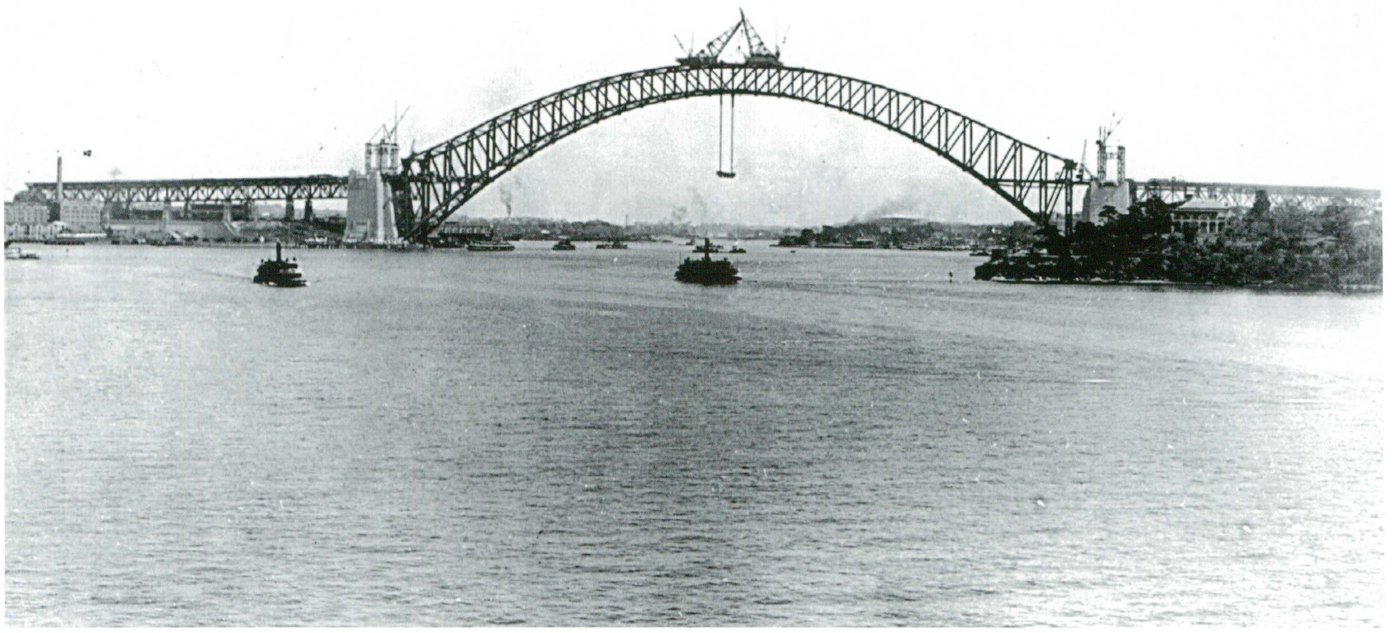
Cada parte de esta gran estructura había sido fabricada en un gran taller de última tecnología, situado cerca de la piscina olímpica y el Luna Park, se llevaba flotando a su sitio en barcazas y desde ellas era elevada a su posición definitiva. El último remache fue colocado el 26 de noviembre de 1931. La prueba de carga con 72 locomotoras de vapor se realizó en diciembre y el puente fue inaugurado oficialmente el sábado 19 marzo 1932 [23:110].



Sydney Harbour Bridge [23:110]



Sydney Harbour Bridge



Looking west to the Harbour Bridge, road frames start construction, c. 1930. Courtesy of City of Sydney Archives. Graeme Andrews ´Working Harbour´Collection: 79788

Críticas poco atinadas

Tanto por su desfase tecnológico como por su escasa novedad formal, el hermoso y difícilmente igualable Sydney Harbour Bridge ha sido minusvalorado o criticado por la mayor parte de creadores de puentes y por muchos críticos de arquitectura, incluso australianos. Excesivamente atentas a sus condiciones técnicas o a su parecido con otros puentes, estas críticas no atinan a valorar las exigencias del sitio, ni las aportaciones del responsable de su construcción, J J C Bradfield.

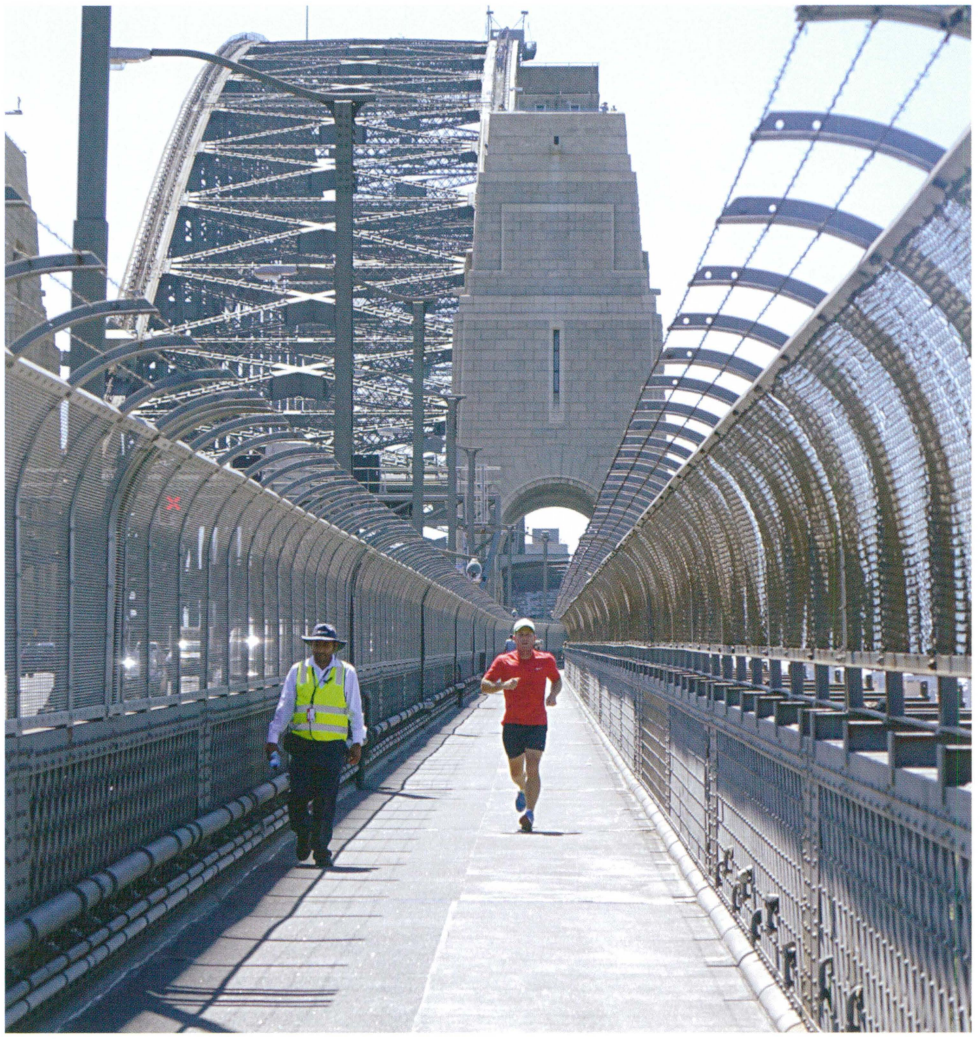
A finales de los 1950, el arquitecto y crítico australiano Robin Boyd se pronunciaba sobre el puente en su libro *The Australian Ugliness* [7], ya citado, donde establece toda una teoría estética sobre Australia: *El Harbour Bridge es un típico gran proyecto del gobierno, diseñado fuera de Australia. También es característico de Australia que su diseño sea un espectacular ejemplo de irracionalidad. El gigantesco arco atirantado en celosía de acero, sus péndolas, y el tablero ancho y delgado que sustentan, componen todo el puente. Pero todo ello no parecía suficiente, y se plantearon unos pilonos de piedra en cada extremo del arco como torres por encima del tablero, hasta casi el intradós del arco.*

En el momento de su construcción, mucha gente se dio cuenta de que las torres eran elementos redundantes, pero la piedra era bienvenida como complemento necesario para hacer presentable al acero. Pues el propio acero se entendía como algo necesariamente feo, necesitado de camuflaje. Las torres - pilono revertían la forma natural del arco transfiriendo el énfasis desde el centro a los extremos, donde quienes estaban acostumbrados a los puentes colgantes esperaban ver altas torres. La silueta se convirtió entonces en una vaga y también acogedora reminiscencia del Tower Bridge de Londres. Por ello, las características del pilono destruían con éxito la realidad visual del puente de acero, mientras relevaban a Sidney del gasto de recubrir de piedra todo el arco. Eran un triunfo del patrón perturbador [7:34].






NO ENTRY
ONE WAY
NO ENTRY
ONE WAY





Como se ve, y con independencia del éxito que suponía culminar tamaña hazaña constructiva, el diseño fue visto con cierto recelo por una crítica excesivamente volcada en destacar algunos de sus puntos débiles, pero ignorante de los indudables puntos fuertes.

Primero, la autoría de Bradfield se debía entender, como suele ser habitual, en relación con el encaje del gran esquema estructural en los parámetros locales. Pues es bien sabido que el diseño constructivo de un gran arco metálico y de los múltiples detalles exigidos por su enorme tamaño, solo son abordables desde la experiencia de anteriores diseños de puentes de esas o similares dimensiones. Como en Australia no había ingenieros ni empresas con esa experiencia, era preciso buscarlos en Inglaterra, en Estados Unidos y, con menos probabilidades de éxito, en algún otro país europeo. Tras un concurso internacional, en 1923 se eligió al ingeniero inglés Ralph Freeman para ese papel.

Contextos y matices

Pero siendo Freeman el indudable soporte técnico del proyecto constructivo, no parece ser el responsable del esquema general de arco atirantado con torres de piedra en sus estribos. Bradfield llevaba trabajando en esquemas preliminares del puente desde 1911, y fue nombrado *Chief Engineer, Sydney Harbour Bridge, City Transit and Metropolitan Railway Construction*, en suma ingeniero jefe del puente, en 1912. En principio, Bradfield manejó tres tipos de puente, colgante, cantilever y





Hell Gate, New York

Queensboro Bridge, New York

Bradfield visita Nueva York

arco-cantilever, aunque él se mostró partidario del más tecnológico, el puente cantilever. Se trata de una estructura de las llamadas evolutivas, es decir, que se puede ir apoyando en lo ya construido sin necesidad de excesivos medios auxiliares, con una técnica habitualmente denominada 'de voladizos sucesivos'.

La construcción del Harbour Bridge fue autorizada por ley en noviembre de 1922, sin fijar el tipo estructural elegido. Pero Bradfield había viajado en marzo de ese año a Nueva York, donde se había producido pocos años antes un encendido debate público sobre los puentes de gran luz para cruzar el East River. Tras la construcción del puente colgante de Brooklyn en 1883, diseñado por John A. Roebling con 486 m de luz, se había construido el puente colgante de Williamsburg en 1903, de solo 2 m más de luz, probablemente forzados para arrebatarle el record mundial.

El puente colgante de Brooklyn, querido y admirado por la gente, generó críticas de despilfarro por los ingenieros, quienes quisieron demostrarlo con el de Williamsburg, que costó la mitad pero no gustó a nadie. La polémica movió al alcalde a cesar al ingeniero del puente colgante de Manhattan, de 448 m de luz sobre el mismo East River, cuando estaba a medio construir, para nombrar a Gustav Lindenthal, un ingeniero más conservador y enemigo de los puentes colgantes. En el puente de Manhattan, Lindenthal no pudo cambiar muchas cosas, pero decidió que el vecino puente de Queensboro, que estaba sin empezar, fuera un cantilever, como el puente para ferrocarril del Firth of Forth en Escocia, terminado en 1890 y record mundial de luz con 520 m.

Pero en 1907 ocurrió el derrumbamiento del puente cantilever de Quebec, debido al pandeo de un montante durante su construcción, y las preferencias técnicas de los ingenieros entraron en profunda revisión. En 1909 se acaban el puente colgante de Manhattan y el puente cantilever de Queensboro, empezados unos cinco años antes. Y en 1916 se termina el puente ferroviario en arco atirantado de Hell Gate, diseñado por Gustav Lindenthal con 298 m de luz, sobre un estrechamiento del mismo río [2:123].

Imagen frente a economía

La terminación de tantos enormes puentes en muy pocos años, unida a los largos plazos de decisión y construcción de cada uno de ellos, produjo una concentración de diseños y obras casi simultáneos en la misma ciudad, que coincidieron con la caída del puente





Bayonne Bridge, New York

Harbour Bridge, Sydney

de Quebec. Eso generó un enorme interés de los técnicos y del público sobre los tipos estructurales y los criterios de diseño elegidos para cada uno, y motivó un gran debate en la prensa sobre su apariencia y capacidad resistente que influyó decisivamente en las decisiones del Ayuntamiento de Nueva York. Los políticos decidieron apoyar el orgullo popular por lo simbólico, frente al estrecho economicismo técnico: en una gran ciudad, los puentes tienen un valor que va mucho más allá de lo funcional.

El 'triunfador' de esa polémica fue el puente de Hell Gate, realizado con un arco metálico atirantado y con dos torres de piedra en los estribos, sobre la articulación de los extremos del arco. El arco era una forma estructural de raíces clásicas, cuya tradicional aceptación venía reforzada por el empleo de la piedra en las torres, capaz de neutralizar el recelo generado por el hierro empleado en el arco. La tradición de la forma 'equilibraba' la moderna funcionalidad de lo metálico, *mientras las torres y su clásico ornato indicaban su inéquívoca intención monumental.* Críticos tan severos como Carl Condit lo calificaron como el mejor arco de América [2:130].

El acierto del arco

A la vuelta de su viaje de estudio a Nueva York, en 1922, J J C Bradfield propuso un arco metálico atirantado de 503 m (1650 ft) de luz con torres de piedra en sus apoyos. Eligió lo que había triunfado en Nueva York y acertó plenamente, pues la imagen del arco como pórtico de entrada sobre la bahía sería más aceptada por los políticos y por el público que la silueta triangulada o la colgante de los diseños más técnicos. Y, aunque el diseño final del Harbour Bridge carezca de la potencia y compacidad del Hell Gate, que le valieron el favor de los neoyorquinos, el puente de Sidney está muy bien encajado en la bahía y sus proporciones le confieren mayor ligereza.

A ello ayudan, quizás, sus 200 m más de luz y una curvatura inversa del cordón superior del arco solo insinuada, esto es, menos marcada que la del Hell Gate, muy criticada por su arbitrariedad por varios grandes diseñadores de puentes. También ayuda el diseño de las torres, totalmente ajeno al clasicismo de aquellas y más cercano a la suavidad del art déco, aunque su tamaño parece algo escaso en relación con la luz, a pesar de la masiva presencia de su cercanía. Y, aunque parezca un asunto menor, el cordón superior del arco no llega a tocar la torre, como hacía en

Nueva York, independizando limpiamente el arco de las torres. Con ello, su papel estructural se resume como un mero peso sobre los estribos, para reducir el empuje horizontal del arco sobre la cimentación.

Destino iniciático del puerto

Parece claro que Bradfield se inspiró en Nueva York y se ayudó en Londres para el cálculo, pero consiguió finalmente el mejor diseño en Sidney. El arco es la mejor solución para el puerto, que lo incorpora como pórtico de llegada a la ciudad tras el recorrido de entrada por la bahía. La mayoría de los críticos basan su juicio estético sobre el puente en razones resistentes o formales, pero quizás no han navegado por la bahía o no han sabido apreciar la importancia de su mutua relación.

La entrada en barco es como un rito iniciático de acceso a la ciudad y precisa del puente como adecuado destino para culminar su plenitud.

Dawes Point Park



El circuito peatonal

El acceso Sur corre sobre la cumbrera del promontorio de The Rocks, del cual se va separando para ir ganando altura hasta el pilono, donde se coloca horizontal. Para dar acceso a la acera este del puente, reservada a los peatones, hay una elaborada escalera que nace en el comienzo del King George V Memorial Park, con acceso desde Cumberland St, antes de que el tablero abandone el estribo para convertirse en viaducto de acceso sobre el Daves Point Park.

Una gran portada en arco de medio punto permite acceder a la escalera de subida, señalada por una elegante farola que remata el pasamanos, y a un paso bajo el tablero que da acceso a la acera del otro lado -dedicada a las bicicletas- por medio de una escalera simétrica. La portada gana volumen y ofrece otra fachada en esquina sobre la Argyle St, que cruza ortogonalmente bajo Cumberland St y atraviesa después un amplio túnel bajo el estribo del Harbour Bridge.



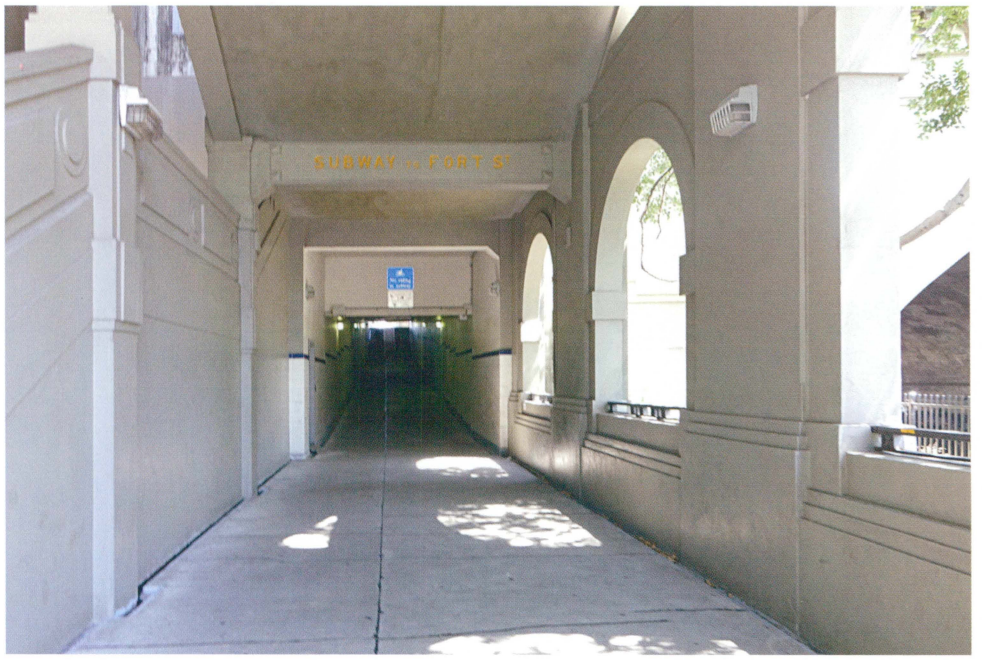
Harbour Bridge desde Observatory Hill Park



Paths of Reconciliation



Sorry Day Bridge Walks



En una esquina de esa escalera, recordada por una placa circular en el suelo, arranca el Corroboree Bridge Walk, o Reconciliation Path (camino de la Reconciliación), por donde cientos de miles de australianos atraviesan juntos el puente, ya no por la acera derecha sino todos juntos ocupando todo el puente. Trataban de reconocer el impacto de las políticas de separación forzosa a los aborígenes australianos y de las islas del estrecho de Torres, inducidas por una ley de 1909 y pedir disculpas y establecer reparaciones por ello. La primera de estas marchas se celebró el Sorry Day de 26 de mayo de 1997.

Desde entonces se han celebrado varios Sorry Day Bridge Walks y en el del 23 de febrero de 2008 participó el primer ministro, Kevin Rudd, que pidió perdón a los aborígenes e isleños, por las políticas que *infligieron un profundo pesar, el sufrimiento y la pérdida de nuestros compañeros australianos*[45].

The Sydney Harbour YHA

Al lado de la entrada al circuito peatonal, se ha construido un nuevo albergue para la Youth Hostels Association (YHA, Asociación de albergues para jóvenes), en una zona de The Rocks con restos de antiguo poblamiento. El edificio se ha levantado del suelo por medio de una estructura metálica ligera de cuidado diseño, dejando vistos varios patios y accesos para hacer presentes los restos anteriores. Como accesos se han respetado los antiguos callejones y escaleras, manteniendo en lo posible el pavimento original.

El diseño del nuevo edificio es sobrio, con cerramientos de cerámica rojiza sobre estructura metálica de color gris, ventanas y persianas blancas, en contraste con los restos pétreos de patios y callejones.

En la parte inferior de la parcela en declive se ha construido un centro de interpretación: The Big Dig, Archeology Education Centre. Y en varios puntos del conjunto se han colocado carteles explicativos de la memoria cultural de las anteriores poblaciones, tanto restos de los aborígenes del siglo XV, como de la población de convictos de principios del XIX. Cubren los más variados temas, desde una epidemia de peste bubónica, ilustrada con una gran pila de ratas muertas, como de instrucciones para el funcionamiento de un pozo o el detalle del empedrado original del acceso actual.





Circular Quay

Circular Quay, corazón de Sidney

Tras casi 40 años de planeamiento, proyecto y construcción, en 1956 se inauguró la pieza clave del transporte público de Sidney, la *Circular Quay Railway Station and Viaduct*, que culmina el gran proyecto de la dársena de Circular Quay. Añade la estación de ferrocarril y el acceso elevado al Harbour Bridge, a los embarcaderos para los ferries, la nueva estación marítima, el paseo marítimo del muelle y los importantes edificios del borde, para conformar el punto de encuentro entre el puerto y la ciudad.

Verdadero corazón de Sidney, el Circular Quay cobija en su cóncavo seno -la Sydney Cove del desembarco fundacional- a trenes, autobuses, automóviles, ferries, trasatlánticos y mucha, muchísima gente, mientras provee la principal fachada de la ciudad. Los extremos de su paseo marítimo conectan los dos grandes iconos del Harbour Bridge al Oeste y la Opera House al Este, mientras la dársena se abre hacia la bahía por el Norte y recibe las más importantes calles de la ciudad, George St y Macquarie St, por el Sur.

La estación y el viaducto diseñadas por el Ingeniero jefe J. J. C. Bradfield, cierran el lazo del trazado del Metro y culminan su construcción en el centro de la ciudad. Tras las variadas soluciones propuestas a la Comisión de Mejora y mucho debate, Bradfield se decantó por un único edificio largo y plano, de aire moderno con ligeros toques de art déco, concebido con vocación claramente funcional. El edificio muestra un cuidado exquisito para no interrumpir la vital conexión puerto - ciudad, tanto en lo funcional como en lo visual.

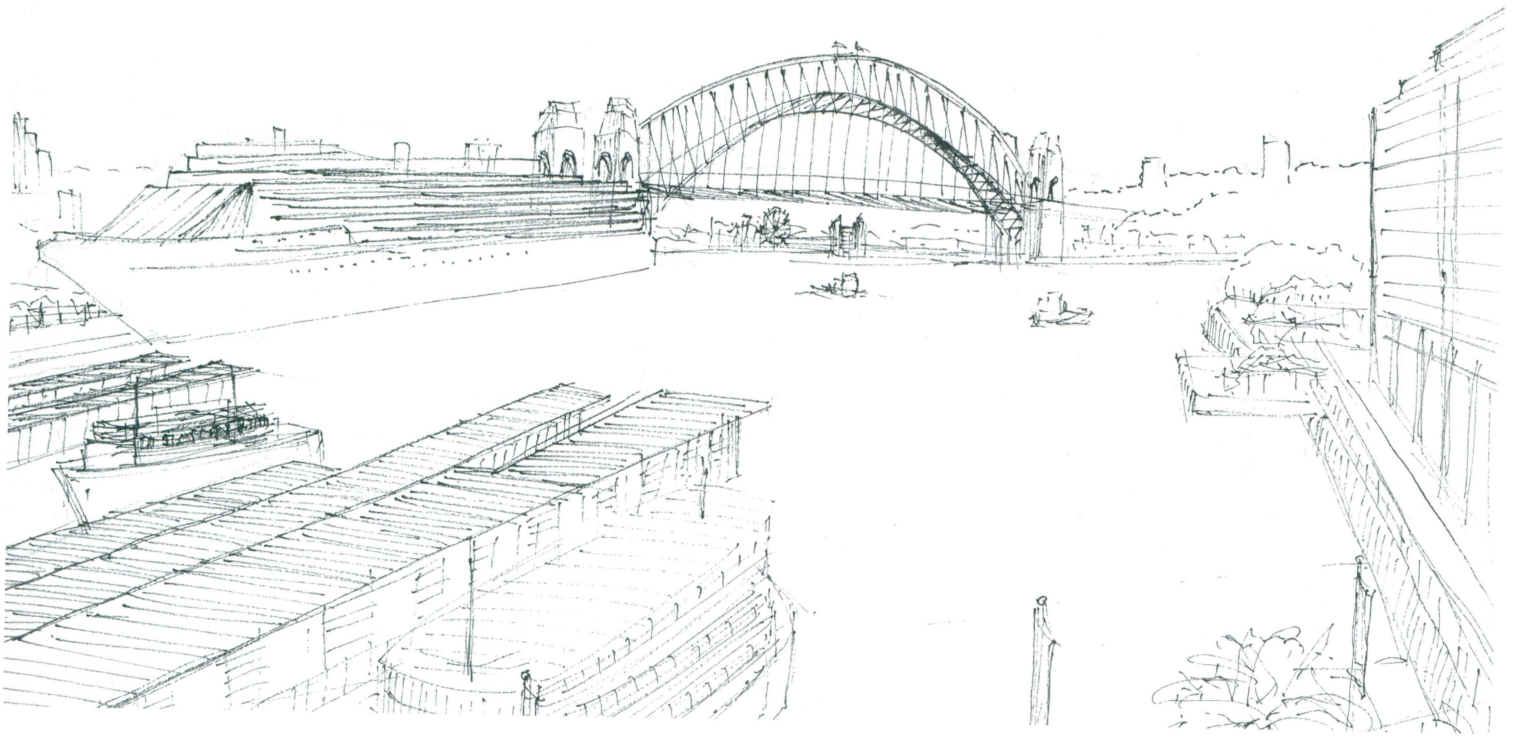
El ferrocarril discurre por un viaducto metálico y la estación se compone de dos plataformas elevadas de hormigón a ambos lados de las vías, servidas por un núcleo inferior de servicios, conectado con las plataformas con ascensores, escaleras mecánicas y fijas. Los paramentos exteriores son de granito pulido de color gris, en contraste con el cálido aspecto rojizo de las areniscas utilizadas en los edificios representativos de Sidney.

Circular Quay en Sydney Cove

Estación y viaducto de Bradfield, 1956



Observatory Hill Park. PHL, 2016



Circular Quay. PHL, 2016



Aerial view of Sydney and Circular Quay on the day of the official opening of the Sydney Harbour Bridge, 19 March, 1932. Edward William Searle,1932, Courtesy of National Library of Australia, nla.obj-142172154

Museum of Contemporary Art



Frente marítimo

El lado occidental de Sydney Cove era un sitio importante para las operaciones de embarque y los marineros en el siglo XIX. Desde finales de 1830 hasta la rehabilitación del Circular Quay en los 1850, no hubo derechos de muelle en la bahía de Sidney, donde podían atracar los barcos. Por su parte, los buques mercantes debían fondear en la ensenada y realizar la carga y descarga por medio de barcazas antes de que pudieran utilizar los muelles y los astilleros del gobierno.

Commissariat Store, 1940

El edificio más antiguo del frente marítimo es el Commissariat Store, una gran estructura de piedra arenisca diseñada por el Teniente Coronel Joseph Foveaux en 1809 y construida por orden del gobernador Lachlan Macquarie en 1812. Era utilizado para almacenar y suministrar provisiones a los habitantes de la colonia penal y sus funciones fueron aumentando en paralelo a la población durante el siglo XIX.

A finales de los 1830, el Ordinance Department se hizo cargo de algunas de sus funciones, como los suministros militares con avituallamiento y combustible incluídos. Aunque el sistema de transporte de convictos a Nueva Gales del Sur cesó oficialmente hacia 1840, los Commissary y Ordnance Departments retuvieron el control de los establecimientos de convictos en la colonia hasta 1855, suministrando a los efectivos militares británicos hasta su retirada de Australia en 1870.

Formación del National Trust, 1945

Ya en los 1900, los edificios de los Commissariat and Ordnance Stores fueron utilizados para albergar a varios departamentos gubernamentales, así como oficinas comerciales. Pero los planes para demoler varios edificios de la era Macquarie a finales de 1930, incluyendo las Commissariat Stores y los Hyde Park Barracks, movilizaron el nacimiento de un movimiento de defensa del patrimonio histórico. Las amenazas de derribo de los dos edificios provocaron debates en el Sydney Morning Herald, y eventualmente contribuyeron a la formación del National Trust en 1945. A pesar de las protestas públicas, el gobierno del Estado ganó la batalla y



Ampliación del Museum of Contemporary Art

los Commissariat and Ordnance Stores fueron demolidos en 1939. Los bloques de piedra arenisca tallados a mano para su construcción fueron reutilizados en la zona de The Rocks.

Ese mismo año, William Henry Withers, arquitecto del Maritime Services Board [MSB], diseñó un edificio art déco para sede de la organización en ese sitio, pero la obra se paró de 1940 a 1944, debido a la escasez de materiales de construcción y mano de obra en tiempos de guerra. El sólido e imponente edificio de seis pisos ahora visible fue construido con una estructura de acero embebida en hormigón, materiales locales para interiores, fachadas de ladrillo revestidas de arenisca y una entrada monumental de granito rojo. La sede de MSB fue inaugurada oficialmente en 1952.

En 1989, la MSB rebautizada como Autoridad Portuaria de Sidney, se trasladó a otro local y el gobierno estatal cedió el edificio a la Universidad de Sidney para albergar el Museum of Contemporary Art, bajo la dirección de Andrew Anderson, y el museo fue inaugurado oficialmente en noviembre de 1991.

Museum of Contemporary Art

Pronto se quedó pequeño y se planteó un nuevo edificio de cinco pisos y 4.500 m^2 para su ampliación, situado justo a su lado hacia el norte. La ampliación asume su prominente localización en el sitio más antiguo de Sidney, el lugar del desembarco del Capitán Phillip, y la posterior conversión de ese lugar en el más codiciado de todo el puerto. Su vestíbulo se abre sobre el puerto, con vistas dominantes sobre Circular Quay, y se acondicionó una terraza sobre la antigua sede con similar intención.

No obstante, delante de la ampliación se colocó una nueva estación marítima para dar servicio al punto de amarre más privilegiado del mundo, donde atraca el Queen Mary2 y otros famosos buques, cuyo volumen llega a ocultar parcialmente al nuevo edificio y a entorpecer sus vistas hacia la Opera House.



Customs House

La fachada sur de la estación y del viaducto está ennoblecida por medio de una amplía plaza, en terrenos ganados a la bahía, donde además de diversas esculturas, placas y demás anuncios se sitúa una fuente con un estanque estrecho de formas curvilíneas, que termina en un pequeño círculo con cuatro esbeltas o, mejor, estiradas, figuras encima. Señala el lugar donde desembocaba el Tank Stream, primitivo abastecimiento de Sidney, recientemente recordado por el mencionado conjunto del Tank Stream Art Works (ver Cap. 2).

Al fondo de un ensanchamiento en el centro de esa plaza, se sitúa otro de los más antiguos y famosos edificios de puerto, la Custom's House (edificio de Aduanas). Construido en 1844 para albergar el servicio de Aduanas, ha sufrido importantes transformaciones y cambios de uso. En 1870 se demolieron sus dos pisos iniciales de aire georgiano, diseñados por el arquitecto Mortimer Lewis, y luego se aumentaron a tres con un proyecto de James Barnet en 1887, que más adelante sufrió nuevas modificaciones, aunque mantuvo las líneas marcadas por Barnett.

En los 1990 fue cedido al City Council para convertirse en lugar de eventos y exposiciones, y en 1999 fue totalmente reformado y rehabilitado para convertirse en puerta de entrada turística de cara a las entonces próximas olimpíadas, como centro cultural y de información de la ciudad. Tiene mucha afluencia tanto de turistas en busca de información como de vecinos del lugar que acuden a leer la prensa. El vestíbulo se prolonga hacia arriba en atrio y hacia abajo con una gran maqueta de la ciudad, construida bajo un suelo de cristal, sobre la que se puede caminar.

Customs House





AMP Building, 1912

El primer rascacielos en superar el límite de 45 m de altura fijado en 1912 fue el AMP Building de los arquitectos Peddle, Thorpe and Walker y los ingenieros estructurales Rankine and Hill, terminado en 1961. El AMP estaba situado en primera línea del Circular Quay y, durante años, monopolizó la vista de la ciudad desde la orilla norte y el Harbour Bridge. Esta estructura de 28 pisos es de esqueleto metálico, con pantallas de hormigón en las fachadas laterales y muro cortina de aluminio en las otras dos, y se eleva a una altura de 117 m. Posteriormente se construyó justo detrás otro edificio más alto, denominado AMP Centre.

Circular Quay Station in c.1965 showing the AMP Building behind which began to change the city skyline. Courtesy of Australian Railway Historical Society, Railway Resource Centre, 047666





Macquarie St.

Moore Steps

A Macquarie St por Moore Steps, 1861

El desnivel existente entre los muelles de Circular Quay y la Macquarie St se salva por medio de un gran muro de altura creciente hacia el centro de la ciudad, anteriormente ocupado por un gran almacén dedicado al comercio marítimo de la lana y ahora oculto por la primera fila de torres y edificios situados en el lado este de la dársena. La actividad se extendía por la acera este de la Macquarie St, que en ese extremo recibió el mote de *'wool store'*, mientras el lado oeste seguía dedicado a los Botanic Gardens y al Domain.

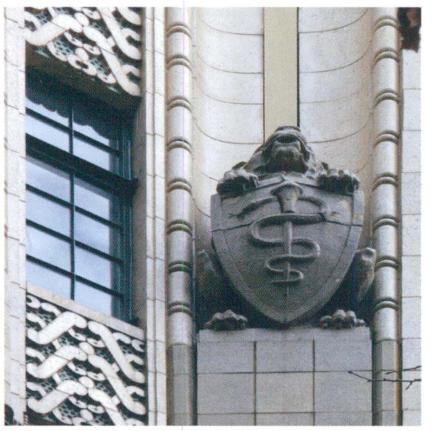
Para superar este desnivel se construyó la histórica escalera de Moore Steps en 1861, de dos tramos y un rellano central, con parapetos de arenisca sobre tres bóvedas de la misma fábrica. El rellano del muelle está remarcado por una pilastra baja a cada lado, que remata los parapetos, mientras el superior de acceso a la calle añade otra más a cada lado y les duplica la altura. Con ello, la parte superior de la escalera se resalta con cuatro pilastras equidistantes que sobresalen del parapeto y añaden monumentalidad al conjunto.

A ambos lados de la escalera, en 2003 se construyeron los apartamentos Bennelong que la ocultan por los lados, dejando solamente una apertura central por donde apreciar su digna apariencia, algo agobiada lateralmente por la presencia de mesas de la terraza de un restaurante.

En su día, como se vio en el Cap. 2, Macquarie Street continuaba la actividad portuaria pero ahora es la conexión 'monumental' de los grandes espacios públicos de la ciudad. Al lado izquierdo, subiendo a la ciudad, el palacio y el Domain







British Medical Association

del gobierno se alojan el Conservatorio, el museo y la biblioteca, antes de dar paso al Rum Hospital y las Hyde Park Barracks. Al otro lado se suceden varios edificios nobles y se accede a la cabecera del otro gran espacio público de Martin Place, mientras la calle se encamina hacia Hyde Park, donde termina al lado de St Mary's Cathedral.

BMA en Macquarie St

La British Medical Association House -BMA, situada en Macquarie St 135 y diseñada por Fowell & McConnell en 1928, mantiene la tendencia goticista de etapas anteriores presente en el centro de la ciudad, aunque con matices de un temprano modernismo. El tratamiento artesanal de la fábrica de los balcones y la inclusión de unas figuras de caballeros con escudos médicos de color verde en la coronación escalonada de los pilares intermedios, que se trasforman en koalas en los extremos, subraya un cierto aire de escalonamiento 'neoyorquino'. El edificio ganó la medalla de bronce de la Royal Institute of British Architects (RIBA) en 1934, según el jurado por ser 'el primero en Sidney en enfatizar la masa general en vez de concentrarse en el efecto del alzado' [26:54].





Martin Place



Mutual Life & Citizens



Dawes Point

En el ámbito de Martin Place hay otra serie de grandes edificios relacionados. El antiguo Mutual Life & Citizens, situado en Martin Place 38-46, en la esquina con Castlereagh St, es resultado de un concurso convocado por la gran empresa de seguros en 1936, cuyo ganador fue el equipo de arquitectos de Melbourne, Bates, Smart & McCutcheon.

La torre de oficinas tenía la máxima altura de 45,7 m (150 ft) entonces permitida, con una torre encima de otros 15,2 m (50 ft), construida con un esqueleto metálico y fachadas recubiertas de piedra, de granito rosado abajo y arenisca en los pisos superiores. Las ventanas se agrupan por parejas entre pilastras corridas, con antepechos en acero esmaltado y decorados con estrías horizontales.





Olympic Pool

Luna Park & Olympic Pool

Aguas arriba del estribo norte del Harbour Bridge, los usos portuarios dejaron sitio a nuevas zonas de ocio y recreo, expresamente diseñadas para cambiar el carácter industrial de esa orilla del puerto. Al amparo del rutilante Luna Park se crearon nuevas instalaciones deportivas y se rediseñó toda la ribera norte de Milsons Point asociada al puente.

El primer parque se construyó en 1935 al pie de Sydney Harbour Bridge. Muchas de sus atracciones se heredaron de Luna Park Glenelg, al Sur de Australia, el cual tenía serias dificultades. Tras un fatal accidente en 1979, Luna Park Sydney cerró y fue demolido en parte, construyéndose un nuevo parque, bajo el nombre de Harbourside Amusement Park (1982). Está catalogado por National Trust of Australia y junto con el Luna Park de Coney Island en Nueva York, son los dos únicos parques de atracciones protegidos patrimonialmente por la legislación gubernamental, siendo valorados como auténticos hitos y referentes dentro de la ciudad.

Al Luna Park se añadió el año siguiente, 1936, una piscina olímpica a nivel del mar, que mantenía la tradición competitiva de la natación nacional en la bahía. Fue construida a lo grande para alojar los Empire Games de 1938, luego denominados Commonwealth Games, según un diseño clasicista próximo al art déco de los arquitectos australianos Rudder & Grout.

La colocación del Luna Park y la Olympyc Pool en el estribo norte del Harbour Bridge fue objeto de una fuerte oposición. La Town Planning Association of New South Wales estaba consternada por la decisión. *'Un Luna Park en Lavender Bay'*, argumentó, sería *'despojar la orilla... y reducir la dignidad de la ciudad'*. Por su parte, el North Sydney Council estaba decidido a atraer empleos y negocios a una zona todavía aturdida por la apertura del puente y la depresión económica posterior. El concejal Hardy replicó con cierta justificación: *'No he visto ninguna belleza natural en Lavender Bay durante los últimos 35 años'*. Cuando los australianos compitieron en la piscina olímpica contra británicos, canadienses y otros, estaban nadando en el agua del puerto, bombeada y filtrada con la última tecnología. El humor era tan común en el North Sydney Council como los desperdicios en la vía marítima [35:224].

Justo al lado del puente, la espectacular North Sydney Olympic Pool sigue abierta durante todo el año de 5:30 a 21:00 y ofrece baños de agua salada a la luz del amanecer o entrada la noche, bajo la imponente silueta del puente y sus cientos de luces, acompañada del estruendo de coches y trenes cobijado en su celosía. Las gradas sobre la ladera permiten ver la superficie del agua y el grandioso arco metálico por encima de las arcadas de ladrillo pintadas de blanco del muro del paseo marítimo, con coloridos frescos de animales y pájaros en los tímpanos[46].

En sucesivas remodelaciones de los 1960 y 1970, la piscina perdió alguno de sus antiguos encantos, como el famoso trampolín de saltos para contemplarlos con el trasfondo del puente, y se acortó su longitud hasta los 50 m de la nueva dimensión olímpica. A pesar de ello, el conjunto conserva gran parte de sus elementos iniciales, desde los rótulos de la entrada hasta los baños infantiles de aire romano.

Y siempre retuvo algo de su atractivo inicial, desde su primera consideración como 'la piscina maravillosa' pasando por el halo de los grandes logros en el deporte estrella del país, con más de 86 récords del mundo en diferentes estilos de natación, hasta la actual magia del lugar, con el gran escenario del agua y la ciudad bajo el puente, o las luces y estrellas de la portada del Luna Park por el otro lado.



Harbour Bridge, Vivid Sydney



Luna Park



Observatory Hill Park. PHL, 2016



Sydney Observatory



Agar Steps

Costas, parques y playas

Rehacer la línea de costa

Creado en 1900 en plena respuesta del gobierno al brote de peste bubónica, el Harbour Sydney Trust construyó en las dos décadas siguientes unas instalaciones portuarias que rehicieron la ribera del puerto en la zona urbana. Desde el Circular Quay, alrededor de Dawes Point y Millers Point y a lo largo de toda la longitud del Darling Harbour hasta Pyrmont, se construyó Hickson Road, una nueva carretera portuaria de 30 m de ancho con almacenes, muelles de la orilla, fingers de dos pisos en las bahías y largos muelles en Millers Point. Estas obras formalizaron la orilla del puerto, dando al borde de la ciudad una distintiva esquina noroeste en ángulo recto [60:48].

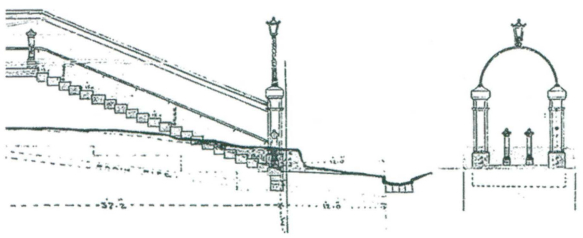
Algo más lejos de la orilla, pero todavía en la costa, se demolieron algunos edificios y el Public Works Department, la recientemente establecida *Housing Board* (Junta de la Vivienda) y otros organismos enderezaron y pavimentaron calles, y construyeron viviendas públicas en Miller's Point y The Rocks. Desde los 1950 a los 1970 los muelles-almacén de madera situados alrededor de Darling Harbour fueron demolidos para dar paso a muelles de contenedores, mientras en otros lugares fueron simplemente ignorados. A principios de los 1970 la Maritime Services Board (Junta de Servicios Marítimos) preveía demoler los muelles de madera restantes, pero este proyecto no se llegó a realizar [60:48].

En el fondo, la riqueza de espacios costeros y su belleza son tan abrumadoras como difíciles de igualar. Paseando por el extremo sur de Bondi Beach, Carey se pregunta: ¿Puede Río igualar esto? ¿Los altos acantilados de arenisca? ¿Las íntimas bahías'? El incesante despliegue de playas que se extienden hacia el Sur, Tamarama, Bronte, Colvelly, Coogee, tantas que no solo los ricos no se han molestado en reclamar el territorio, sino que a los muertos se les han asignado hectáreas de absoluta primera línea de mar. Los muertos del cementerio de Waverley tienen las mejores vistas del puerto.

Para Peter Carey, este es uno de los rasgos distintivos de Sidney: hay tantos kilómetros de puerto, tantos kilómetros de costa, que las presiones normales por el espacio son mucho menos acusadas [9:93]. Si a ello se une la tardía fundación de la ciudad, resulta efectivamente más fácil la supervivencia de edificios y otras construcciones que, a medida que pasan los años, adquieren valor de antigüedad y son candidatos a la protección patrimonial. Como más adelante se verá, solo la presión residencial en las orillas de la propia bahía de Sidney ha sido y es tan fuerte como para exigir, desde hace tiempo, medidas suplementarias de protección.

Observatory Hill Park

Esta colina conocida como 'Fort Phillip and Flagstaff Hill' cuenta con una posición elevada privilegiada, con una amplia panorámica de la bahía y del Harbour Bridge. Antiguamente estaba presidida por el primer molino de viento de la ciudad, construido en 1796 por el convicto irlandés, John Davis. Esta primera estructura de piedra perdió sus velas en una tormenta en 1805 y se instaló un segundo molino de madera más al sur. Estos molinos dieron el nombre de Windmill Hill a la colina y la zona pasó a ser conocida como Millers Point.



Detail of lamp frame and part section, Flagstaff Steps, now known as Agar Steps. Edward Bell, 1869. City of Sydney, Part plan E3-289/3. [50:192]





Dawes Point Park

Huellas del Formes Officer´s Quarters

A partir de 1858 se construyó el edificio del observatorio y la residencia del astrónomo, ambos en piedra arenisca del lugar. Además de ser utilizado para las observaciones astronómicas servía para señalar la hora correcta: todos los días a la una de la tarde, la bola caía de lo alto de la torre y el cañón disparaba para avisar a los barcos del puerto permitiendo calibrar los cronómetros marinos. En 1982 el observatorio cerró debido a la luminosidad y la contaminación, convirtiéndose en el actual museo.

Dada su posición estratégica como el punto panorámico más elevado de la ciudad, en 1800 se construyó el Fort Phillip con una amplia batería de cañones. Su elevada cota también permitió establecer una estación de señales en 1825, para comunicarse con los barcos de la bahía con banderas y semáforos; y a partir de 1847 se construyó una Telegraph House para dar servicio a toda la actividad marítima del puerto.

El parque en ladera tiene un carácter paisajista con praderas, caminos sinuosos y grandes Ficus (*Ficus macrophylla*), plantados en los 1880, durante la época de la estación de señales. El bosque de palmeras, junto a las escaleras del Harbour Bridge, es de una segunda fase de plantación en los 1930, coincidiendo con la finalización de las obras del puente. Cuenta con un quiosco de música y con el monumento Boer War Memorial, dedicado a los voluntarios que sirvieron en la guerra anglo-sudafricana (1899-1902). Se puede acceder al parque a través de las antiguas Agar Steps (1892) en Kent Street, o por un paso inferior al Harbour Bridge desde Cumberland Street, o bien por un puente peatonal desde el centro de la ciudad, via Bradfield Highway. También, está conectado con el carril bici del tablero del Harbour Bridge.

Dawes Point Park

En su costado norte se encuentra Dawes Point Park, cuyo nombre se debe al Lieutenant William Dawes, un astrónomo que construyó allí un observatorio en 1788. Sus baterías de cañones son testimonio de este primer enclave fortificado del país, construido en 1788 para proteger la ensenada de invasiones extranjeras. El fuerte de Dawes Point Battery funcionó hasta 1916, trasladándose por la construcción del nuevo Sydney Harbour Bridge.

El parque está conectado con los bajos del puente y se desarrolla bajo la imponente estructura entre sus pilas del lado sur, dotándole de una significación histórica. Está dividido en dos zonas por Hickson Road. La parte baja en contacto con el agua cuenta con una gran pradera llana con palmeras, mientras que la parte superior tiene una gran pendiente. Unas excavaciones arqueológicas recientes han descubierto los restos del Former Officer´s Quarters de 1857, utilizado después de la Primera Guerra Mundial como escuela de entrenamiento para soldados repatriados, y de 1925 a 1932 como oficinas de la constructora del puente, Dorman and Long, hasta su demolición.

Wentworth Park

El Wentworth Park está situado al este del barrio del Glebe y dando a Blackwattle Bay. Originalmente en este lugar había una marisma denominada Black Wattle Creek o Swamp. Entre 1830 y 1860 varias industrias nocivas se instalaron en sus bordes y los bosques de sus orillas se utilizaron para la construcción. Esta zona húmeda fue rellenada entre 1876 y 1880 para eliminar los malos olores construyéndose varios diques; y dos años más tarde se convocó un concurso para un parque nuevo sobre el terreno ganado. El parque, llamado así en honor del hombre de Estado, William Charles Wentworth,







Glebe Railway Bridge and Wentworth Park

Glebe (o Wentworth) Railway Bridge 1892, 1922 desde Sydney Tower

Glebe Railway Bridge,1892, 1922

comprendía lagos, óvalos verdes, senderos y varias instalaciones para conciertos y eventos comunitarios, siendo muy popular durante las décadas de 1880 y 1890.

En los primeros años del siglo XX se eliminaron los lagos y se estableció un jardín de infancia en 1914. Durante las guerras mundiales en su parte norte se construyeron cobertizos de madera para almacenar la lana y en los 1950 fueron demolidos. Actualmente el parque está formado por una gran pradera donde en la parte norte el protagonista es el viaducto curvo del ferrocarril elevado que cruza el espacio transversalmente. Es el viaducto con arcos de ladrillo más largo de New South Wales y actualmente soporta el tren ligero Sydney Light Rail.

Debido al carácter del terreno se tuvo que apoyar el ladrillo sobre pilas de madera. El parque está libre de vegetación elevada a excepción del magnífico túnel arbóreo que da a la bahía. Este espacio se utiliza principalmente para la práctica de deportes y la parte sur alberga una moderna instalación para las carreras de galgos que se celebran aquí desde 1932: Wentworth Park Greyhounds (1987), con tribunas, edificios y quioscos; utilizándose también para el fútbol, rugby y eventos comunitarios.

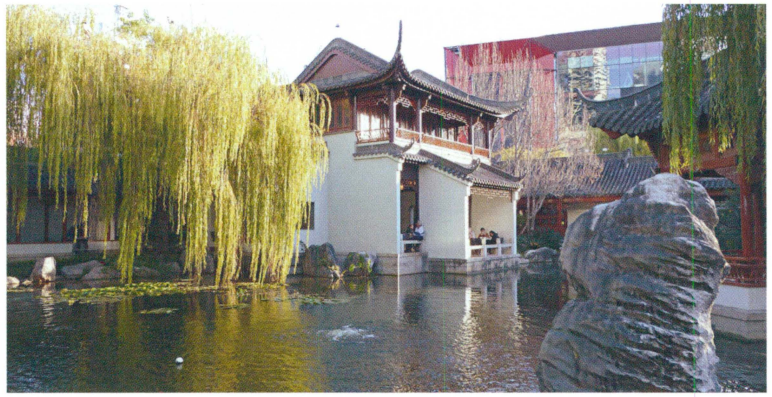


Chinese Garden

Dragon Wall

Teahouse Pavilion





Chinese Garden of Friendship

Al fondo de Darling Harbour, junto a Chinatown, se encuentra el Chinese Garden of Friendship, inaugurado en 1988. Estos jardines fueron un regalo de China a la ciudad de Sidney, símbolo de la amistad entre la gente de la ciudad de Guangzhou, al Sur de china, en la provincia de Guangdong, y la ciudad australiana y plasmado en el Dragon Wall donde el dragón azul es Sidney y el marrón Guangdong. Es uno de los pocos ejemplos de jardín tradicional chino fuera del continente asiático, totalmente diseñado por paisajistas y jardineros chinos.

Consigue crear una atmósfera de lugar mágico y sagrado en medio de la ciudad, donde se recrea la imagen de una naturaleza ideal. Los protagonistas son el agua y la piedra, pilares de la estética de los jardines orientales, con una fuerte carga simbólica y filosófica. Esta especie de oasis, delimitado por muros, contiene lagos, cascadas, riachuelos, montañas y bosques de rocas.

El jardín está salpicado de galerías y pabellones de distintos tamaños donde no falta el tradicional Teahouse Pavilion y la gran pagoda ubicada en la parte más elevada sobre una montaña artificial de piedras encima del estanque [40].

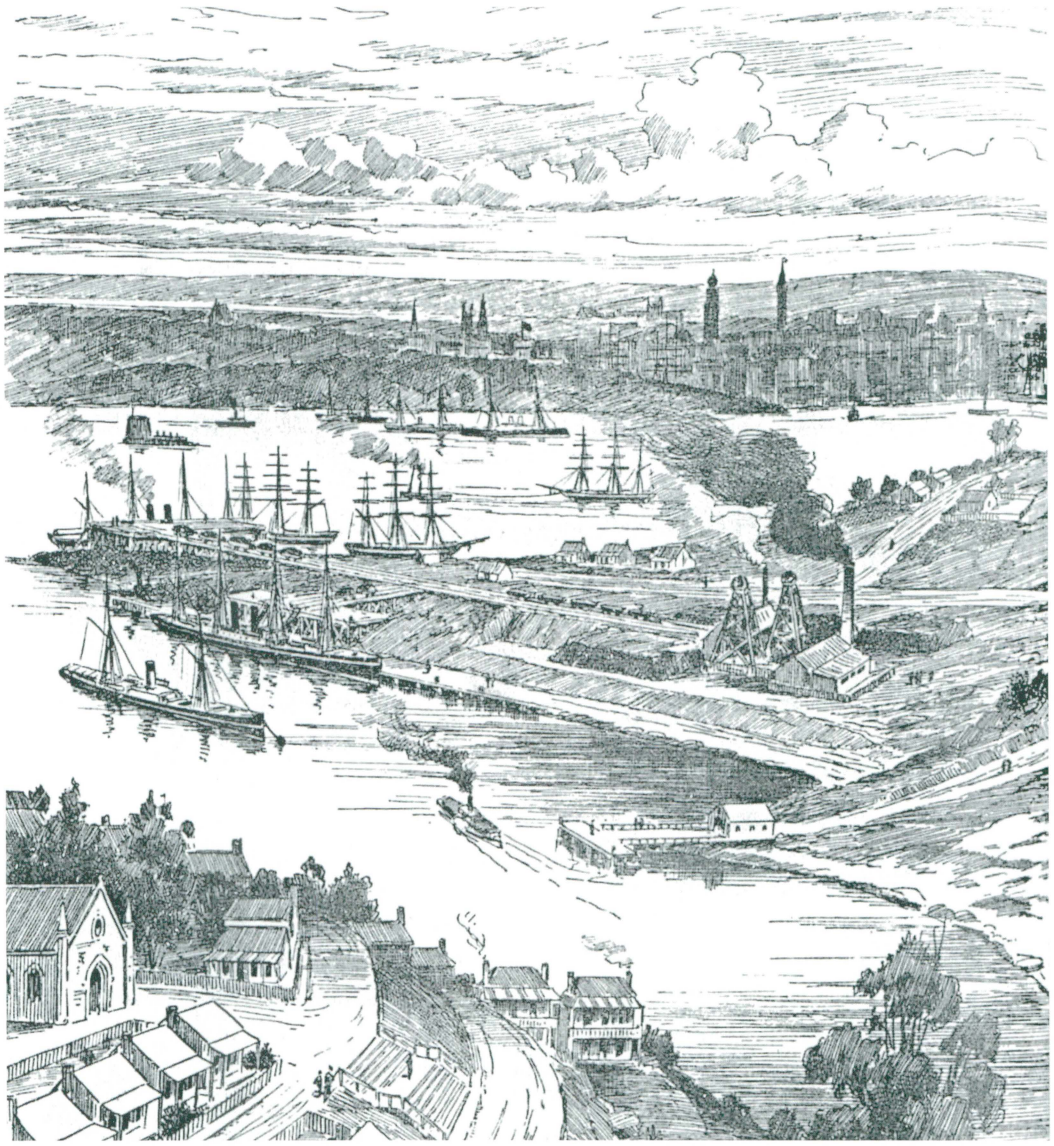
Cremorne Reserve

La reserva costera de Cremorne Point es la más próxima al Harbour Bridge de toda la orilla norte y es un ejemplo de supervivencia frente a variadas presiones de desarrollo, especialmente intensas en un lugar tan visible y central. La puntiaguda península de Cremorne Point es una estrecha cresta arbolada, que define dos kilómetros de línea de costa casi paralelos, entre Shell Cove y Mosman Bay, con espléndidas vistas sobre la Opera House y el Harbour Bridge.

La zona era conocida como Wulworra-Jeung por los Cammeraygal, los aborígenes establecidos en las costas del norte de Port Jackson. En 1823, el relojero escocés James Robertson consiguió allí una concesión de unas 35 ha y construyó una casa georgiana. Pero las concesiones de tierras aborígenes a los colonos más significados, realizadas en la época del gobernador Macquarie cuando todavía no se reconocía su posible utilización comercial o estratégica para el puerto, solían generar disputas por falta de continuidad en la propiedad. Y cuando el hijo de James Milson compró las tierras en 1850 se generó un contencioso con el gobierno en relación con el uso de la línea de costa.

Los testimonios de los vecinos recogen la secuencia de cambios de uso en la franja costera, donde resuenan palabras como: aves, cabaña, valla, embarcadero, bote de remos, fundición, feria, rocas, picnic, recreo o ferry. Para afrontar aquello, Milton pidió la revocación de todas las reivindicaciones públicas sobre la península, pero el gobierno defendió su carácter público y ganó el primer pleito. Milton apeló al Privy Council of London, pero perdió en 1895 y la corona inglesa mantuvo la propiedad, aunque se mantuvo abierta la cuestión del uso, siempre de interés general, pero no necesariamente como parque o reserva [35:152].

Durante aquellos años, el gobierno había realizado sondeos mineros en Cremorne Point, en busca de carbón, dados los buenos resultados en la vecina Bradfields Head. Pero allí, el recientemente constituido ayuntamiento de Mosman argumentó la belleza del lugar, objetando contra una mina que habría destrozado un área que pensaba dedicar a uso residencial y no a usos industriales o comerciales. En Cremorne, por el contrario, el diputado local se opuso a la propuesta de una nueva mina defendiendo el acceso e interés público de la línea de costa, en vez de su estética, y aduciendo que la mina quería beneficiarse del bajo coste de una concesión frente al precio de las tierras en el mercado.



Proyecto de 1893 para explotación minera en Cremorne Point [Illustrate Sydney News, 2 dec 1893] [35:157]

El pleito fue un importante hito en la defensa del control público de las orillas del puerto y ayudó a establecer argumentos frente a la presión de los diversos intereses privados. El tribunal sentenció: *'Ninguna consideración sobre la naturaleza de las rentas a obtener puede proporcionar consuelo o satisfacción por la desfiguración del puerto'*, que era considerado *'como una herencia de la gente'*. Por primera vez, las reivindicaciones sobre la belleza habían derrotado a las demandas de desarrollo en el puerto, *'una de las maravillas de la naturaleza'* [35:157].

Cerca de nueve hectáreas de la península, lindantes con la orilla, se salvaron del desarrollo inmobiliario del interior y fueron arrendadas para albergar el parque de diversiones Cremorne Garden (1856), así llamado en honor de la popular área de recreo en Londres. Este parque de atracciones solo duró seis años, pero se mantuvo como lugar popular de paseo y vacaciones hasta los 1880. En los 1920 se construyeron numerosos inmuebles para albergar el turismo, muchos de ellos destruidos y convertidos en apartamentos en los 1960.

Un paseo costero, más o menos estrecho, recorre el perímetro de la península. A veces se ensancha con masas arbustivas hasta las viviendas, como en los jardines de Lex & Ruby Graham, en forma de cascada hacia la costa oriental, plantados a finales de los 1950, que están catalogados dentro del National Trust. El paseo cuenta con un muelle propio de acceso desde 1911 y un pequeño faro ubicado en Robertson Point, unido por una pasarela a la orilla. En su parte oeste se esconde la Maccallum Seawater Pool (1920), una piscina costera inicialmente llamada Shell Cove Rock Pool y promovida por el nadador olímpico Frederick Lane, que desde 1930 es propiedad del municipio de North Sydney.



Cremorne Reserve



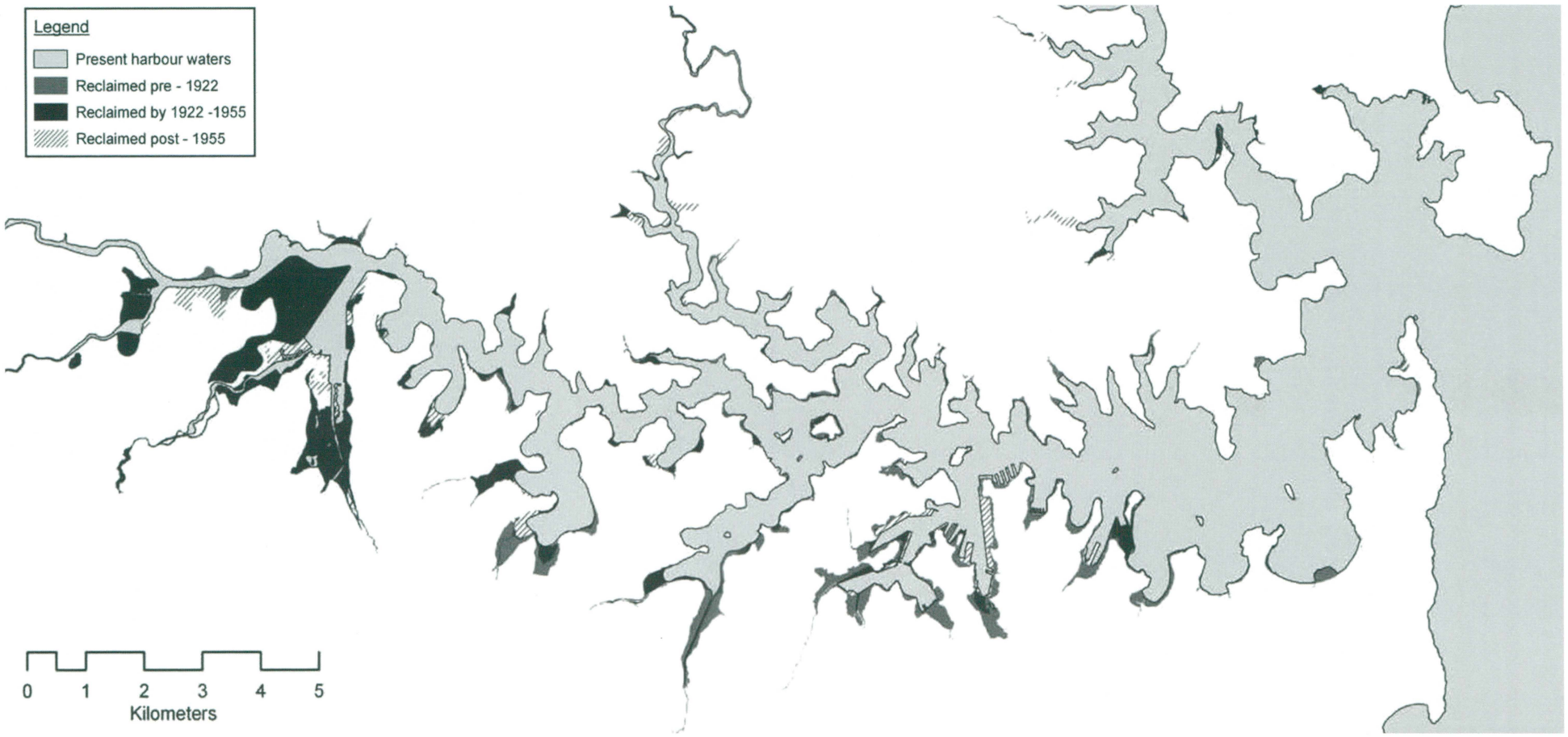
Robertson Point, Cremorne Reserve



Sydney Harbour desde Cremorne Reserve



Residents building an ocean side swimming pool at Cremorne, Sydney, ca. 1920. Fairfax Corporation 1920. Courtesy of Fairfax Syndication, FXT289051, [nla.obj-163199018]



Rellenos en la bahía de Sidney antes y después de 1955 [5:362]

Rectificación y rellenos de las orillas

Para rehacer la línea de costa y adecuarla a los cambios inherentes al transporte marítimo, los puertos suelen realizar rellenos para ganar zonas de tierra y dragados para conseguir calado suficiente. De igual modo, las modificaciones derivadas de las obras de restauración ambiental, tanto para 'naturalizar' las orillas como para resolver problemas de flujo y corrientes, necesitan obras similares. Desde su descubrimiento en 1788, el estuario o bahía de Sidney ha sido modificado en bastantes ocasiones según una amplia variedad de propósitos, aunque la mayoría de las actuaciones han sido rellenos, totalizando unas 1.135 ha, equivalentes al 22 por 100 de la superficie de agua, realizados en su mayor parte aguas arriba del Harbour Bridge [5:348].

El conjunto de esas operaciones de relleno, dragados y construcciones, que afectan a la zona de carrera de marea u oscilación del nivel del agua, comprenden la actividad actualmente denominada 'Recuperación' *(Reclamation)*. Este tipo de actuaciones es inherente al proceso de *habitar* al borde del agua, con independencia del acierto o desastre de su resultado. De hecho, cuando se pretende arreglar cualquier intervención desastrosa, su recuperación forma igualmente parte de esta actividad.

Los rellenos en el estuario de Sidney o las orillas del río Parramatta comenzaron tan pronto como la construcción de la ciudad aunque, ya en 1866, *el gobierno de la colonia aceptó que no eran la mejor manera de preservar la belleza o el entorno natural de las orillas del puerto. Pero, añadía a continuación, que no se producirían daños apreciables en promontorios o bahías si se actuaba con prudente juicio*[47]. Las consecuencias sobre la hidrología, la ecología y la contaminación han sido establecidas científicamente después de las estéticas, pero ya forman parte de las buenas prácticas de actuación de cualquier país avanzado y en Australia desde la Reclamation Act de 1930.

Los dragados, por su parte, han garantizado la navegabilidad de muchas zonas del puerto, sometidas a procesos de sedimentación naturales o artificiales. Hacia mediados de los 1970, la longitud de la línea de costa en el estuario se había reducido de 322 km a 245 km según unas estimaciones, o un tercio según otras, mientras la lámina de agua, incluidos cursos fluviales y manglares, se había reducido 666 ha o un cuarto de su superficie de antes de la llegada de los colonos.

El período de mayor actividad de rellenos fue de 1922 a 1955, con unas 570 ha de tierras adyacentes al río Parramatta en las zonas de Silverwater, Homebush Peninsula y Garden Island, y también en Exile Bay, Kings Bay, Iron Cove, Glebe Island y Darling Harbour. Durante esos años se crearon numerosos parques y reservas en las orillas, como Watt Park en Lavender Bay, Kurraba Point, Cremorne Reserve y Primrose Park. La actividad de relleno continuó en años posteriores aguas arriba del Harbour Bridge a lo largo del río y sus tributarios, aunque en menor medida. Pero después de 1964 se acondicionaron varías líneas de atraque y grandes superficies anejas para los nuevos contenedores, prolongadas hasta el traslado de estas actividades a Botany Bay y disminuyendo totalmente a partir de entonces [5:361].















Coogee Beach

Coogee Beach and pier with summer crowd, 1929-1934. Hall & Co. Courtesy of State Library of NSW, Home and Away, hall_38436

Playas y parques: Bondi, Coogee

La playa, concebida como lugar de entretenimiento por excelencia, albergó varios parques de atracciones. El primero de estos parques de la ciudad al aire libre fue el *Bondi Aquarium*, situado en Tamarama Bay, que funcionó de 1887 a 1891. Contaba con un salón de baile, un acuario con varios animales, columpios, tiovivos, galería de tiro... y una gran montaña rusa de madera *Switchback Railway* sobre la playa y alrededor de los acantilados.

Sufrió importantes reparaciones debido al gran incendio de 1891 y fue comprado en 1906 por el empresario William Anderson, que lo llamó Wonderland City. Poseía su propia planta de vapor y la primera pista de patinaje al aire libre del país. Entre sus animales destacaba la popular Alice, el elefante que paseaba a los niños por el parque. A pesar de sus más de 2.000 visitantes los fines de semana veraniegos y emplear a más de 160 personas, el parque cerró en 1911.

En 1887 se inauguró el *Coogee Palace Aquarium*, convirtiéndose en la mayor atracción de la zona. Concebido como un complejo al modo de los palacios victorianos de la costa inglesa, albergó un jardín de placer, baños, un tobogán gigante, atracciones infantiles y una pista de baile rodeada de tanques con peces exóticos bajo una gran cúpula central.

Tras una gran tormenta en 1982 la cúpula se derrumbó, pero fue restaurada y el edificio catalogado se reconvirtió alojando tiendas y restaurantes en 1987, siendo conocido actualmente como *Coogee Pavilion*. Para complementar este *resort inglés* se añadió un muelle o *pier* en 1924, con teatro, salón de baile, varios restaurantes, tiendas y un salón recreativo. En 1933 se desmontó debido a las protestas de los surfistas y actualmente solo se conservan algunos de sus pilotes.





Bondi aquarium and grounds, Tamarama c. 1895. By Kerry & Co. Courtesy of National Library of Australia, vn4313064



Coogee Beach - looking north c.1890s. Photo shows Baden Baden. Courtesy of Mitchell Library, State Library of NSW, PXA 2113/ Box 67/ No. 14 [Neg FM1/5397]



Coogee Beach





The Children's Friend
Wonderland City Bondi,
1906-1911. Courtesy of
Waverley Image Library,
000/000841 - 4023

Riesgos

Todas las playas tienen grandes avisos sobre los riesgos del baño, donde se pide al usuario que sea consciente de que los entornos y las actividades de mar y playa son peligrosas. Resumidos en seis pictogramas colocados debajo de esa petición avisan de los riesgos: tráfico de barcos, superficies resbaladizas, rocas sumergidas, escalones repentinos profundos, artilugios recreativos y tiburones. Cuando no hay socorristas ni servicios, se añade la frase: *Sin servicios salvavidas - Natación y baños a tu propio riesgo.*

Y como colofón, en la base del cartel aparecen estas tres frases:

Nadar y bañarse en aguas abiertas es extremadamente peligroso.

Nadar y bañarse en aguas malladas está aconsejado pero todavía puede ser peligroso y se practica a tu propio riesgo.

Los niños deben estar vigilados en todo momento.

Lo más temido son los tiburones, bastante frecuentes en la costa este australiana. Actualmente, su aparición suele ser señalada con cierta anticipación, multiplicándose las precauciones o la prohibición absoluta de entrar en el agua, según los casos. En diciembre de 2015 la noticia llegaba hasta España, donde un periódico titulaba: Avistan más de 60 tiburones en 48 horas en la costa este australiana. Y continuaba afirmando que, este año ha sido escenario de 14 ataques de estos escualos, uno de ellos mortal, y ofrecía todo tipo de precisiones sobre bancos de escualos de diferentes especies avistados en lugares de la costa de NSW[48].

Manly Beach





High shot South Steyne, Manly, Sydney, NSW. Frank Hurley, 1910. Courtesy of National Library of Australia, nla.obj-160160671



Manly Coastal Walk



Manly Ocean Beach Promenade con la triple alineación de araucarias y el quiosco



Collins Beach, Manly

Manly Beach



Wavesurfing, 1914

En la costa este de Australia, la lejanía de otras costas produce un fetch -o longitud libre de obstáculos en determinadas direcciones de viento- de miles de millas y el viento puede formar olas muy grandes. Eso ocurre con mayor o menor intensidad según la dirección en que se orienta la playa, con mayor incidencia cuando el mayor fetch se encuentra en dirección normal a la playa.

Manly y Freshwater han sido lugares populares de práctica del surf por más de un siglo y en ellos han tenido lugar numerosos acontecimientos significativos en la historia del surfing durante décadas. Aquí empezó el 'body surfing' en Australia en los 1890, y el 'board surfing' en 1909. El primer bote de vigilancia de surf fue botado en Manly en 1907 y el surfista hawaiano Duke Kahanamoku hizo una famosa demostración del board surfing en 1914 en la playa de Freshwater.

Los primeros campeonatos del mundo de surf se celebraron en Manly en 1964. El surf se expandió por todo el mundo y son famosos los surfistas de Manly y Freshwater. En una placa circular ubicada en la playa figura la dedicatoria de este lugar como una Reserva Nacional de Surf, que supone un justo reconocimiento de su importancia cultural:

Dedicado el sábado 25 de septiembre de 2010

Comparte, cuida, preserva

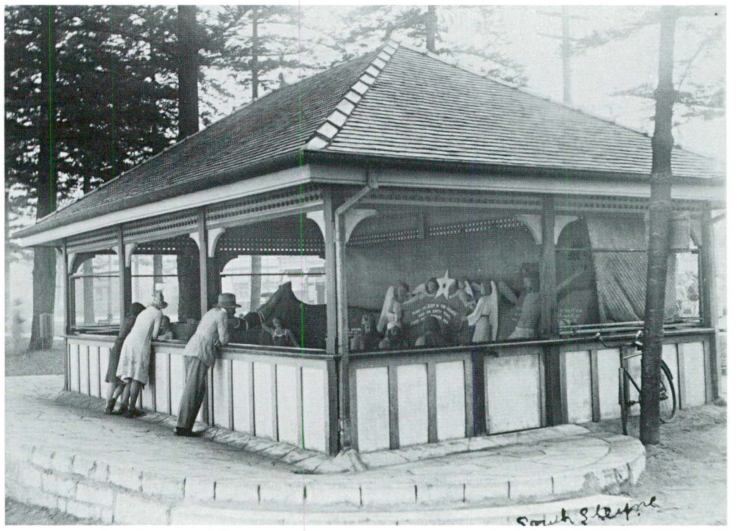
El Hon. Tony Kelly, Minister for Lands; Prof. Andrew Short OAM, National Surfing Reserves; Jean Hay AM, Mayor of Manly; Mike Baird, Member for Manly

National Surfing Reserve

[En una orla al borde de la placa circular]:

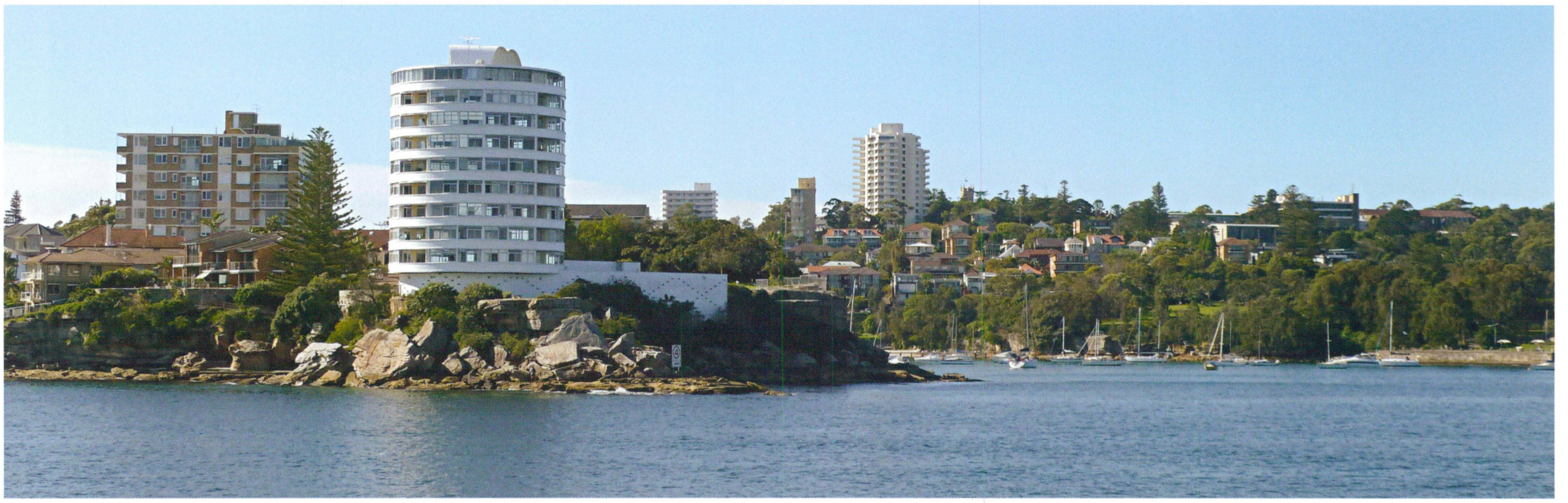
Freshwater, Queenscliff, North Steine, Manly, Fairy Bowei





Sandmodelling at Manly, by John Suchomlin, ca. 1929-1962. Courtesy of State Library of NSW, PXA 927 – Image 27

Manly Cove





The Corso, Manly



Manly Wharf



The Corso, Manly



Shelly Beach, Manly



Manly Cove



Manly Wharf

Manly, playa y surf

Una de las zonas más ligadas al surf son las playas de Manly. Este barrio era un pequeño pueblo de pescadores hasta 1852, cuando el empresario Henry Gilbert Smith proyectó un resort turístico, similar al de Brighton en Inglaterra. En 1855 se construyó un embarcadero del ferry y, a partir de los 1880, se convirtió en uno de los destinos preferidos de vacaciones y entretenimiento. En 1915 se creó The Corso, la avenida que, a través de la península, conecta la cala interior con la playa oceánica, donde se ubicaron el Steyne Hotel (Henry Gilbert Smith, 1859) y el New Brighton Hotel (1880, 1926).

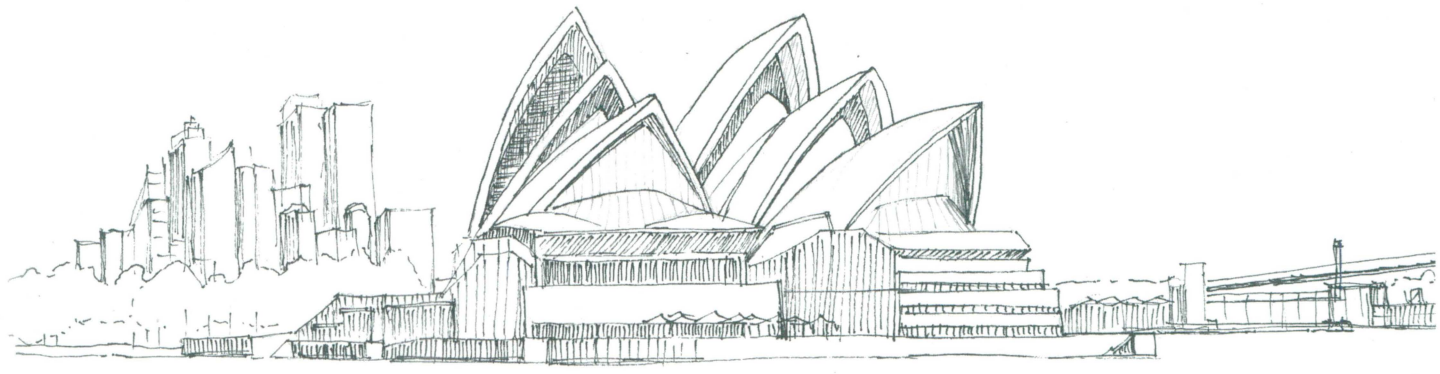
Manly Beach era conocida por sus *surf carnivals* y por tener el primer bote de socorristas para patrullar las playas. En 1898 se construyó un paseo a Fairy Bower sobre la línea de alcantarillado a Cabbage Tree Bay[49]. El frente costero de Manly Beach se caracteriza por la triple alineación de araucarias[50], dos grandes grupos plantados por Henry Gilbert Smith en los 1850 y otro en 1877 por el Ayuntamiento de Manly. Durante los 1960 y 1970 murieron muchos ejemplares de araucarias, debido en principio a los surfactantes del emisario del alcantarillado en North Head, pero se volvieron a plantar en 1991, una vez trasladado el emisario, con fondos estatales y de la Commonwealth.

En este paseo marítimo todavía se puede ver el quiosco construido en 1929 para albergar las grandes esculturas de arena de motivos bíblicos realizadas por John Suchomlin. En 1933 el hospital de distrito propuso reutilizarlo como estanque de los deseos, con un jardín de rocalla y una maqueta del hospital. La gente lanzaba monedas para ver cumplidos sus deseos, que fueron recogidas para financiar la institución durante 40 años.



5 | Triunfo de la imagen

Modernidad en altura / Limitaciones y conquista de la altura / La modernidad traída por Harry Seidler / Rose Seidler House, 1950 / Australia Square, 1967, con Pier Luigi Nervi / Blues Point Tower, 1961 / Horizon Apartments Seidler, 1998 / MLC Centre (Seidler, 1987) / Rascacielos en el centro / Sydney Tower, Donald Crone, 1981 / Amenazas, desprecio y defensa del patrimonio / Sirius Building, 1980s / Boicot sindical al derribo / Sydney Harbour Control Tower, 1974 / Razones estéticas e interpretativas / Darling Harbour / Protestas en Barangaroo / King Street Wharf - Darling Harbour / Difícil entrada a un diseño trivial / El carácter marítimo en la otra orilla / National Maritime Museum / Parramatta towers / Vivir lejos y llegar a casa / Influencia americana / Australian way of life / Visibilidad del agua / Casas más caras al borde del mar / Suburbios y accesos al centro / Matices y correcciones / Caminos y puentes / Cahill Expressway, 1959 / Vandalismo en el Domain / Gladesville Bridge,1964 / Anzac Bridge, 1995 / Opera House, Utzon 1973 / El sitio, el arquitecto y el proyecto / El podio y la cubierta / La construcción del lugar / Formas de difícil construcción / Recubrimiento de la cubierta / Estructura de las cáscaras / Un proceso manual, lento y caro / Una consideración anacrónica / Dificultades durante la obra / Del paisaje a la imagen con el puente / La Opera y el puente nunca compitieron / La Opera reúne todo como paisaje / Su imagen reúne todo el puerto / Símbolo de ciudad y país / Del símbolo al sentido / La Memoria reprimida / La orilla para la gente / De uso comercial a sitio para el público / Una bahía para el ocio / Un rehabilitado Woolloomooloo Finger Wharf / Memoria industrial y del trabajo / Rechazo, boicot y marcha atrás / Una excelente rehabilitación / Significados de futuro / Traslado del puerto a Botany Bay / Sydney International Airport, 1970 / Bankstown Airport / Interscan / Marinas residenciales en Oyster Bay / Protección ambiental / Protección del paisaje visual / Caminos y reservas costeros / Reciclaje del agua / La entrada de la bahía / Walks from light to light / Taronga Zoo / El paisaje visual de la bahía / Relatos de un recorrido / Paisajes y contrastes del acontecimiento / Ejecución ante la multitud / Carreras de caballos / Inauguración del Harbour Bridge / Regata Sidney - Hobart / Fin de año, fin del milenio / Sydney Olympic Park, 2000 / Diner en Blanc / Bodas al aire libre / Mardi Gras Parade / Keep Sydney Open / Paisajes turistizados / Recuerdos y actividades / Harbour Bridge Climb / Sidney en el cine / Películas rodadas en Sidney y NSW / Escenas / Paisajes imposibles / Contrastes de carácter / Un imaginario contradictorio / Sidney en Australia



Opera House. PHL, 2016

Modernidad en altura

Limitaciones y conquista de la altura

En 1888, solo tres torres destacaban sobre los máximos seis pisos de la silueta de Sidney, las de Town Hall, Lands Department Building y General Post Office. Luego empezaron a surgir torres de oficinas y apartamentos en una serie de etapas. En 1912, cuando se estaban terminando los 12 pisos de las Curulla Towers en King St con Castlereigh St, se estableció un límite de altura de 45 m (100 ft) para los nuevos edificios, que se mantuvo hasta 1957 [53:27].

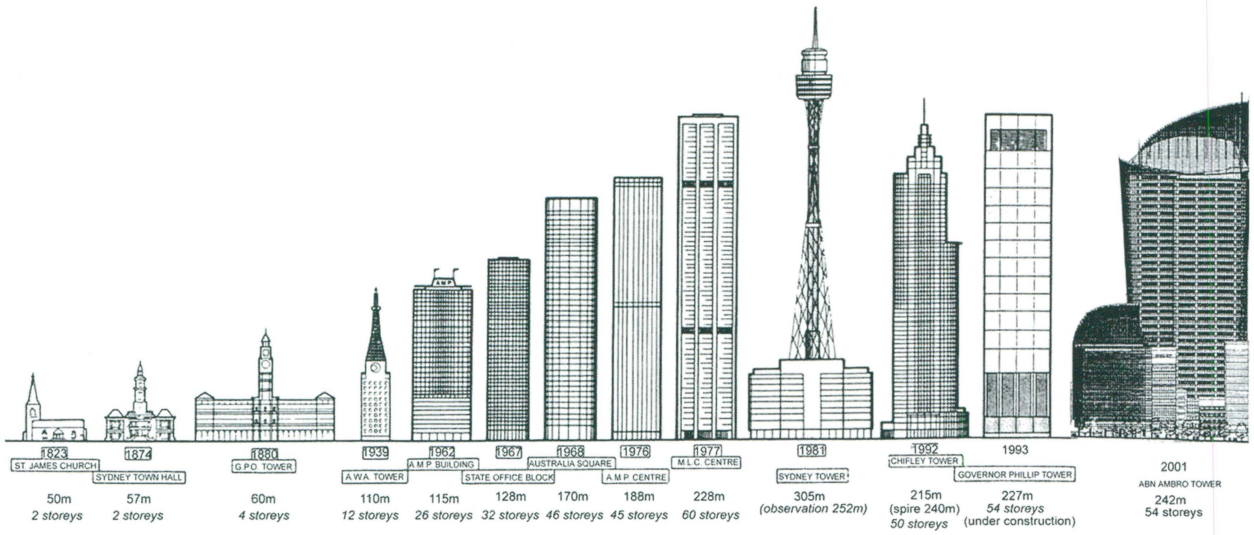
Solo superaron esa altura algunos elementos excepcionales como la antena de comunicaciones del AWA Building, construida con una celosía metálica inspirada en las formas iso-resistentes del faro de John Smeaton o del perfil de las presas de gravedad de Sazilly, o de la inevitable Torre Eiffel.

El AWA Building fue un hito de la modernidad, que albergaba las nuevas industrias de la tecnología de radio y comunicaciones. Terminado en 1939, tiene 47 metros de altura y, con la torre de comunicaciones, fue la estructura más alta de Sidney durante más de 20 años. Aunque no pudo igualar la altura de los rascacielos de la época de Nueva York, su elegante aspecto cambió radicalmente el paisaje urbano. Como éste y otros edificios de la época sugieren, Sidney estaba dejando progresivamente de lado las influencias europeas, para apuntarse a las de América [41:259].

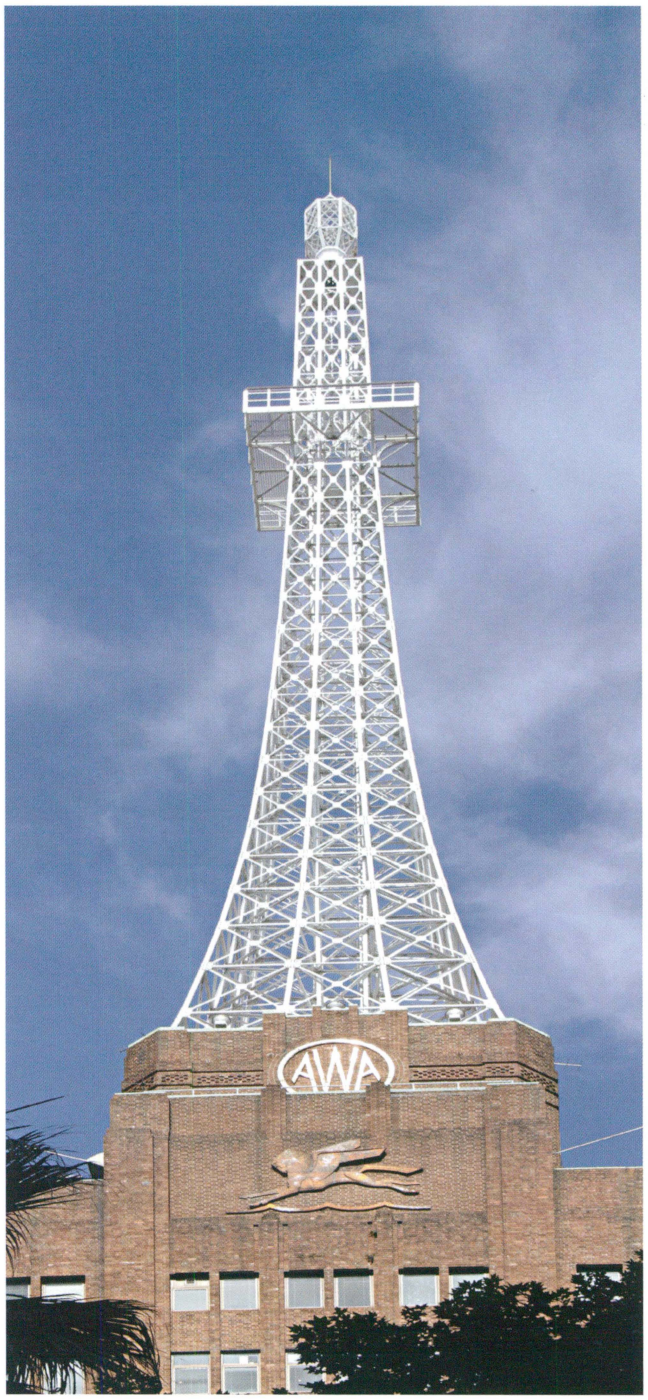
El edificio propiamente dicho tiene interés por la composición expresionista de sus fábricas de ladrillo y la textura de dibujados contrastes obtenida con resaltos y rasgaduras. En un relieve del pedestal de la antena, un alado Pegaso salta sobre una línea de olas, con el claro mensaje de las ondas emitidas que superan los mares para comunicar con los barcos. Encima y algo retranqueado, otro paño de ladrillo de diferente textura muestra la marca de la sociedad, en forma de un círculo con las tres letras inscritas en su interior. A la altura del centro del círculo, una cenefa horizontal de ladrillo remarcada por líneas de sombra rodea todo el pedestal, salvando su interior.

La modernidad traída por Harry Seidler

La modernidad llegó a Sidney de la mano de Harry Seidler (1923-2006). Nacido en Viena, escapó del nazismo vía Inglaterra, Canadá y Estados Unidos, antes de asentarse en Sidney en 1948. Formó parte de una generación de inmigrantes a Australia, responsables de la internacionalización de la colonia británica. Ningún otro arquitecto ha tenido tan gran impacto en Sidney, tanto por su propia obra como por su influencia en sus colegas. Los generosos espacios públicos de sus torres de oficinas crearon diferentes posibilidades urbanas, y también aportó una nueva calidad arquitectónica en sus casas y apartamentos.







Edificios altos en Sidney-Punter2005-22

Central Business District desde Taronga Zoo

AWA Tower

Sin embargo, la modernidad de Seidler entró por la puerta de atrás, en forma de vivienda unifamiliar en el campo. Su primer proyecto de Sidney fue la casa Rose Seidler, la casa familiar donde vivieron sus padres Rose y Max, que cosechó un enorme éxito y permanece como la casa del siglo XX más conocida de Australia.

Aunque el modernismo de Harry Seidler fue generado por sus experiencias en Europa y los Estados Unidos, el entorno y la cultura de Sidney también informó su obra y su generoso patrocinio de las artes. A pesar de estar considerado como un modernista doctrinario, Seidler ajustó mucho su obra al clima y la topografía de Sidney. Algunos de sus mejores edificios –Blue Point Tower y Australian Square, por decir dos de ellos– fueron también los más controvertidos. Como polemista, Seidler se mantuvo siempre



Rose Seidler House, 1950

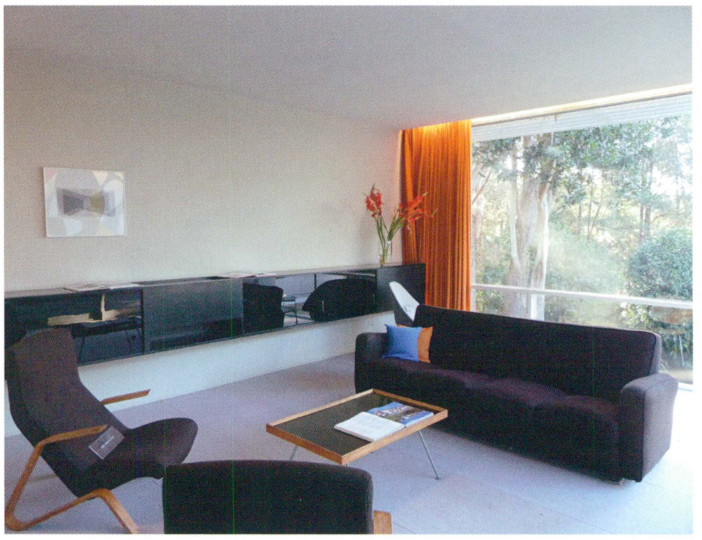
En 1950 Harry Seidler construyó la Rose Seidler House para sus padres, Rose y Max Seidler, por encargo de su madre, quien le animó a venir desde Nueva York para establecerse a trabajar en Sidney. Ubicada en el suburbio de Wahroonga en el lado norte de la ciudad, está rodeada de un jardín con vegetación autóctona y afloramientos rocosos con espectaculares vistas al Kuring-gai National Park. Para sacar partido al panorama, Seidler dispuso grandes paños de vidrio y una terraza cubierta, buscando la máxima interacción espacial interior-exterior. Por el día, estos grandes ventanales son planos verdes de paisaje formando parte del conjunto de la composición y, de noche, la oscuridad refleja el interior o se cubren con cortinas creando un efecto totalmente distinto.

Hay una sucesión de distintos planos y estancias abiertas, relacionados en un continuo espacial, que resalta las tensiones y el contraste entre la arquitectura cúbica de líneas rectas y las formas libres naturales del derredor. Su superficie de 200 m2 se distribuye en dos plantas cuadradas, la inferior con el garaje, un cuarto y la escalera de acceso; y la superior dividida en la zona de día –cocina, comedor, salón– y la de noche –dormitorios y baños– separadas por la escalera, la terraza y una pequeña sala de juego con salida directa al aire libre. La terraza del salón tiene acceso directo desde el jardín mediante una rampa de gran plasticidad en la composición volumétrica del edificio. El comedor y la cocina cuentan con una salida directa al exterior y cerca se ubica una zona de tendedero en un área de servicio. Actualmente todavía se conserva parte del jardín plantado por Rose Seidler con especies exóticas, flores, frutales y un huerto. Ella también fue la autora de los muros de piedra del jardín, realizados con los restos de la excavación del garaje.

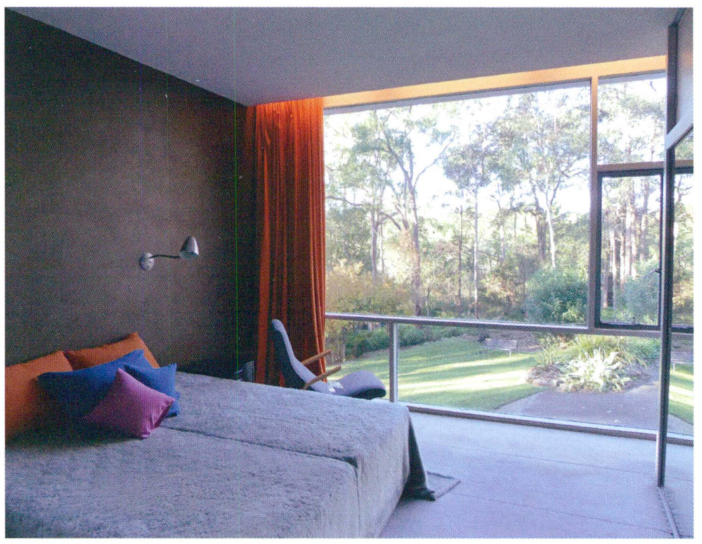
Cuando se construyó, la vivienda fue muy controvertida por su estilo moderno y futurista para la época (interior despejado, muebles ligeros, superficies fáciles de limpiar), siendo la primera casa australiana donde se reflejaron los principios de la Bauhaus mezclando arquitectura, arte y tecnología. La gente se acercaba a ver este "artilugio" y se asomaban por las ventanas, obligando a los dueños a salir de la casa[51]. Fue ganadora de la Sir John Sulman Medal en 1951, y actualmente es el principal icono de la modernidad en la ciudad. Su éxito animó a Seidler a quedarse en Sidney, y su diseño funcional y flexible para la vida moderna serviría como precedente y modelo para obras posteriores.

Seidler realizó varias residencias y edificios comerciales con nuevas ideas y técnicas constructivas, convirtiéndose en un referente para la arquitectura moderna australiana. Con la muerte de su dueña en 1967 y el traslado del dueño a una residencia, la casa pasó por varios inquilinos y sufrió varios cambios hasta su donación al Estado en 1988. Fue restaurada según la estética y los colores originales –influencia de su maestro Josef Albers–, y cuenta con una de las colecciones de mobiliario de después de la Segunda Guerra Mundial más importantes; muchas de las piezas originales fueron compradas por el propio Seidler en Nueva York y otras fueron encargadas directamente por él para esta residencia[52].











Australia Square, 1967









Blues Point Tower (1961)

firme y la cultura urbana de Sidney se benefició enormemente de su desprecio del diseño y la toma de decisiones de segunda categoría: siempre pedía lo mejor[53].

Su obra más significativa en la ciudad fue el Australia Square, el primer rascacielos de hormigón del país, realizado con el ingeniero Pier Luigi Nervi, en cuyo estudio de Roma Seidler pasó varias semanas. Construido en 1967, este edificio de 50 pisos fue tomado como pauta y cambió por completo el Central Business District y la imagen de la ciudad. Con un diseño circular muy radical, fue el edificio más alto y ligero realizado en hormigón del mundo.

Australia Square, 1967, con Pier Luigi Nervi

Además de su importancia urbana, Australian Square es otro de los proyectos donde Seidler estableció un diálogo entre arte y arquitectura. Por encargo del promotor Gerardus (Dick) Dusseldorp, Seidler viajó alrededor del mundo en 1966 para buscar obras de arte para Australia Square. Visitó a varios artistas reconocidos del siglo XX como Henry Moore, Isamu Noguchi y Alexander Calder, a quien encargó realizar la escultura metálica Crossed Blades situada en el pórtico exterior del edificio. Para el interior compró tapices de Joan Miró, una escultura de Norman Carlberg, varias obras del australiano John Olsen y dos obras de Le Corbusier y Victor Vasarely, luego reemplazadas por un mural de Sol LeWitt en 2002[54].

Blues Point Tower, 1961

Con sus 25 pisos y construido por Seidler en 1962, Blues Point Tower es *uno de los más conspicuos y feos edificios de Sidney*, según Wikipedia. También es calificado por Susan King como uno de los más odiados edificios de Sidney [41:271]. Este duro pedigree es resultado no solo de sus 83 m de alto, sino también del impacto visual que produce.

Desde que fue aprobada su construcción, la Blues Point Tower se ha enfrentado a una ola de protestas debido a su tamaño, posición y forma, y de hay poco envidiable reputación de ser la construcción más odiada de Sidney. Cada vez que se compila una lista de los edificios más feos de Sidney, Blues Point Tower inevitablemente obtiene la más alta puntuación, y cada pocos años alguien llama a algún sitio oficial para que sea derribada. Durante muchos años, insultarla o bromear sobre su posible voladura era un pasatiempo favorito en las cenas.

Aunque desde su inclusión en el registro patrimonial en 1993 ha sido generalmente respetada, a menudo se cita como un ejemplo de una estructura inapropiada para su contexto ambiental. Sus 144 apartamentos tienen una soberbia vista sobre el Parramatta River o sobre el Harbour Bridge, dada su posición casi exactamente coincidente con el eje central de su gran vano. Pero, recíprocamente, es visto desde todas partes en el mismo centro del puente, cortando en dos su silueta desde lejos o como si fuera una muleta desde más cerca.

Seidler, sin embargo, siempre le consideró como uno de sus mejores edificios, y defendía que se mantenía en pie por ello[55].

Horizon Apartments
Seidler, 1998

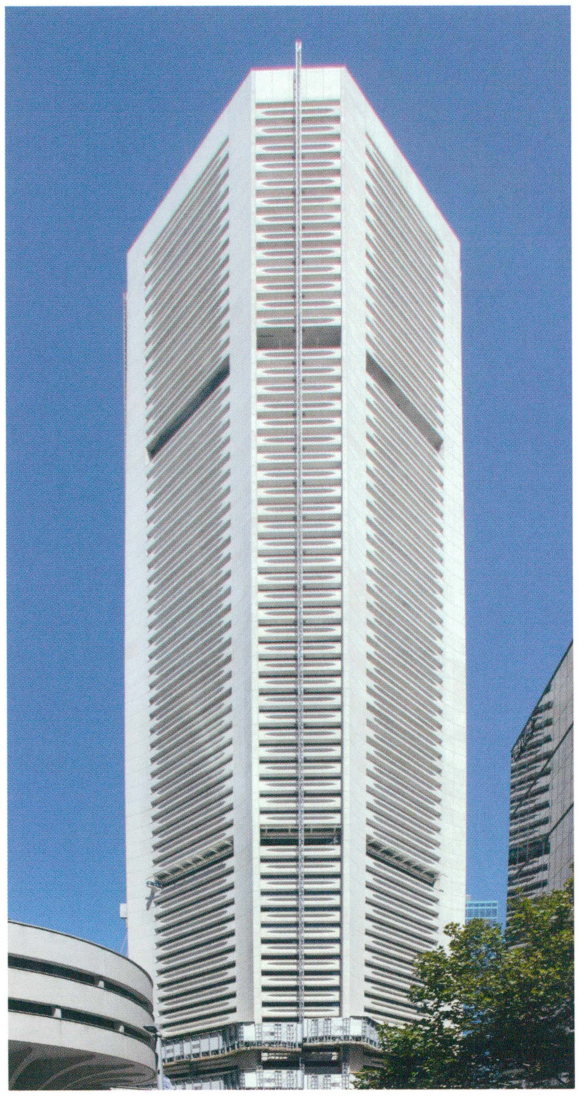
En el lado oeste de Clapton Place con entrada por 184 Forbes Street se levantan los 43 pisos de la torre Horizon Apartments, también construida por Harry Seidler en 1998. Como Blues Point, la torre Horizon fue una promoción controvertida por su altura, considerada inadecuada para el paisaje urbano circundante, y por los efectos de sombra de sus 144 m de altura, siempre importantes en Sidney [41:271].

MLC Centre
Seidler, 1987

En 1987 le superó el MLC Centre en King con Castlereagh Streets, donde antes estaba el Australia Hotel. Diseñado por Harry Seidler, tiene planta octogonal, con una estructura de núcleo central de hormigón y ocho pilares en fachada de 68 pisos, que

MLC Centre

Dr. Chau Chak Wing Building,
(FrankGehry, 2012-2014)
en The Goods Line







Sirius Building

se eleva 232 m sobre la calle. Cuando se inauguró era el edificio de hormigón armado más alto del mundo y el más alto fuera de Estados Unidos.

Amenazas, desprecio y defensa del patrimonio

La construcción de estos rascacielos en el centro de la ciudad generó una fuerte subida de los precios del suelo, que amenazó directamente la continuidad de los edificios antiguos de Sidney. Su gestión solía ser conflictiva porque exigían con frecuencia la demolición de edificios de interés histórico, cuya utilización estaba lejos de la capacidad de pago de los eventuales nuevos usuarios de las nuevas torres. Esas amenazas movilizan los movimientos de defensa patrimonial, que a veces ganan y otras pierden la batalla.

A esas dificultades patrimoniales se suman en Sidney las complicaciones inherentes a su memoria histórica, plena de historias de dolor y de castigo, pero a menudo convertidas en fácil mercancía de recreación del pasado para los turistas. Esa forma de consumir las historias nacionales a través del turismo siempre fue muy popular y, desde finales del siglo XIX, el turismo de convictos y el de aborígenes han sido actividades demandadas por los visitantes y lo siguen siendo hoy en día. La defensa de los bienes culturales relacionados con ellos siempre funcionó bien, pero cuando se trata de edificios y Obras Públicas cuyo valor nace de las cualidades de su construcción, el debate se complica y los movimientos de defensa han de multiplicar la presión.

Sirius Building, 1980s

Un edificio de los 1980 amenazado de destrucción es el Sirius Building, un edificio escalonado de hormigón armado, de aire algo brutalista, situado junto al acceso sur al Sydney Harbour Bridge en una posición algo escondida. Este intento de demolición

Rascacielos en el centro

Año	Edificio	Localización	Arquitecto	Ingeniero	Alt m	Pisos
1961	AMP Building	Circular Quay	Peddle Thorpe & Walker	Rankine and Hill	117	31
1963	Commercial Union Blg	109 Pitt St	Rudder Littlemore & Rudder	Civil & Civic	67	21
1963	Commonwealth Centre	Chifley Square	Commonwealth Dept Works	Commonwealth Dept Works	84	21
1964	IBM Building	Kent St	Stephenson & Turner	Rankine and Hill	82	22
1965	ANZ Bank	Pitt & Hunter Sts	Roseland & Gillings	ANZ Bank	80	26
1965	Citra House	Macquarie St & Circular Quay	Rudder Littlemore & Rudder	Gutteridge Haskins & Davey	81	20
1965	Water Board Blg	Bathurst & Pitt Sts	McConnel, Smith & Johnson	Woolacott, Hale, Bond & Corlett	101	24
1966	State Office Block	Phillip & Bent Sts	Government Architect	Taylor, Thomson & Whitting	128	35
1968	Park Regis	Park & Castlereagh Sts	Stocks & Holdings	Mateffy & Perl, J Stigler	140	50
1968	Australia Square	270 George St	Harry Seidler	Civil & Civic	157	45
1970	Goodsell Building	Hunter & Elizabeth Sts	Government Architect	Stanley, Llewellyn & Whitten	75	20
1972	Central Square	Castlereagh & Hay Sts	Fox & Associates	Miller, Milston and Ferris	80	23
1973	No 1 Chandos St	St Leonards	Fombertaux	Taylor, Thomson & Whitting	70	16
1974	Hilton Hotel	255 Pitt St	Kolas & Bryant	Rankine and Hill	132	40
1976	Colonial Mutual Blg	Pttt St & Martin Place	Joseland & Gillings	Docker and Smith	80	21
1976	Town Hall House	Kent & Druitt Sts	Ancher, Mortlock & Partners	Ove Arup and Partners	114	30
1976	AMP Centre	25 Bridge St	Peddle Thorpe & Walker	Rankine and Hill	187	50
1978	NSWIT Building	Broadway	Government Architect	Bond, James and Laron	122	32
1978	Hyde Park Tower	Elizabeth & Park Sts	Kann Finch & Partners	Rankine & Hill	165	40
1978	MLC Centre	Castlereagh St & Martin Place	Harry Seidler	Civil & Civic, Lehmann and Tally	244	68
1979	Exchange Centre	Pitt and Bond Sts	Peddle Thorpe & Walker	Taylor Thomson & Whitting	118	32
1982	Qantas Int'l Centre	George & Lang Sts	Joseland & Gillings	Miller, Milston and Ferris	190	50
1988	Grosvenor Place	George & Harrington Sts	Harry Seidler & Davis, Heather & Dysart	Ove Arup & Partners	180	50
1992	Chifley Tower	Macquarie St	Kohn Pederson Fox & Associates	WSP Flack + Kurtz	241	53
1993	Governor Phillip Tower	1 Farrer Place	Denton Corker Marshall	Ove Arup & Partners	227	54
2000	Citigroup Centre	Park St.	Crone and Associates	Hyder Consulting	243	50
2001	ABN Amro Tower (Aurora Place)	Macquarie St	Renzo Piano	Ove Arup & Partners	219	41
2004	Meriton World Tower	91 Liverpool St	Nation Fender Katsalidis	Connell Mott MacDonald	230	73
2004	Ernst & Young Tower at Latitude	George St. Goulburn St.	Greg Crone	Hyder Consulting	222	45
2005	Deutche Bank	126 Phillip St.	Norman Foster and Partners	Ove Arup & Partners	239	39
2007	Lumiere Residence	Bathurst St.	Norman Foster y PTW Architects	Taylor, Thomson & Whitting	151	47
2013	ANZ tower	Castlereagh St.	Francis-Jones Morehen Tharp (FJMT)	Laing O´Rourke and Enstrust	195	46

Fuente: [13:240] y elaboración propia

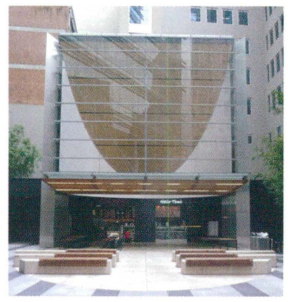


1. AMP Building
2. ANZ Tower
3. Art gallery
4. Aurora Place
5. Australian square Building
6.AWA Building
7. Blue Point Tower
8. BMA House
9. Citigroup Centre
10. Custom House Bar
11. Chifley Tower
12. Darlinghurst Gao
12. Deutche Bank
13. General post -The Westin
14. Governor Philip Tower
15. Grosvenor Place
16. Hilton Hotel
17. Hyde Park Barracks
18. Land Department Bg
19. Longchamp MLC
20. Lumiere Residence
21. Miychell Library
22. MLC Center
23. Museum of Contemporary Art
24. Old Colonial Mutual Life
25. Queen Victoria Building
26. Rum Hospital
27. St Andrew´s Cathedrall
28. Sydney Tower
29. World Tower
31. Opera House
32. Circular Quay



Emirates Building


Sydney Towers CBD


ANZ Tower


Rascacielos desde Sydney Tower


Rascacielos desde Australia Square


Rascacielos desde The Domain


Skyline desde Royal Botanic Garden

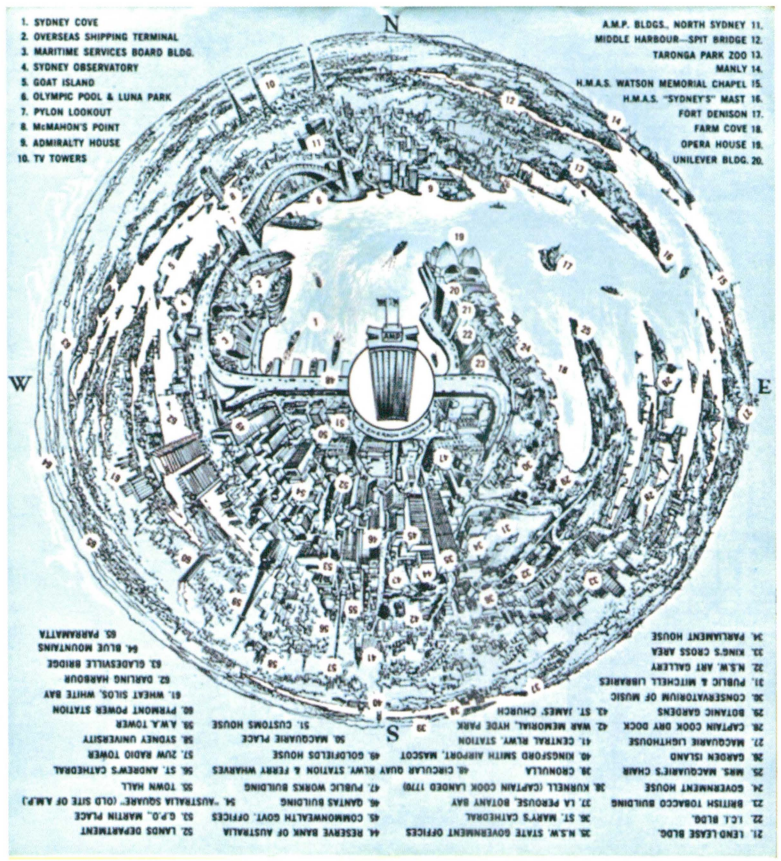


Sidney Tower, Donald Crone, 1981

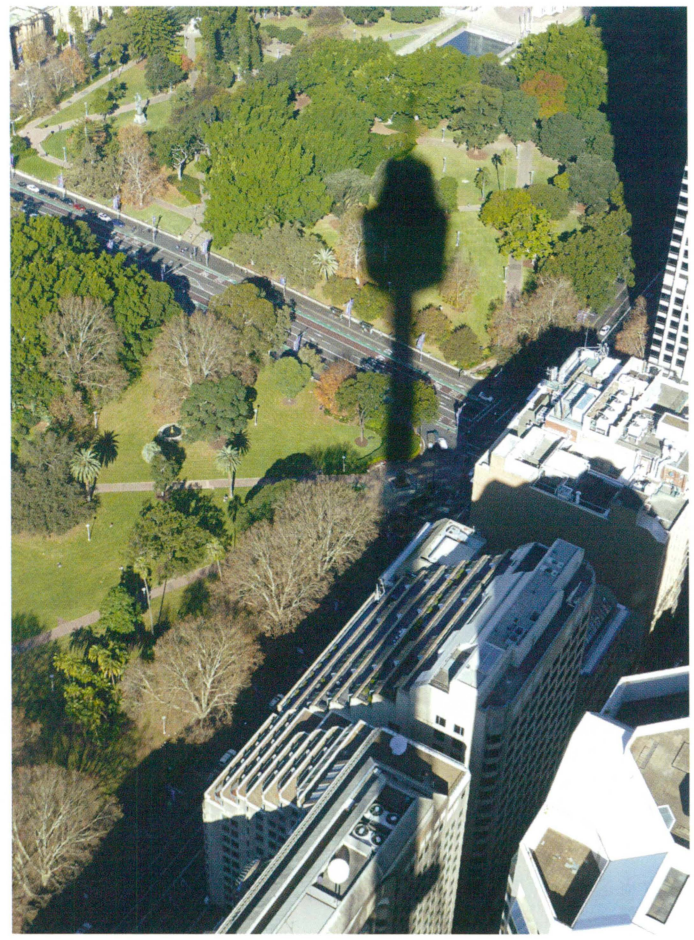
La Sidney Tower se levanta en medio del Central Business District(CBD), como una gigantesca seta en un bosque de torres y rascacielos. Su altura de 309 m se descompone en cuatro partes: una base paralepipédica, indistinguible de cualquier otro edificio del CBD, de unos diez pisos de altura; un fuste formado por un tubo cilíndrico de unos 180 m de altura y 6,8 m de diámetro, arriostrado por decenas de cables de acero inclinados que forman un paraboloide hiperbólico rodeando el edificio; una torreta superior de ocho pisos de estructura metálica en forma de tronco de cono invertido, con un cilindro encima, construida sobre el edificio y levantada simultáneamente con el tubo central; y un mástil en coronación de unos 15 m, también arriostrado por cables a la torreta.

Al tratarse de un observatorio de la ciudad debe superar la altura de los demás rascacielos, aunque no se sabe por cuánto tiempo, y en consecuencia es a su vez vista desde una gran parte del área urbana, sobre la que reina como un hito. Por su forma y por ser principalmente utilizada por los turistas, no es vivida como un edificio o rascacielos más, sino como un artefacto insertado en la ciudad. Quizás ese diseño concreto tendría más sentido fuera del CBD, donde sería algo más propia, dejando la función de mirar alrededor desde dentro de la ciudad a los pisos superiores de otros rascacielos.

De hecho hay otros muchos bares y restaurantes en pisos altos repartidos por la ciudad y dos de ellos son especialmente queridos y recomendados por los propios vecinos. Uno es el exquisito lounge rotatorio del piso 47 de la Australia Square, de Seidler, también dotado de una cubierta de observación en la planta 48. El otro está a 107 m de altura en el piso 26 del AMP Building, el primer rascacielos de Sidney construido en 1966 por Peddle Thorpe & Walker. Su folleto publicitario explica que es 30 m más alto que los pilonos del Harbour Bridge, mientras denomina lo visto desde allí como Spherical Sidney.



Spherical Sydney [Nota [56]] A holiday gift from Mirror Sydney – Sydney as a bauble. At the centre is the AMP tower, built in 1962






Westfield
www.westfield.com.au
TAG HEUER

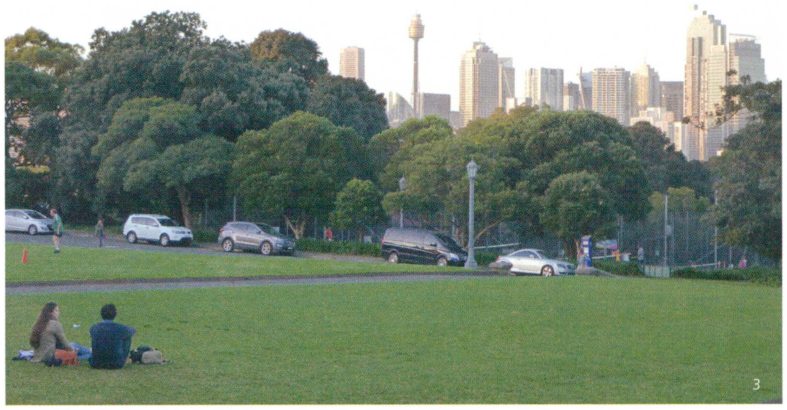














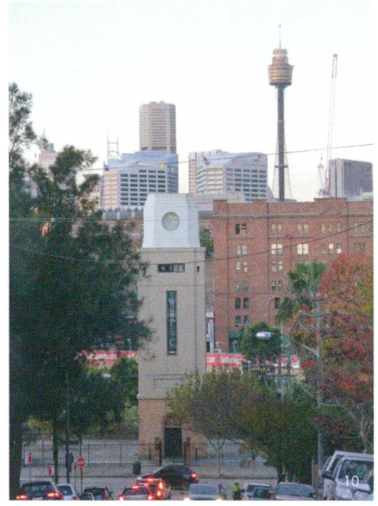
Sydney Tower desde diferentes lugares de la ciudad:

1. Darling Harbour, 2. Sydney Harbour, 3. The University of Sydney, 4. Centennial Park, 5. Watson Bay, 6. Sydney Harbour Bridge, 7. Royal Botanic Garden, 8. The Domain, 9. Wentworth Park, 10. Glebe, 11. Hyde Park, 12. Taronga Zoo, 13. Woolloomooloo

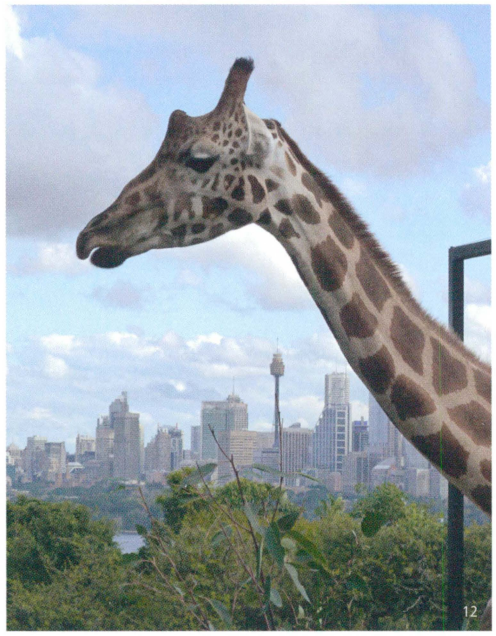

7




9


10


11


12



ha desatado un interesante debate sobre la procedencia de derribar edificios ya históricos y de cierta significación para la ciudad, basándose en sus cualidades estéticas.

El Sirius Building fue construido específicamente para realojar a los inquilinos expulsados de sus viviendas por la remodelación portuaria de los 1960. La mayoría de los inquilinos se han mudado y hay varios planes en marcha para construir nuevos apartamentos, con vistas y precios valorados en millones de dólares. A finales de septiembre de 2016 solo queda un inquilino en el edificio, y el resto está clausurado.

El director del National Trust, Graham Quint, se manifestó el 27 de septiembre de 2015 sobre la necesidad de proteger este tipo de edificios: *Son dramáticos y están destinados a proclamarlo. No sé si la palabra sería 'hermoso', pero no todo está destinado a ser hermoso. Lejos de bloquear las vistas del puerto, el edificio se construyó en escalones para revelar una amplia extensión de Sidney.* Y añadió: *cualquier reemplazo podría ser mucho peor*[57].

Boicot sindical al derribo

Más recientemente, Elizabeth Farrely escribía en el Sydney Morning Herald (SMH) del 6.8.2016 que el Sirius Building, diseñado por Tao Gofers, es ahora un clásico de culto venerado por los arquitectos e historiadores de todo el mundo (así como por todos los expertos en este país), se encuentra dentro de la tradición brutalista: *pero no es brutal. Lejos de ello. Lo que es brutal es la idea de que este buen trabajo –hecho a la medida de sus habitantes, y proporcionando milagrosamente algunas de las mejores vistas de Sidney a los pobres y los débiles– es, en realidad, solo un sitio*[58].

Sin embargo, la protección patrimonial solicitada por el National Trust en 2015 fue igualmente denegada por el Heritage Minister. El apoyo público es notable y está coordinado por la fundación SOS (*Save Our Sirius Foundation*) que está integrada por el National Trust, el Australian Institute of Architects, el Millers Point Residents Action Group, Friends of Millers Point, Millers Point Public Housing Tenants Group, Unions NSW, CFMEU, y Jack Mundey, protagonista del salvamento y de la remodelación de The Rocks en los 1970. El presidente del Australian Institute of Architects de NSW, Shaun Carter, es el presidente de la fundación SOS.

Según el Daily Telegraph, la propia alcaldesa de Sydney Clover Moore, apoya al SOS y, en compañía del líder sindical Jack Mundey, anunció el 14.9.2016 que los sindicatos de NSW y CFMEU han declarado que *ninguna empresa con trabajadores sindicados participará en las labores de demolición y que colocarán piquetes en la obra si comienzan los trabajos*[59].

Sidney Harbour Control Tower, 1974

También está amenazada de derribo la torre de control del puerto, construida para supervisar los movimientos de buques dentro y fuera de Port Jackson, por medio de su visión directa sobre los principales muelles de Sidney. Comenzó a funcionar en 1974, tras la conversión de los fingers de Darling Harbour en terminales de contenedores RoRo (roll-on / roll-off).

Consiste en una columna de hormigón armado de 87 m de altura sobre el nivel del mar, coronada por las áreas de observación y operación realizadas en acero inoxidable y cristal, y cimentada sobre un disco de hormigón armado de 7,6 m de diámetro y 2,9 m de espesor, anclado en la roca. Los tres pisos superiores tienen 10 m de diámetro, construidos en voladizo desde el eje y el techo es 15,2 m de diámetro.

La torre se volvió redundante en 2011, cuando los servicios de control de los buques fueron transferidos a un nuevo sistema instalado en Port Botany que incluye seis radares y nueve cámaras de CCTV, y supervisa los puertos de Sidney y Botany simultáneamente.

En mayo de 2014 el National Trust tuvo noticia de que la Sydney Harbour Control Tower iba a ser demolida y solicitó su protección como elemento patrimonial, aduciendo una serie de argumentos sobre su significación y representatividad para la operación marítima del puerto de Sidney, así como ciertos valores técnicos de su diseño y construcción. El Heritage Minister (Ministro de Patrimonio) decidió no incluir la torre en el *State Heritage Register* (Registro Estatal de Patrimonio).

Razones estéticas e interpretativas

Las razones aducidas para su demolición son estéticas y ambientales, pues se trata de lograr que la reserva ambiental propuesta tenga una apariencia y un carácter más naturales, en concordancia con el plan conceptual del sitio. Se pensaba sustituir la torre con una exhibición histórica interpretativa, pero el plan desató la oposición popular.

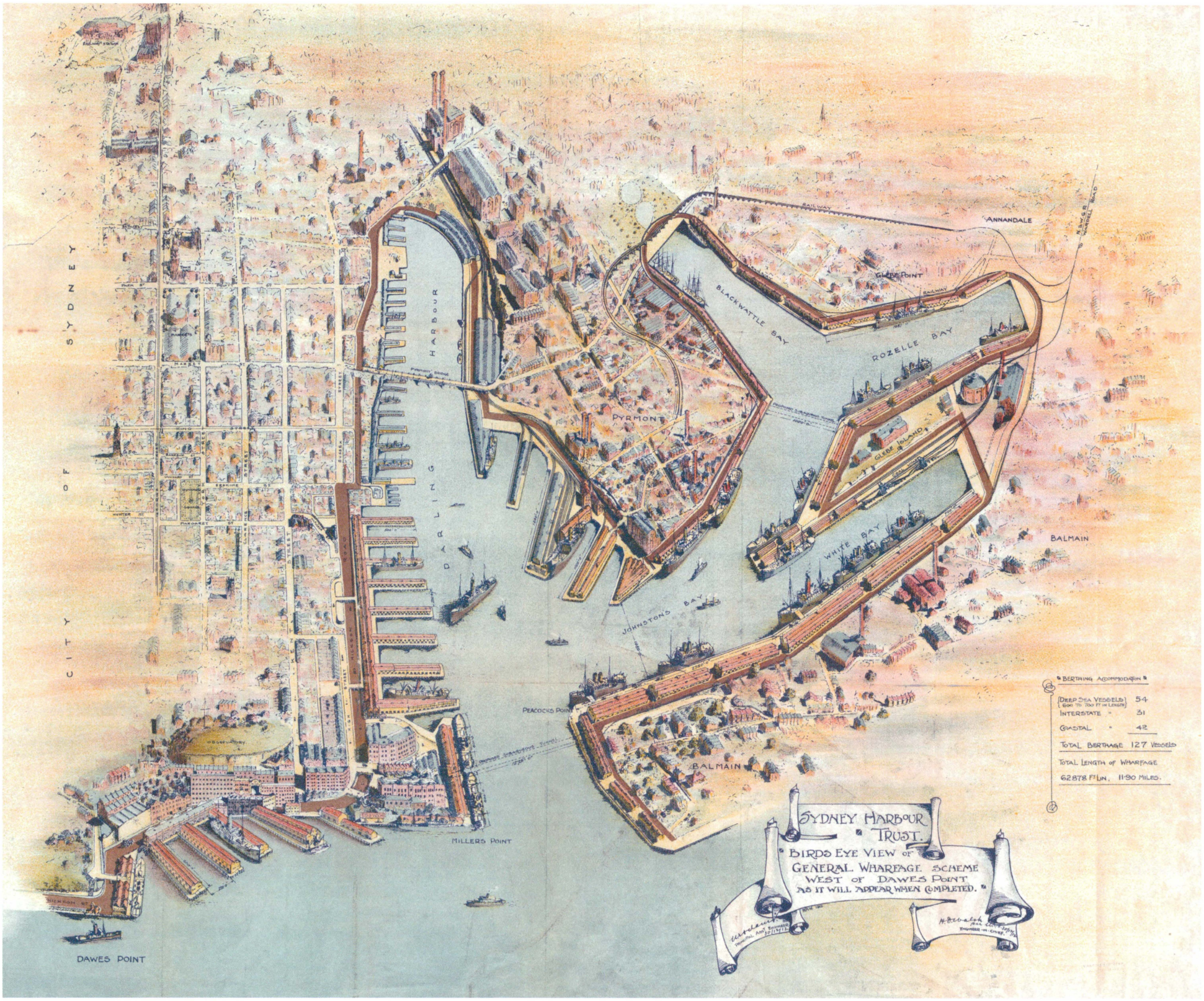
Darling Harbour

Desde los primeros tiempos de la colonia, Darling Harbour era una parte crucial del puerto comercial de la ciudad. Las huellas de su historia industrial han sido borradas tan completamente como las de sus anteriores habitantes aborígenes. En los años previos a 1988, el extremo sur de Darling Harbour y la costa occidental, antes terri-



Cookle Bay en Darling Harbour

South Steyne Steam Ship en Cookle Bay



Lithograph, Bird´s eye view of general wharfage scheme west of Dawes Point as it will appear when completed / Sidney Harbour Trust ; H.D. Walsh Engineer-in-chief 30/12/12 ; W. Adams, Principal asst. engineer 30/12/12 ; W.H.W. 1912. Sidney: McCarron, Stewart & Co., Printers and lithographers, 22-24-26 Goulburn St., 1912. Courtesy of National Library of Australia, nla.obj-232418156

torio del Railway Goods, fueron borrados para construir un nuevo conjunto de edificios con motivo del bicentenario de Sidney [41:261].

Hacia los 1970, Darling Harbour era un lugar abandonado, formado por una serie de almacenes vacíos, ramales ferroviarios no utilizados y muelles en desuso. En 1984, el gobierno del Estado decidió reconstruir la zona, demoler o rehabilitar las obsoletas instalaciones portuarias y devolverla a la gente tras 150 años de uso industrial. Solo cuatro años después, durante las celebraciones del Bicentenario de Australia en 1984, un nuevo Darling Harbour estrenaba edificios y espacios públicos: un Centro de convenciones diseñado por John Andrews; un nuevo Museo Marítimo, el Centro de Exposiciones y el acuario, diseñados por Cox Richardson; el parque Tumbalong de M. S. J.; y una magnífica, gozosa, fuente en caracol, de Robert Woodward. El puente de Pyrmont se había transformado en paseo elevado para peatones, aunque se mantenía como puente giratorio para permitir la entrada de barcos al fondo de la ensenada [58:49].

El ambicioso plan para Darling Harbour como 'lugar para la gente' y su rápida realización en cuatro años representó un verdadero 'tour de force' de acción gubernamental. Pero, como suele suceder en este tipo de actuaciones similares a las requeridas por una Exposición Internacional, entendidas como proyecto único y concebidas por una sola cabeza y, por tanto, ajenas al proceso orgánico de construcción de la ciudad y al contraste de sus vecinos, el espacio público resultante fue pobre y contestado. De acuerdo con Peter John Cantrill, *el resultado fue una especie de parque temático, sin verdadero contexto urbano y falto de conexión e integración en la ciudad* [58:49]. De hecho, a partir de 2012, el gobierno de NSW ha empezado a remodelar toda el área con un diseño de nuevos edificios y espacios públicos más cercanos a lo urbano y con la incorporación de viviendas y nuevos desarrollos comerciales.

En cualquier caso, como señala Susan King, los desarrollos como Darling Harbour son ajenos a la ciudad, verdaderos no lugares, sin ningún respeto por el *genius loci* de Sidney [41:261].

Los muelles alrededor de East Darling Harbour eran conocidos como *The Hungry Mile* durante la Depresión de los 1920 y 1930. En los 1970 la ciudad se amplió por medio de unos rellenos costeros entre Hickson Road y Millers Point, al pie de The Rocks, en la orilla oeste correspondiente a Darling Harbour. Para dar continuidad a Hickson Road fue necesario recortar y derribar unos muelles de madera antiguos.

Protestas en Barangaroo

El plan de ocupación fue objeto de un concurso en 2005, con el requerimiento de que la mitad de la nueva superficie debía destinarse a parques. Tras el cierre de los muelles en el año 2008, se propuso un nuevo desarrollo de varios millones de dólares de viviendas, oficinas y un hotel en esta zona que se renombró como Barangaroo: ella y su marido Bennelong fueron influyentes figuras aborígenes en los primeros años de la colonia. Debido a las protestas de los sindicatos marítimos y otras personas interesadas por la historia industrial de Sidney, a 600 m de Hickson Road en Barangaroo, la futura sede de apartamentos de lujo fue oficialmente rebautizada como *La milla del hambre*.

Hubo protestas activas y graves de una variedad de grupos y ciudadanos preocupados en cuanto al alcance y la naturaleza de este desarrollo, que incluía una propuesta para construir un hotel con vistas sobre el propio puerto, y en la actualidad, para construir un casino diseñado para atraer exclusivamente a los jugadores más ricos de Asia.



King Street Wharf en Darling Harbour

El edificio propuesto es una torre de 250 m de altura, 20 pisos más alto que lo indicado en la normativa aprobada para su desarrollo. Un agraviado ciudadano de Sidney escribió que, *desde la rebelión del ron, la ciudad ha sido dirigida por la industria inmobiliaria y por gandules políticos que ocultan su mísero proceder* [41:281].

El proyecto fue cambiando a través de una serie de etapas hacia un esquema diseñado por Rogers Stirk Harbour y PTW para Lend Lease, que ganó una licitación comercial para el extremo sur del sitio. Este esquema se ensanchó y desconectó del trazado de las calles, de una manera no muy diferente a lo sucedido al sur de Bent Street en los primeros días de la ciudad, y se redujo la anchura de la calles a menos de lo requerido por la normativa del siglo XIX.

Mientras tanto, la Barangaroo Delivery Authority volvió a planificar el parque con formas y figuras naturalistas, proponiendo excavar nuevas calas en un intento de llevar a cabo una reconstrucción naturalizada de los terrenos. Y lo hizo, pero según unas pautas nunca utilizadas en Sidney, pues la mayoría de los parques anteriores habían sido concebidos como nuevas creaciones de limpieza y renovación de la vegetación natural.

A finales de 1996 la entonces *Office of Marine Administration* (Oficina de Administración de la Marina) encargó un plan maestro para el recinto situado entre Burangaroo y el nuevo Darling Harbour, que fue aprobado por el *Central Sydney Planning Committee* (Comité de Planificación de Sidney) en 1997. El recurso utilizado para maximizar la conexión de la ciudad con la orilla del mar fue la habitual creación de una nueva vía de borde –en este caso un paseo peatonal alrededor de la orilla– y la extensión de las calles existentes para entroncar con ella. Pero su aplicación tuvo dificultades al incorporar las rampas de entrada a los aparcamientos privados, exigiendo diversos cambios del nivel de la calle que han disminuido su conectividad.

King Street Wharf - Darling Harbour

En septiembre de 2016 la zona sigue en obras, con edificios muy altos insertados entre el borde del agua y la autopista M4 Western Distributor Freeway, que empieza a ganar altura desde el fondo de la ensenada para acceder a la zona alta de The Rocks, donde entronca con el Sydney Harbour Bridge. La autopista y sus ramales generan una barrera de accesibilidad tanto por los niveles de trafico como por el enorme volumen de los edificios allí aprobados. La gran densidad de lo construido deja solo pequeñas rendijas entre los bloques, lo que exige soluciones de diseño de detalle para encajar unas cuantas pasarelas de entrada entre los accesos y vestíbulos de los rascacielos.

Difícil entrada a un diseño trivial

El resultado es complejo y poco legible si no se conocen bien las entradas a la zona, aunque funcionalmente está bastante resuelto y resulta cómodo cuando se acepta que, para alcanzar la orilla desde las calles de la ciudad, es imprescindible pasar por un dédalo de cafés, entre un caudaloso flujo de personas que caminan con determinación hacia objetivos invisibles.

Por el lado del mar el diseño es trivial, con un paseo en larga alineación recta, jalonado de bares y restaurantes a un lado y de pantalanes de acceso a los barcos al otro. La profusión de mástiles y banderolas genera un aire ferial que se disipa por todo el área de Darling Harbour, ahora convertida en una inmensa máquina de alimentación de oficinistas en turno de mañana y de turistas por la tarde.

El carácter marítimo en la otra orilla

Su pretendido carácter marítimo debe buscarse al otro lado de la dársena, donde un buque de guerra, un antiguo submarino y una reconstrucción del Endeavour, el buque del capitán Cook, arropan al blanco edificio del National Maritime Museum.



King Street Wharf
en Darling Harbour

Sin embargo, las vistas sobre ese indudable atractivo deben abrirse paso entre los grandes volúmenes de horribles barcos turísticos –desde chillones diseños futuristas a burdas réplicas de los barcos de ruedas del río Mississippi– que ocultan el puerto. No obstante todo ello, la zona constituye la única oportunidad de ocio al aire libre, sin ruido de tráfico, de la zona central del Central Business District - CBD, aunque no ha conseguido el nivel del Circular Quay en su zona norte.

Casi al fondo de la dársena de Darling Harbour, el Pyrmont Bridge define otra pequeña dársena prácticamente sin tráfico marítimo, llamada Cookle Bay, donde se concentran los artefactos y formas más turísticos y descontextualizados del puerto, totalmente rodeados de vías de comunicación. El noblemente restaurado Pyrmont Bridge limita la lámina de agua por el Norte, mientras el Sur está bloqueado por un mazo de autopistas elevadas, por donde discurre todo el tráfico del CBD hacia el Sydney Harbour Bridge por el este y el Anzac Bridge por el Oeste. La orilla Este prolonga el King Street Wharf hacia el Sur con idéntica alineación de restaurantes, edificios y barcos, mientras la orilla Oeste alberga un centro comercial y otro de convenciones, de caprichosos diseños, más una pequeña noria, encajados entre las vías del Metro - Light Rail y el borde del agua.

National Maritime Museum

Más afuera está el National Maritime Museum, uno de los grandes museos directamente operados por el gobierno federal, en razón de la historia de Australia, sus raíces marítimas y su continua dependencia del mar. Resuelto con una gran cubierta blanca que 'cae' en sucesivas láminas arqueadas hacia la orilla, diseñada por Phillip Cox, Richardson Taylor & Partners, fue construido en 1989 para albergar algunas de

las piezas más antiguas de la historia del país, acompañadas de las habituales frivolidades actuales de los grandes museos.

En planta, las láminas blancas siguen la alineación Norte-Sur pero la planta trapezoidal del edificio incluye dos alas que generan un ámbito 'portuario' con pantalanes en diagonal para amarre de los barcos históricos. Esta configuración logra crear un ambiente marítimo medianamente protegido de la contaminación ferial del resto de la dársena, de manera que los propios barcos allí amarrados se convierten en las piezas básicas del museo.

No falta un faro de 22 m de altura marcando la salida hacia el puerto en el extremo norte del edifico, a su vez cabecera del pantalán más histórico, que fue traído al museo en 1987 desde un punto de aguas bajas llamado Cape Bowling Green. Construido en 1874 con estructura de madera y forro de chapa metálica importada desde un taller de Brisbane, en Inglaterra, forma parte de una serie de 22 faros para señalizar la zona de North Queesland, dotados de linternas dióptricas de tercer orden alimentadas con keroseno.

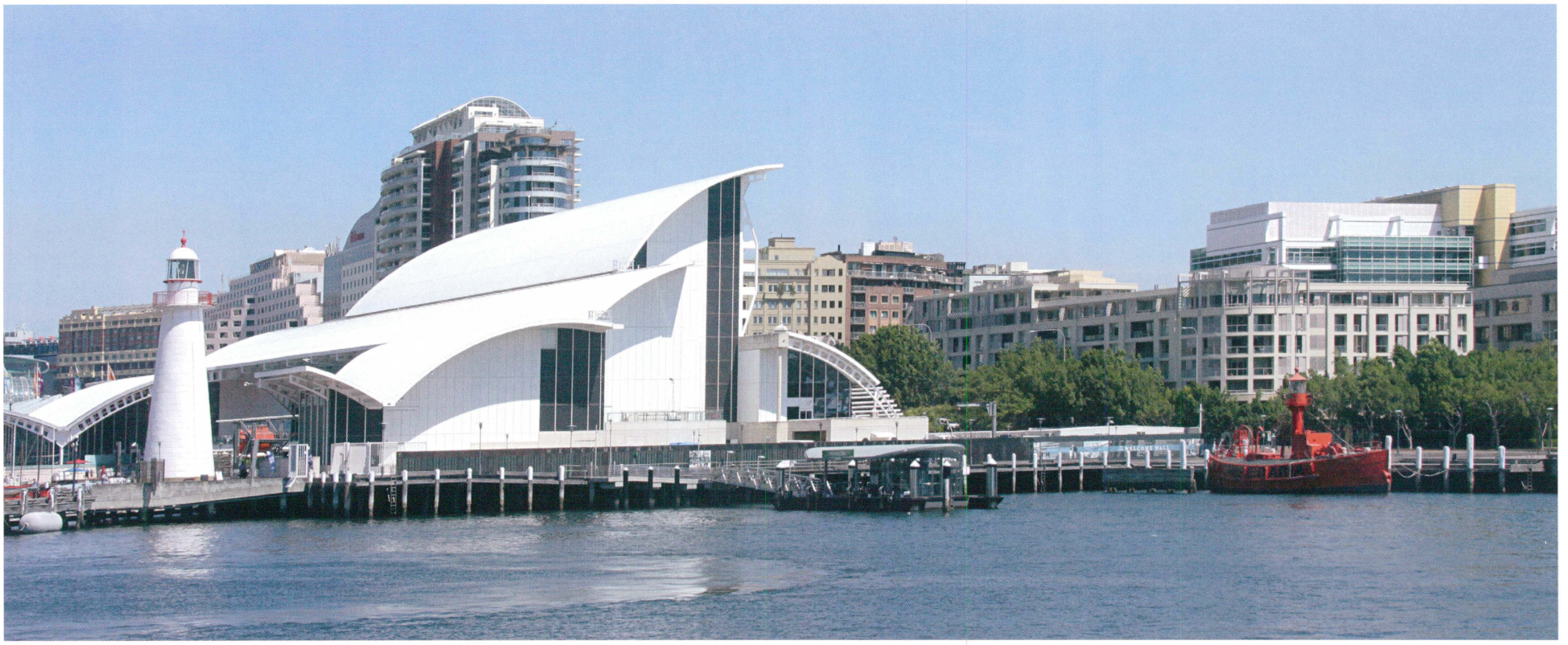
Parramatta towers

En Parramatta, la construcción en altura ha tardado más en desarrollarse pero, a partir de los 2010 el número y altura de los edificios altos empezados ha aumentado con fuerza. En los últimos años 2015 y 2016, la ciudad es un bosque de grúas y las solicitudes de edificios cada vez más altos se multiplican, dando lugar a una especie de nuevo CDB. Y recientemente han sido cuestionados un par de grandes proyectos de gran altura, negándoseles, en principio, el permiso de construcción.

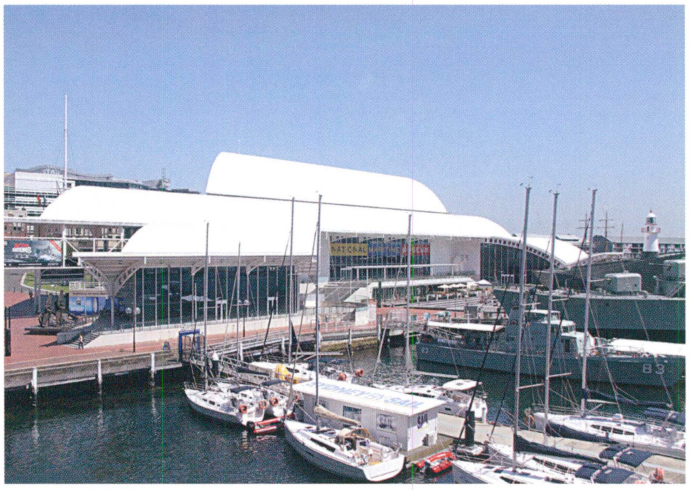
El último proyecto amenazado por la re-imposición de normas sobre sombra es la propuesta torre Holdmark, con más de 266 m de altura. Sus planes de construcción pueden ser echados por tierra por la decisión de la Greater Sydney Commission de junio de 2016 de rechazar la propuesta de una torre de cerca de 60 pisos, en Macquarie St, con el argumento de que dejaba en sombra ciertas zonas de Parramatta Place entre el mediodía y las dos de la tarde durante el invierno. Esto decisión puede suponer un recorte de 20 plantas para cumplir la decisión.

Las diez torres más altas de Parramatta

	Nombre	Alto m	Pisos	año	Uso
1	Altitude West Tower, Church St	177	55	2016	Uso mixto
2	Riverside Tower	152	41	2018	Uso mixto
3	Altitude East Tower	127	39	2016	Residencial
4	V by Crown	114	29	2016	Residencial
5	B1 Tower	90	28	2013	Residencial
6	Eclipse	89	21	2012	Oficina
7	Escen, Church	87	25	2006	Residencial
8	Commonwealth Centre	83	21	1983	Oficina
9	Colonial Tower	81	21	1992	Oficina
10	Sydney Water HQ	76	17	2009	Oficina







National Maritime Museum
en Darling Harbour







Barco faro Carpentaria

Vivir lejos y llegar a casa

Influencia americana

En un importante artículo de 2004, Robert Freestone afirmaba que Australia ha asimilado las ideas norteamericanas desde hace más de un siglo, lo que refleja estrechas conexiones económicas, políticas y culturales. Esta influencia ha repercutido en los más amplios aspectos del entorno construido, sobre todo en el diseño arquitectónico y en la dependencia del automóvil en la vida cotidiana.

A partir de la llegada de la flota estadounidense al puerto de Sidney en 1908, la importancia de la alianza político-militar de los Estados Unidos con Australia ha sido profunda: desde la cobertura de la Segunda Guerra Mundial, cuando se forjó una alianza militar importante ; pasando por Corea, Vietnam, el establecimiento de instalaciones militares estadounidenses de alto secreto en suelo australiano y la Guerra del Golfo; a la guerra anti-terrorista posterior al 11 de septiembre, primero en Afganistán y luego en Irak [25:188].

Australian way of life

Aunque no se puede hablar de una asunción mimética de los prototipos y costumbres americanas, pues siempre hubo adaptaciones, transformaciones y rechazos, es bien cierto que la influencia del modo de vida americano arrumbó al europeo y terminó por ser decisivo en la vida cotidiana de los australianos.

A este respecto, son especialmente significativos los cambios de afinidades internacionales de Australia tras la Segunda Guerra Mundial, anticipados en 1942 por unas declaraciones del laborista John Curtin, primer ministro de la Commonwealth, al comenzar la guerra del Pacífico: *Dejo bien claro que Australia mira hacia Estados Unidos sin pena alguna de nuestros vínculos tradicionales o parentesco con el Reino Unido.* Gran Bretaña ya no era la fuente de los conocimientos políticos o sociales recibidos. Y aunque los británicos todavía suponían la mayor parte de los inmigrantes, ahora se les unían holandeses, alemanes, yugoslavos, griegos e italianos del sur [26:69].

Durante las décadas posteriores a la Segunda Guerra Mundial, *la vida en los suburbios arraigó firmemente como el 'modo de vida australiano'*. La parcela justa, la casa auto-construida más o menos ilegalmente, unos accesos y servicios urbanos al principio precarios y, sobre todo, el coche –siempre un Holden australiano diseñado por la General Motors, propietaria de Opel desde 1929– constituían sus elementos básicos. Y motivaron un enorme consumo de territorio y una gran necesidad de carreteras, cuya obligada ampliación, desdoblamiento o soterramiento ha marcado decisivamente el paisaje de las afueras de Sidney [26:69].

Visibilidad del agua

Pero la presión fue especialmente intensa sobre el frente marítimo, donde tener una casa era el sueño de todos y cada uno de los habitantes de la ciudad. Como consecuencia de esa demanda de las últimas décadas, los suburbios del puerto y del lado del río han tenido incrementos del valor de la propiedad mucho más rápidos que otras partes de la ciudad. De hecho, la distancia al agua y al centro de la ciudad es el determinante más importante del valor de las propiedades.

Es fácil comprobar que las comunidades más acomodadas, con hermosas vistas y escuelas de alta calidad están ubicadas en o cerca del borde del agua y del centro de la ciudad. Estas comunidades también tienen niveles más altos de preocupación por el medio ambiente. Parece existir una fuerte relación entre los puntos con vista de agua, la riqueza y la preocupación por la sostenibilidad de la Sidney metropolitana [48:2].

Con las Olimpiadas del 2000, los organizadores pensaron que habría un fuerte crecimiento del turismo, pero el mercado turístico internacional de Australia aumentó sólo un poco y enseguida volvió a las cifras anteriores. Aunque Sidney mantuvo el doble de visitantes que Melbourne, el siguiente lugar más popular. Más que nunca, Sidney y su bahía representaban a la propia nación.

Los Juegos Olímpicos tuvieron menos impacto que el turismo sobre el mercado inmobiliario residencial de Sidney, con una notable excepción. Las casas de prestigio junto al puerto y situadas hacia el este del puente aumentaron de precio una media algo mayor del 15 % en el año 2000 y las casas se fueron a más de $ 6 millones de precio total. En cualquier caso, la tendencia en el sector inmobiliario frente al mar fue creciente durante años y los aumentos fueron mucho mayores en las viviendas próximas a la bahía que en los demás mercados residenciales.

Casas más caras al borde del mar

Westlink, realizado por ACS











Casas al borde de la bahía

Como recuerda Hoskins, *...La obsesión por las casas del puerto había comenzado mucho antes de los Juegos Olímpicos. La sátira de enorme éxito de David Williamson, sobre la codicia y la escalada social en Sidney, ciudad esmeralda, se estrenó en el teatro de la Opera en 1987. El juego funcionó porque la premisa fundamental de que la proximidad al puerto simboliza el éxito fue ampliamente entendida y reconocida. Se abría con la observación de que: 'Nadie en Sidney pierde nunca el tiempo debatiendo el sentido de la vida: consiste en conseguir una casa en el frente marítimo. La gente dedica toda su vida a su búsqueda'... El comentario era en parte autobiográfico, como Kristin, la esposa de Williamson, reconoció más tarde. Ellos mismos se habían trasladado desde Melbourne a una casa junto al puerto en 1979: 'empezamos a entender cómo tanta gente conocida soñaba con una casa en el frente marítimo. Sydney Harbour era atractivo. En Sidney cambiaron nuestras vidas'* [35:307].

Suburbios y accesos al centro

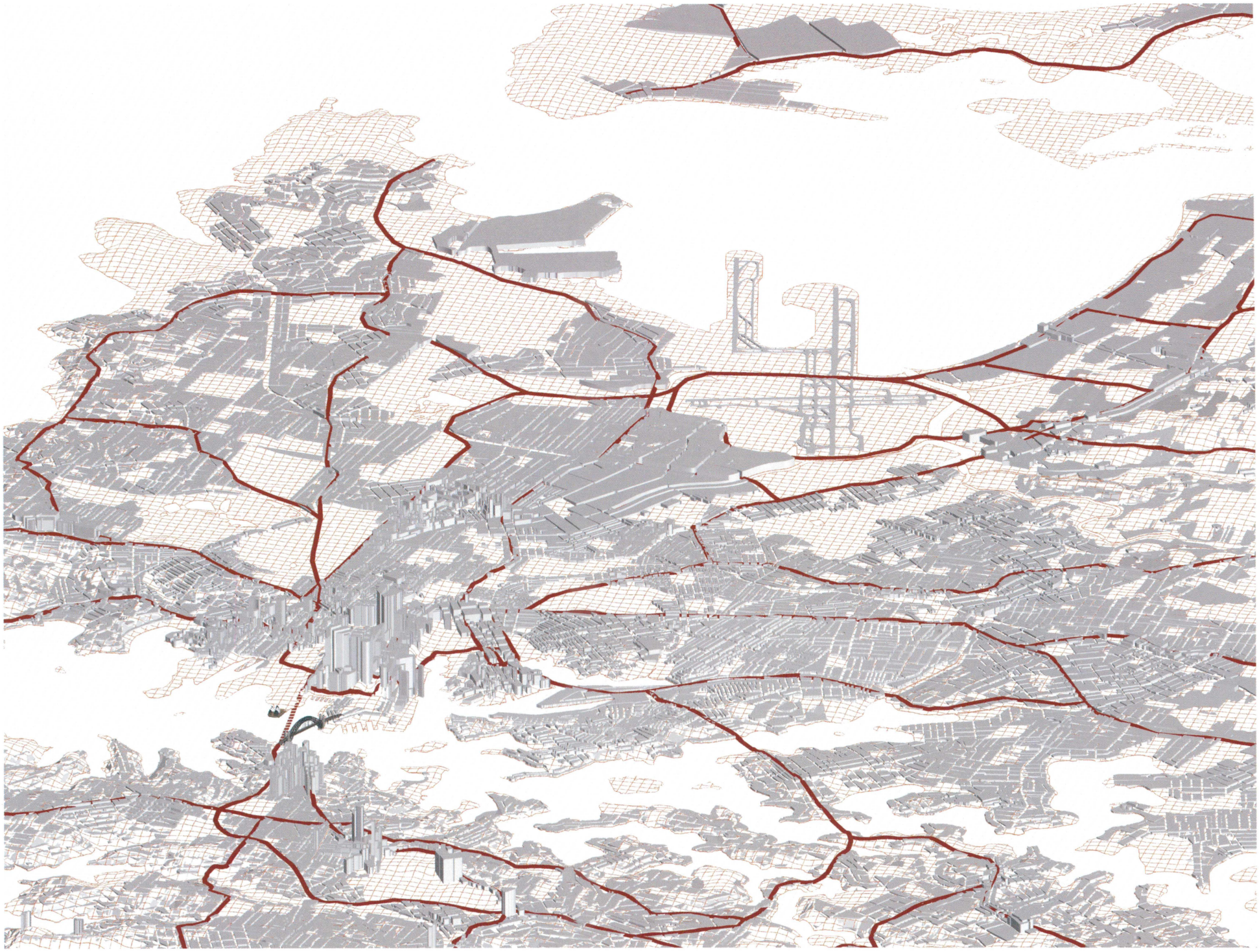
Aún con ciertas precauciones para no destruir valor en el frente marítimo, Sidney adoptó las redes de autopistas metropolitanas en los 1960, como solución principal a los problemas de transporte urbano, exportados desde Estados Unidos a los países industrializados del mundo. En 1974, el *Sydney Area Transportation Study* recomendó cientos de millas de autopista, con un costo previsto de $ 6.000 millones. Fue una época tecnológicamente dura, cuando la racionalidad técnica se alió con el desarrollo, mientras los problemas socio-ambientales más amplios y difíciles de cuantificar aún no se tenían en cuenta en la toma de decisiones.

La autopista era un símbolo arquetípico, admirado por los profesionales tanto como por el público en general. Y su programación recurría a las proyecciones de crecimiento del tráfico para planear y proyectar nuevas autopistas que dieran cabida a la creciente demanda. Los especialistas tardaron bastante tiempo en admitir que se trataba de un proceso que se alimentaba a sí mismo y, en algunos casos, todavía no han asumido plenamente sus consecuencias.

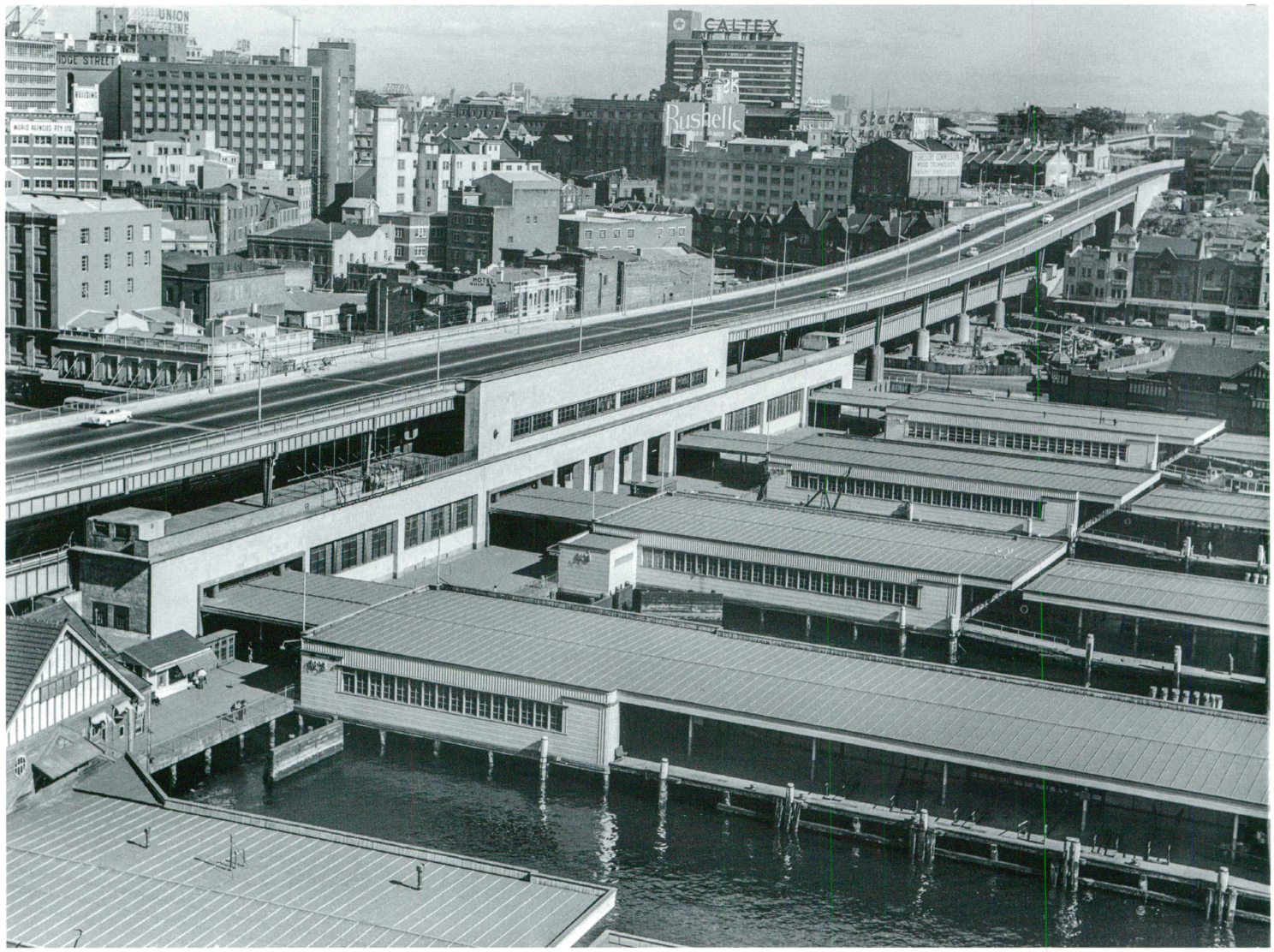
Matices y correcciones

A grandes rasgos, las ideas norteamericanas fueron asimiladas en la teoría, la ideología y la práctica australianas de planificación, durante un prolongado período. En un análisis más fino, sin embargo, la tesis es más problemática y debe corregirse con muchos matices. A pesar de su similitud con la búsqueda americana de formas mejores que el desarrollo suburbano en forma de ciudades-dormitorio y centros comerciales basados en el coche, el nuevo urbanismo australiano se desarrolló en un escenario de fuertes sistemas de planificación local, con una tradición histórica propia y distintiva del diseño interno de los núcleos, un resurgimiento del desarrollo residencial interior y una distinta diferenciación socio-espacial [25:208].

Como resume Robert Freestone, una vez más también se importan las críticas. Las aspiraciones más grandiosas del nuevo urbanismo son vistas como la expresión de un determinismo ambiental ingenuo que puede sólo mirar superficialmente a los problemas más fundamentales de la *"desigualdad económica, las tensiones raciales, la expansión sin lugar, y la degradación del medio ambiente."* El mayor impacto ha sido estético y local en lugar de estructural y regional, a una escala que deja sin resolver cuestiones más amplias del empleo y uso de la tierra, integrados con el transporte [25:208].



Red de carreteras de acceso a Botany Bay



Cahill Expressway at Circular Quay, 1958. Courtesy of City of Sidney Archives. NSCA CRS 48/783

Caminos y puentes

El estilo de planificación ejemplificado por las autopistas urbanas fue descabezado por la crisis del petróleo de la OPEP de 1973, que desafió muchos de los viejos supuestos de crecimiento y financiación pública, obligando a una fragmentación de filosofías y enfoques. Las influencias americanas introdujeron decisivamente esta mezcla en varios ámbitos, incluyendo la gestión del medio ambiente, la planificación del paisaje, la participación del público, la transferencia de derechos constructivos, y la planificación sensible con el lugar a escala humana. Las estrategias de desarrollo económico se basaron en modelos norteamericanos, como los parques empresariales suburbanos para la emergente economía de la información y el nuevo desarrollo del frente marítimo [25:204].

Cahill Expressway, 1959

La primera autopista australiana cosechó un largo acopio de agravios y protestas desde su concreción como gran arteria urbana en 1945. Su primer tramo corresponde a la conexión del Sydney Harbour Bridge con el distribuidor hacia la zona este y el sur de la ciudad, como viaducto metálico por encima del Circular Quay. La necesidad de un viaducto en ese lugar para el Metro y ferrocarril viene de los trabajos de la Comisión para la Mejora de Sidney de 1908 (ver cap. 4) y fue en su día largamente debatida y razonada.



Cartel de Coca-Cola en Kings Cross,
al comienzo de Darlinghurst Road



M1 hacia Kings Cross

Vandalismo en el Domain

Pero su continuación a través del Domain, construida a partir de 1959 en trinchera y a escasos metros de la primera Residencia del Gobernador, del Conservatorio, del Jardín Botánico y de la Art Gallery of NSW, en la zona más noble y de mayor valor patrimonial de Sidney, produjo numerosas protestas. Allí conecta, además, con la entrada del túnel submarino que atraviesa la bahía hacia el Norte, dando lugar a uno de los nudos de mayor tráfico y más denostado de la ciudad, a pesar de su importante papel metropolitano.

Susan M. King entiende que el paso de los ocho carriles de la Cahill Expressway, *'primera autopista urbana de Sidney, que pretendía ser un símbolo del progreso de la posguerra'*, a través del jardín más antiguo de Australia fue un acto de vandalismo, incluso de profanación que, con su trinchera, destruyó parcialmente la estrecha relación espacial entre el Botanic Garden y el Domain. También cortaba el ala Mitchell de la Biblioteca del Estado que dejó abandonada en medio del tráfico [41:246].

Tras atravesar esa delicada área de la ciudad, la M1 pasa al lado de Woolloomooloo y va tomando distintos nombres en diferentes tramos de túnel o en superficie para





M1 Expressway

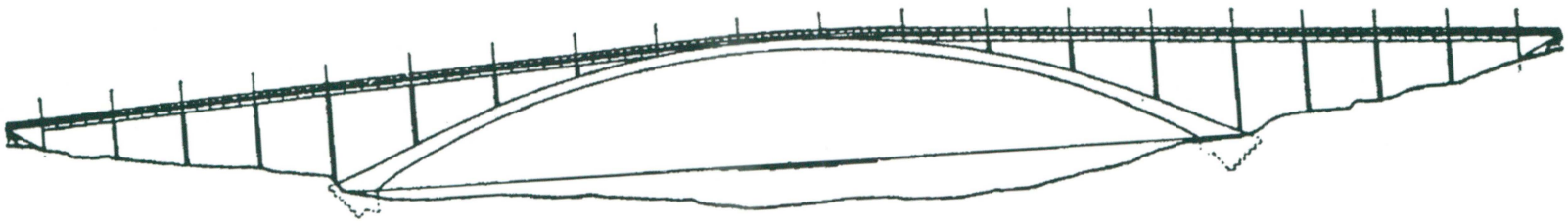
M1 hacia el centro a su paso por el Domain

dar una curva y dirigirse directamente hacia Kings Cross, en un tramo recto presidido por la visión de un famoso cartel gigantesco de Coca Cola adosado a una torre, que funciona como peculiar hito del barrio. Luego toma dirección Sur y pasa por el borde de las zonas verdes de Moore Park y el Australian Golf Club, y después por la primitiva zona de abastecimiento de Swamps, para llegar al aeropuerto y bordear Botany Bay hasta el puerto de contenedores.

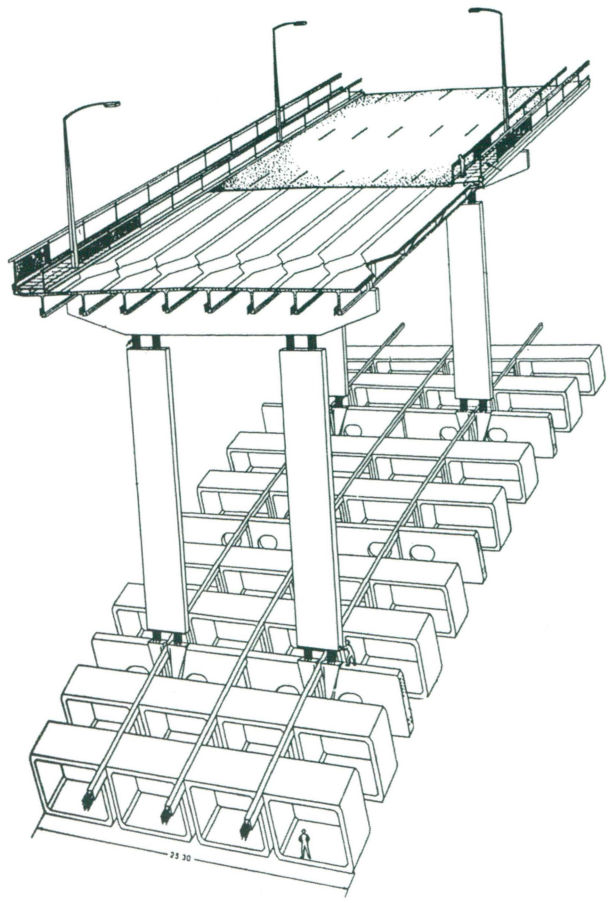
Para Susan King, *la década de los 1960 fue un período de demolición y reconstrucción sin precedentes en la ciudad cuando la modernidad, retrasada por los restrictivos códigos de construcción, llegó con una venganza* [41:246].

Antes de la construcción del puente de Gladesville, el cruce del río Parramatta se hacía a través de un puente de vigas en celosía de hierro, de 80 años, pero su tablero de dos carriles incluyendo las vías del tranvía era totalmente inadecuado. Para sustituirlo se había preparado un diseño para un nuevo puente metálico, mas el constructor presentó el diseño alternativo de un gran arco de hormigón realizado por los ingenieros consultores G Maunsell & Partners, de Londres.

Gladesville Bridge, 1964







Gladesville Bridge, 1964



Gladesville Bridge, 1964

Se trataba de un gran arco de 300 m (1000 ft) de luz, el más grande en el mundo en su día, formado por cuatro arcos paralelos de sección celular, cimentados en dos estribos de hormigón directamente apoyados en la roca. Unos pilares apoyados sobre los arcos soportan el tablero, realizado igualmente con una viga cajón de hormigón.

Lo realmente novedoso de su diseño era el proceso elegido para su construcción: tanto cada uno de los arcos como los demás elementos del puente fueron prefabricados por dovelas o secciones en taller, montados en la obra sobre cimbras metálicas, rejuntados entre ellos y empujados después, según la directriz del arco, por gatos instalados en los cuartos de la luz, para separarlos de la cimbra.

Cuando se terminaba un arco, la cimbra se trasladaba lateralmente, para colocar las dovelas del siguiente. Una vez construidos, los cuatro arcos fueron postensados lateralmente para conseguir el total monolitismo de la estructura. Después se realizaron los pilares y se colocaron las vigas y viguetas del tablero, todos ellos realizados con elementos prefabricados y luego se hormigonó la losa in situ.

Este proceso constructivo influenció decisivamente la construcción de puentes de cualquier tipo en todas las partes del mundo, al demostrar la viabilidad de dividirlos en trozos, prefabricar las piezas en taller y 'coserlas' después con pretensado u otros medios en la obra. Eso garantizaba la calidad del hormigón y la precisión de las dimensiones, disminuyendo los riesgos asociados a la construcción in situ de estructuras de grandes dimensiones. Y el puente de Gladesville entró en todos los libros de texto de las escuelas de ingenieros civiles de todo el mundo.

Anzac Bridge, 1995

El Anzac Bridge es el más reciente de los grandes puentes en Sydney Harbour. Salva la bahía de Johnstons y vincula la ciudad con los suburbios al oeste, via City West Link and Victoria Road como ruta principal hacia la M4 y el Olympic Park. Con un vano principal de 345 m, una longitud total de más de 800 m y dos pilas de 120m de altura, es el puente atirantado más largo de Australia y uno de los mayores del mundo realizado en hormigón.

Es un puente correcto, bien realizado, con acabados y detalles muy cuidados, diseñado con gran atención a su inserción en los flujos de la gran ciudad, como pieza



Anzac Bridge desde Sydney Tower

clave de la conexión de la ciudad con el oeste suburbano, que es la zona de mayor crecimiento. También atiende cuidadosamente al paso a pie o en bicicleta entre ambas márgenes, que hace posible gracias a unas enroscadas rampas que dan acceso a un carril reservado situado en su lado norte. Pero su impecable hechura técnica y su necesaria funcionalidad no son, sin embargo, suficientes para que la ciudad lo asuma como algo suyo.

Ello quizás se deba a su forzada ubicación sobre la ramificada configuración de la bahía, al situarse en un extremo de Johnstons Bay, justo cuando se abre a la amplia Rozelle Bay. Antes y después del puente, la autopista bordea esta última ensenada, de manera que el paso no parece vinculado a las márgenes donde se apoya oblicua-



Tramo abierto del antiguo Glebe Swing Bridge



Anzac Bridge, 1995

mente, sino a un flujo ajeno a ellas. El viejo puente de la isla de Glebe, sustituido por el Anzac Bridge, cruzaba en recto sobre el estrecho y lograba un mayor arraigo en la zona.

El viejo puente formaba parte del acceso desde Darling Harbour y los muelles almacén de Pyrmont a Rozelle Yard, White Bay y Glebe Island. Primero era un puente fijo, pero su vano principal fue convertido en giratorio movido por electricidad en 1903, al mismo tiempo, y por el mismo ingeniero Percy Allan, que el puente de Pyrmont. En 1995 quedó fuera de servicio y permanentemente abierto, pero recientemente se trata de recuperar como pista ciclista y para uso de la extensión del Sydney Light Rail a White Island.

Opera House, 1973

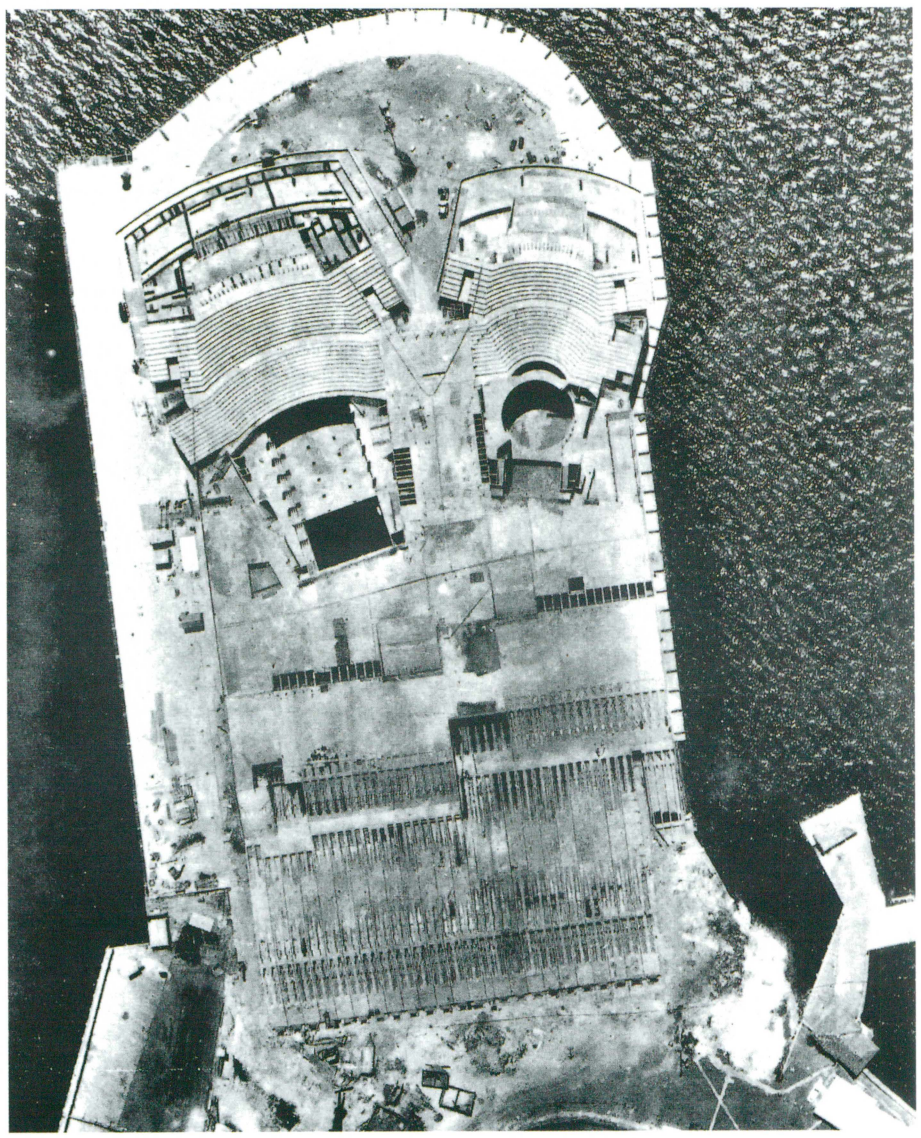
El sitio, el arquitecto y el proyecto

Pero la obra de mayor incidencia sobre Sydney Harbour no fue un nuevo puente sino la Opera House. Pocas veces en la historia de la construcción un edificio ha cambiado tanto el lugar donde se asienta y la ciudad que lo alberga. Se ubicó al nordeste de Circular Quay, sobre la península de Benelong, entonces ocupada por una trivial cochera de autobuses pero con todas las cualidades de un sitio privilegiado. El gobierno acertó en su elección y también al convocar un impecable concurso internacional de proyectos[60].

El podio y la cubierta

El jurado eligió la hermosa propuesta de Jorn Utzon, un arquitecto danés, joven y poco conocido, cuya construcción requirió mucho más esfuerzo, tiempo y dinero de lo previsto y le costó su despido. Cuando la obra se terminó tiempo después, el resultado asombró al mundo con un edificio radicalmente nuevo y deslumbrante, que irradiaba su presencia sobre el puerto y la ciudad para fundirlos en un espectáculo único. Ese final feliz convirtió las dificultades de su gestación en leyenda y aupó a la Opera House a las alturas del Mito.

Plinto de la Opera House [46:50]



El programa no era simple, pues incluía salas de opera, conciertos y danza, más dos teatros y dependencias anejas. Utzon concentró todo sobre un podio en el fondo de la península, dejando una amplia explanada delante. De esa gran plaza arranca una enorme escalinata para acceder al podio, que también funciona como anfiteatro hacia atrás, mientras los vehículos han de rodearla desde el extremo del muelle para introducirse por su costado. El podio alberga el acceso rodado de mercancías y público, y proporciona una plataforma elevada para los auditorios principales, dispuestos según dos ejes ligeramente divergentes desde la plaza.

La escalinata exterior tiene una réplica bajo ella con acceso directo desde los coches al interior del vestíbulo, situado al nivel del podio. Desde allí, es preciso rodear el escenario de la Opera para continuar ascendiendo hacia los distintos niveles de anfiteatros por las escaleras laterales. Bajo la platea y tribunas se sitúan las salas pequeñas y los locales de ensayo, con todas sus dependencias.

Y desde el podio, cobijando todo ello, se despliegan tres bóvedas curvas, escalonadas y abiertas hacia el mar, conectadas con una cuarta colocada en sentido contrario hacia la plaza. Otras cuatro bóvedas algo más pequeñas se despliegan del mismo modo según el otro eje sobre la sala de conciertos; y el conjunto se completa con una pareja aislada de pequeñas bóvedas, situada a caballo de la escalinata por el lado del acceso rodado.

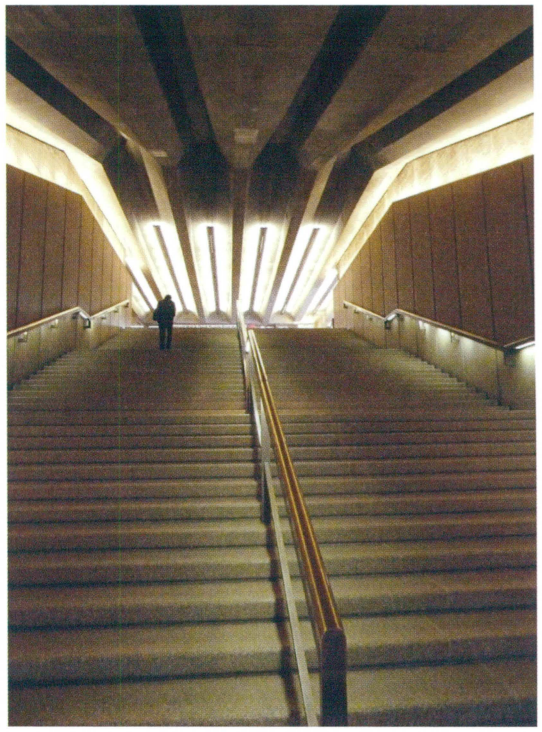
Esta compleja disposición se expresa de manera simple y directa en los alzados, como un conjunto de velas sobre la cubierta de un barco. La clásica solución compositiva de podio con edificio encima se convierte en metáfora del uso principal del puerto y, a partir de ahí, se adueña del discurso sobre la ciudad. Pero el lugar y las circunstancias de la obra proporcionan una relevante aportación que resulta indispensable para entender ese proceso.

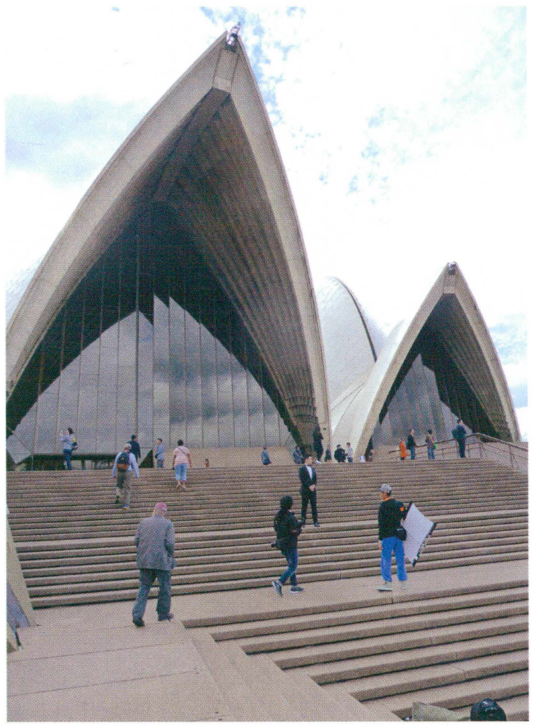
En un artículo titulado *La huella de un lugar* [46:51-56], el arquitecto Enrique Sobejano se interesa por unas fotografías aéreas del podio de la obra, aún sin terminar y sin la presencia de las cáscaras. Resulta atraído por *su extraña cualidad para representar un sugerente edificio que emerge del terreno con límites aún imprecisos, imponiendo su enigmática presencia sobre la bahía de Sidney. Y sugiere que esas fotografías contienen tal vez la clave que ilumine una obra tan intensa como la de Utzon.*



Opera House









Las marcas de los dos auditorios sobre la península de Bennelong... nos revelan la transformación de un lugar por medio de una intervención topográfica, donde se hace difícil discernir los límites entre lo natural y artificial... Sus trazos claros no enfrentan al edificio a su entorno sino que lo arraigan firmemente al terreno en una fingida reconstrucción del paisaje... Sobre el podio, como un enorme bloque de granito, parecen tallarse los auditorios y la gran escalinata de acceso, estableciendo el plano de referencia que da concreción formal a su idea de construir un lugar [46:51].



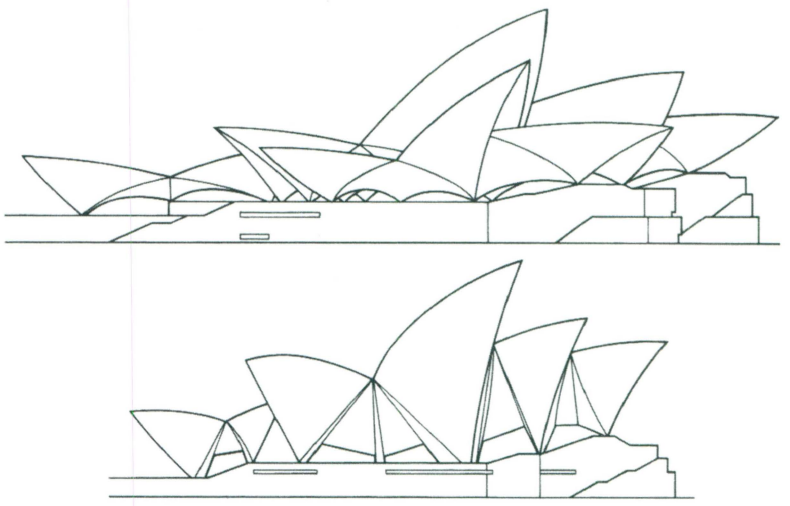
En la pugna por alcanzar una ilusión de liviandad sin renunciar a la necesidad de anclarse al terreno, ni al respeto primordial por el lugar, la utilización expresiva del podio simboliza la conexión con la tierra, le convierte en su *fundamento* y consecuentemente en una forma topográfica tanto como arquitectónica pero la materialización de esa liviandad situada por encima en una estructura de hormigón no fue sencilla.

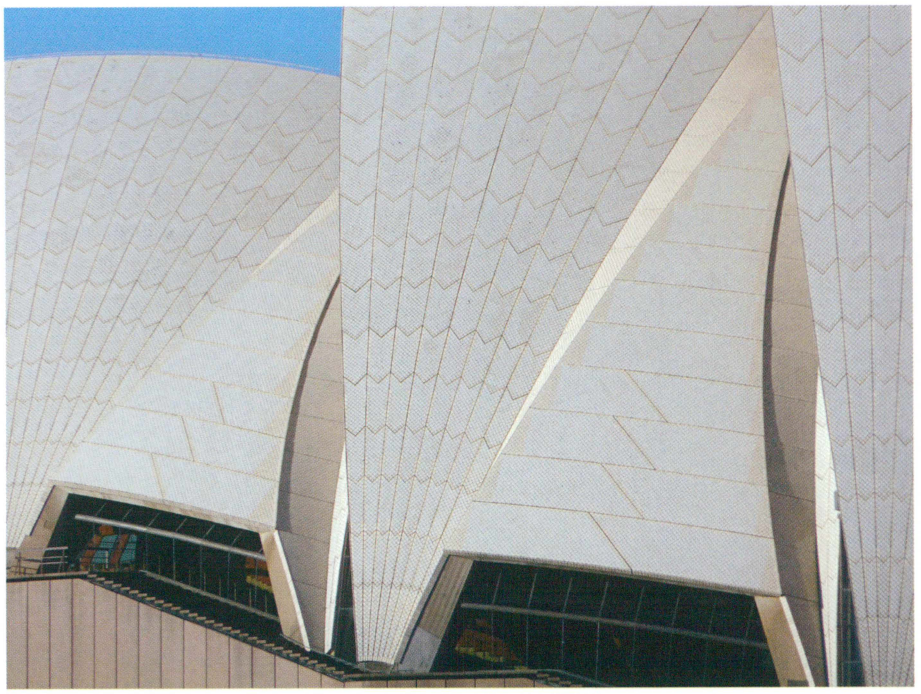
La tenacidad del ingeniero Ove Arup en buscar una solución constructiva para las formas diseñadas por Utzon tuvo éxito, pero devino en una alteración sustancial de la silueta original del edificio. Una silueta esgrimida por el Jurado como justificación primordial –si no única– para defender la propuesta de Utzon como la mejor solución para los objetivos del concurso. Fue Eero Saarinen quién rescató la propuesta de Utzon y la defendió ante sus colegas. El arquitecto americano había llegado tarde a la reunión del Jurado y, al no ver nada de su agrado entre las propuestas preseleccionadas, se dedicó a revolver entre las desechadas.

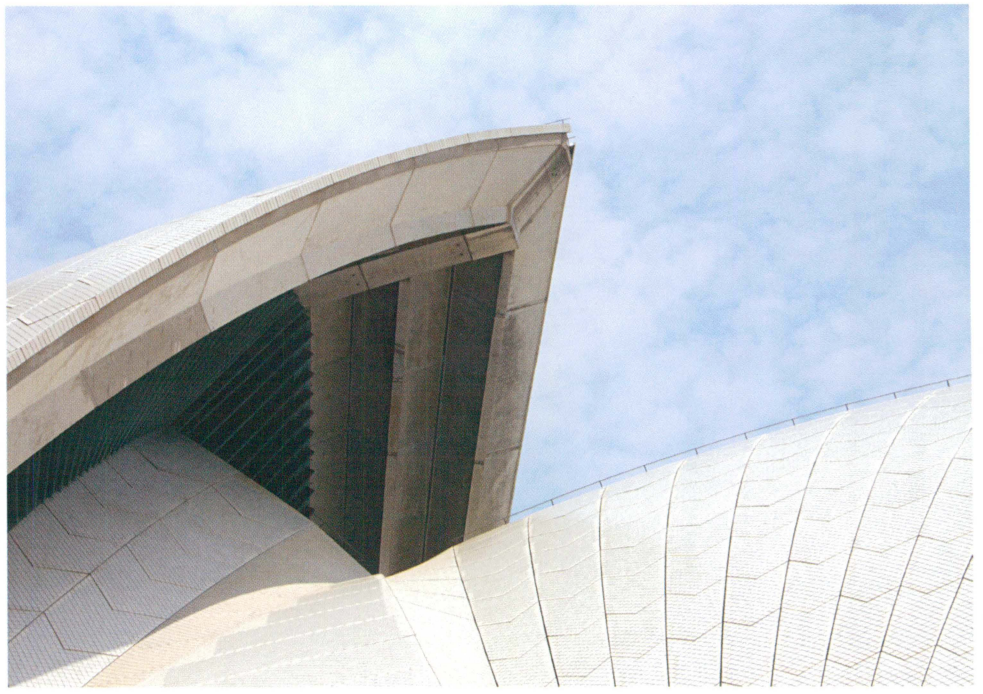
Según cuentan las crónicas, le bastó la simple visión del dibujo de Utzon para quedarse enamorado de la potencia de esa imagen y de su idoneidad para encarnarse en símbolo de la ciudad. La península alargada donde se ubicaría la obra propiciaba las referencias náuticas, dada la importancia del puerto para la ciudad de Sidney. Pero Utzon había superado la literalidad de las formas de un navío con el recurso poético de mostrar varias velas. Por todo ello, el mantenimiento de esa silueta era algo absolutamente obligado en el desarrollo del proyecto.

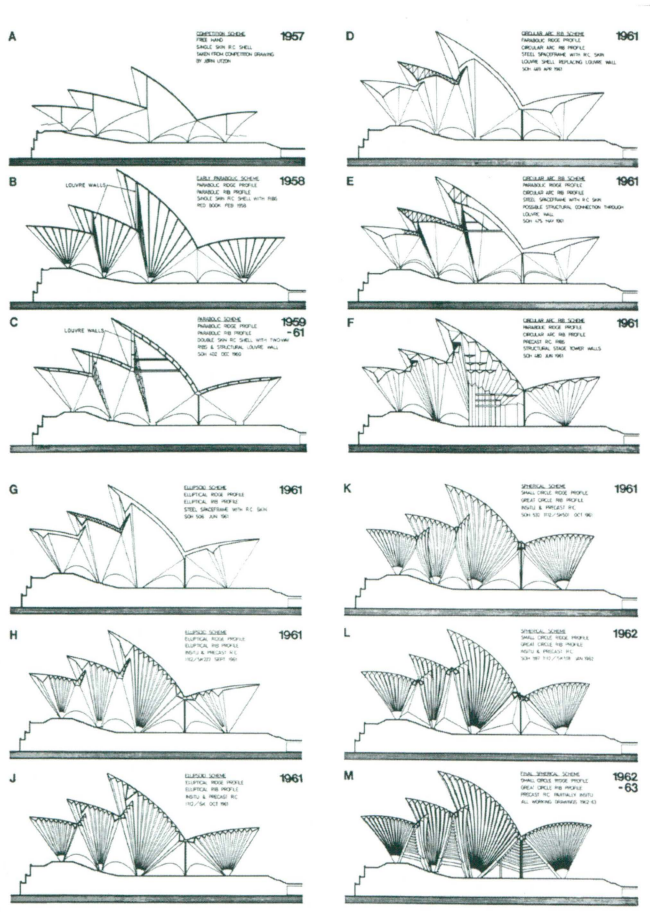
Pero en los 1960, las formas dibujadas por Utzon no eran sencillas de construir. En principio se trataba de formas próximas a las estructuras laminares de hormigón, como las construidas por Eduardo Torroja, luego generalizadas con las obras de Candela o de Isler y tantos otros. Aunque la diferencia era sustancial: el diseño de aquellas pequeñas láminas era resultado de un delicado equilibro entre diseño, cálculo y ensayos en modelo reducido, capaz de garantizar su viabilidad. En Sidney, la forma era solo un precioso trazo, para un edificio enorme en un sitio maravilloso, pero muy difícil de construir.

Formas de difícil construcción









Formas de Opera House[61]

Recubrimiento de la cubierta

Sin embargo, no parecía obligado construir esas formas en hormigón, pues sus superficies no estaban pensadas para ser vistas ni por dentro ni por fuera. Por dentro, iban recubiertas de unas pantallas acústicas, de forma y materiales específicos y totalmente desligados del material estructural de la cubierta. Por fuera, estaba previsto desde el principio un recubrimiento vítreo, cuyo resultado final se demostró efectivamente como un acierto.

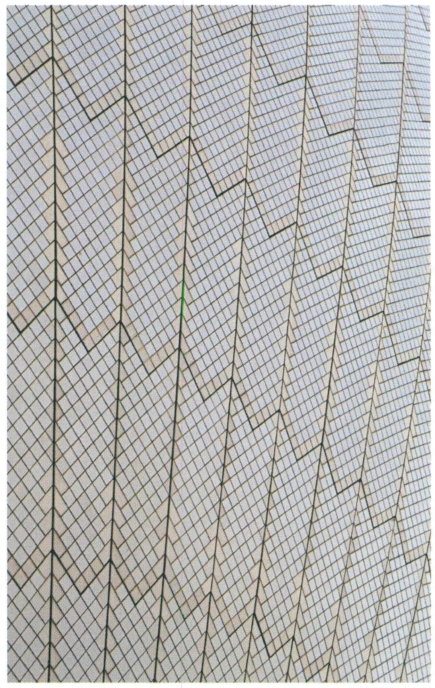
Para Utzon, el edificio debía reflejar el sol, debía refulgir: *un techo de azulejos blancos haría hincapié en el carácter escultórico del edificio... El sol, la luz y las nubes lo convertirían en un ser vivo*. Con ese fin, se fabricaron en Suecia un millón de baldosas cerámicas esmaltadas, que fueron enviadas a Sidney para ser pegadas a las teja-tapas prefabricadas in situ y fijadas sobre las costillas en abanico. Una vez montado, el patrón de zigzag de los azulejos añadió otra geometría sutil a la curva de las velas. Con el brillo del esmalte daba la impresión de una piel escamosa y conseguía el aspecto de un ser vivo [35: 272].

Estructura de las cáscaras

La representación gráfica de las formas y su posterior construcción exigían una definición geométrica precisa y, durante cuatro años, los ingenieros de Arup estudiaron hasta ocho soluciones para las cubiertas, desde las primeras parábolas, pasando por elipsoides hasta las circulares. En 1961, Utzon propuso la forma finalmente adoptada, de recortar todas las cáscaras en la superficie de una misma esfera, una geometría más sencilla de representar, calcular y construir.

La solución constructiva consistió en una serie de arcos apuntados prefabricados de hormigón, extraídos de la misma esfera y colocados en abanico uno al lado de otro para formar la cubierta. Cada uno de ellos se realizaba con una serie de dovelas de hormigón de 4,5 m de largo y unas 10 t de peso, pegadas con resina epoxi y cosidas por cables de acero postesados. La sección transversal de esas 'costillas' variaba desde una T maciza en el arranque hasta una Y de alas anchas en la clave, para aligerar la estructura y homogenizar las tensiones.







Las cubiertas sobre los escenarios del Opera Theater y del Concert Hall son de mayores dimensiones y requieren costillas más grandes, que disminuyen en altura y anchura a medida que ascienden las gradas. El peso de esas grandes piezas de hormigón obligó a reforzar los apoyos sobre el podio con métodos muy artesanales cuando ya estaba construido. Y todo ello ocurría en un edificio de 183 m de largo y unos 120 m en su punto más ancho, con una superficie en planta de unos 18.000 metros cuadrados [53:179].

La Opera House se gestó entre 1956 y 1973, poco antes del desarrollo tecnológico de los métodos digitales de representación gráfica y análisis estructural y se realizó con medios básicamente manuales, que obligaron a simplificar las formas. A estas dificultades se sumó la escasa capacidad de respuesta del arquitecto a los innumerables problemas originados por la complejidad del interior del edificio, cuyo coste fue diez veces mayor que la estructura. Todo ello condicionó la marcha del proyecto, lo dilató 17 años y multiplicó por 13 su costo final.

Un proceso manual, lento y caro

Además, la solución estructural finalmente construida dista mucho de la imaginada inicialmente por Utzon, debido a las importantes modificaciones introducidas para hacer viable su análisis y representación. Utzon imaginó una fina lámina de hormigón flotando sobre el paisaje, pero finalmente se construyó una estructura más alta, corta y pesada, formada por nervios pretensados de hormigón de fuertes secciones, cuya forma hubo de acoplarse a una geometría esférica [42:53].

Una consideración anacrónica

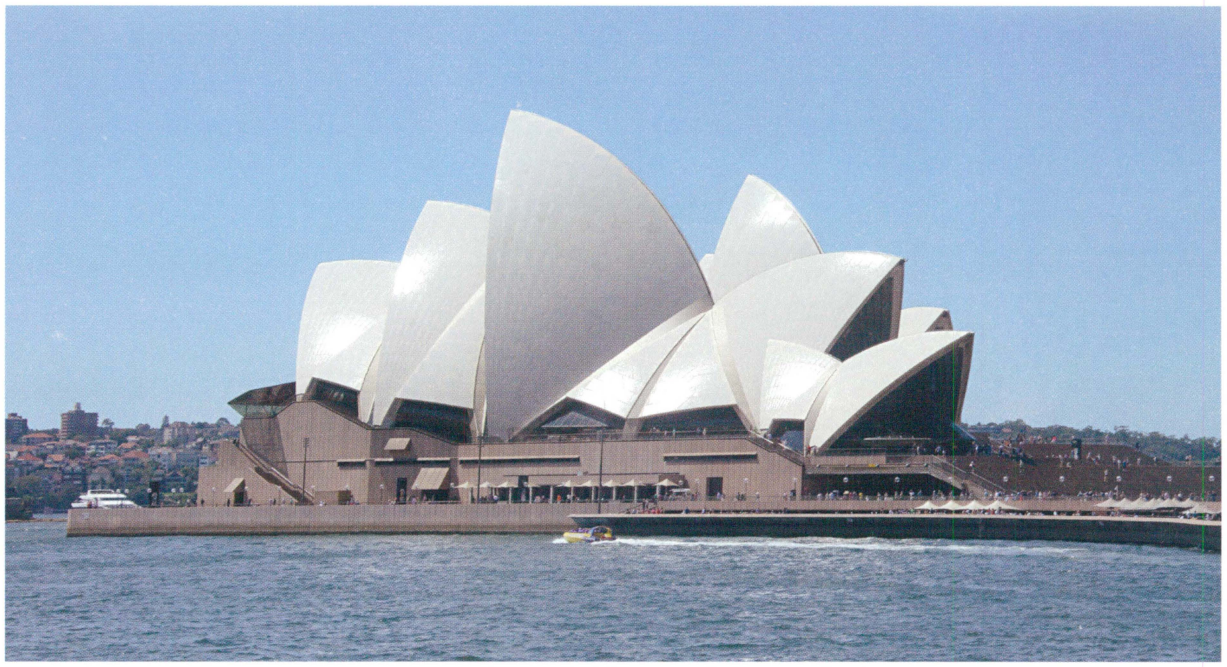
Según la documentada tesis del arquitecto Juan Rey, si este edificio se pretendiera construir en la actualidad, se plantearían posibles esquemas estructurales para las cubiertas de dicho edificio respetando la forma 'libre' propuesta originalmente por Utzon así como su carácter laminar, poniendo en evidencia el impacto de ordenadores y programas en la manera de concebir edificios.

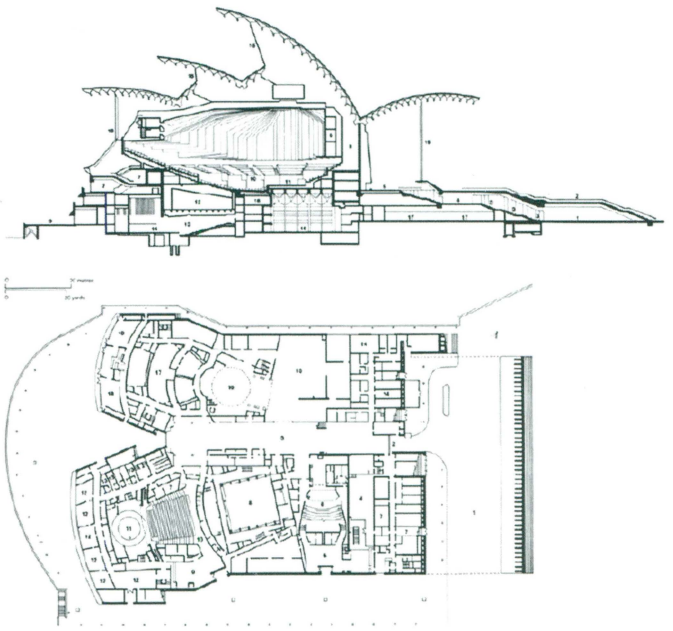



DOOR
13
STALLS
ROWS
N-X









Opera House (1973), [53:401]

Hoy, e incluso entonces, dado que la cubierta no iba a quedar vista, parece más sencillo generar una superficie del tamaño y forma propuestas por Utzon con una estructura metálica. Las ventajas fundamentales frente a la versión construida combinarían mayor ligereza, facilidad de prefabricación, menos medios auxiliares y rapidez de ejecución, izando módulos completos unidos previamente a pie de obra [42:56].

Dificultades durante la obra

Utzon sufrió con la mayor obra de su vida y fue obligado a abandonarla, pero también Ove Arup lo pasó mal aunque fue capaz de terminarla. Derek Walter lo recuerda en su libro sobre el arte de los ingenieros británicos [65]: *Recuerdo haber asistido a una charla de Ove Arup cuando fue colocado en un inaceptable dilema, en los oscuros días justo antes de la dimisión de Utzon. Manteniendo al mismo tiempo un inquebrantable cariño por el concepto de Utzon, seductor por igual de políticos y público, él estaba invadido por una creciente conciencia de la falta de preparación de Utzon para hacer frente a la combinación de constructibilidad y requisitos del usuario en la extraordinaria figura de la Opera House.*

La política y la confusión en torno a la triste saga dejaron a Arup con muchos problemas: la salida de un genio díscolo, un presupuesto creciente y unos requisitos de investigación y desarrollo bastante sin precedentes para tal edificio en aquel momento. No fue el escenario perfecto para completar el programa, sobre todo cuando éste se acopló con las [restrictivas] políticas fiscales y artísticas que comenzaron a dominar su progresión. Sin embargo, al menos era tranquilizador saber que Arup era probablemente la única posibilidad práctica en el mundo capaz de continuar el proyecto y llevarlo a buen término [65].

Del paisaje a la imagen con el puente

La Opera House fue decisiva, pero la progresiva transformación del paisaje del puerto de Sidney en imagen había comenzado con las grandes obras de ingeniería, capaces de confrontar su escala. Mucho antes del desmesurado crecimiento de las dimensiones de los buques, obras como el Circular Quay, el Woolloomooloo Wharf y, sobre todo, el Harbour Bridge transformaron la bahía y estamparon sobre ella la marca del hombre.



Como señala Hoskins, *el puente dio al puerto un horizonte y, al hacerlo, creó un icono visual que instantáneamente simbolizaba la bahía. Con el tiempo, el arco le añadió arraigo para conformar un lugar de innegable importancia nacional: el puerto de Sidney y su puente llegó a representar Australia tanto como los anteriores rebaños de ovejas. Como la realización de esta concreción visual coincidió con una nueva era de la promoción de lo gráfico, basada principalmente en imágenes únicas y potentes, la capacidad iconográfica del lugar se acrecentó más aún* [35:219].

La Opera y el puente nunca compitieron

El nuevo puente salvaba el puerto de un solo salto y su impacto visual fue más evidente en sus primeras tres décadas cuando la estructura empequeñecía los edificios de alrededor. Luego vino la Opera House y se unió al puente para mayor gloria del Sydney Harbour. Pero, con todo su esplendor, el gran edificio de Utzon no entró en competencia del puente, no pretendió robarle protagonismo.

Aunque su carga de novedad era mucho mayor que la del puente en términos tipológicos y formales, el edificio nunca suscitó comparaciones en cuanto a su nivel o calidad de construcción. El puente pertenecía a una época anterior, que potenciaba al material con la forma, conformando el hierro en un gran arco para utilizar su resistencia y facilitar el proceso constructivo en voladizo desde los estribos. El edificio, en cambio, se desligaba del material para establecerse como forma autónoma, independiente del proceso, ajena por completo a sus posibilidades constructivas.

El atractivo de la Opera House no nacía de la confrontación de las leyes naturales para superar un obstáculo, sino de la sugerencia del uso lúdico del mar y del viento, tan querido de los australianos. La referencia náutica de la silueta de varias velas también estaba ligada al puerto, pero como poética del placer y disfrute del mar



allí propiciados. Ambas construcciones están íntimamente vinculadas al puerto y su presencia conjunta adquiere el específico papel de reforzar el valor del sitio, para convertirlo en uno de los lugares más conocidos del mundo.

Gracias a su sugestiva silueta o a alguna otra razón por descubrir, la Opera House no actúa sobre el paisaje como un edificio aislado, ni impone su presencia al puente o minimiza otros atractivos de la ciudad. Por el contrario, aporta decididos vínculos a la construcción del paisaje, poniendo en relación a los componentes más marcados de la bahía de Sidney: el Harbour Bridge, el Circular Quay y los Botanic Gardens. Como apunta Stefan Hertmans:

La Opera reúne todo como paisaje

El famoso edificio de la Opera, en forma de concha, contrasta con el elevado puente de metal, el parque con sus ibis blancos y sus cacatúas corellas y el muelle dominado por la línea de Metro; todas estas cosas que, por la intervención del edifico de la Opera, aparecen ante nosotros en otra perspectiva. Semejantes lugares abiertos se unen entre sí mediante el sutil pegamento de la mirada... se complementan y forman juntos de nuevo el aglutinante a través del cual la mirada sale de viaje de exploración y deja paso a la silueta de la ciudad, al agua, a los arcos del puente de hierro o a las parejas besándose..., apoyadas en la barandilla de un transbordador [32:21].

Con la Opera, el poder de la mirada como aglutinante de la relación viene claramente ayudado por la sensación de acogimiento general producida por la lámina de agua de la bahía, por el propio puerto. Al navegar por sus aguas se recorre una *unidad* funcional con múltiples componentes, y la presencia de la Opera House ayuda a precisar o, quizás, se apropia de la imagen global de la ciudad y el puerto.





Australia's 150th Anniversary Sydney 1938: Pageantry and carnival January 26th-April 25th. Poster Australian National Travel Association. Courtesy of National Library of Australia, nla.obj-135690424

Su imagen reúne todo el puerto

Esa imagen es capaz de reunir todo ello en torno a nuestra memoria gráfica del edificio: su capacidad icónica 'moviliza' el puerto para reunir sus orillas y sus protagonistas, el Harbour Bridge y el Circular Quay. Y eso sucede porque, en nuestra memoria, la imagen de la Opera House no permanece como una simple sala de música, sino como el propio puerto. No importa tanto lo que es, sino *dónde* está o a dónde pertenece, como decía Heidegger. Se recuerda como el puerto o, si se prefiere llevarlo al extremo, como la propia.

Este vínculo entre recuerdo y percepción, ya claramente establecido por Henri Bergson en su libro *Materia y memoria, se activa al moverse y actuar: cuando se supera la mera contemplación, el recuerdo se actualiza con la acción, deja de ser pasado y deviene percepción. El pasado deja sus huellas en la materia, pero sólo son huellas para la conciencia que las percibe y las interpreta a partir de lo que rememora para constituirlas en germen de la acción* [4:254].

La potencia simbólica de la Opera House generó un nuevo interés por el significado de la ciudad como un todo. El magnificente edificio significaba la culminación de todo un recorrido histórico de superación de dificultades. La antigua colonia de penados podía mostrarse al mundo con un rutilante ropaje, y dignamente representada por una población joven, abierta y sin complejos, orgullosa de su capacidad de transformación.

Símbolo de ciudad y país

Para Derek Walter, todo parece más simple: *un edificio que tardó quince años en salir de su crisálida se merece algo más que una referencia de pasada, sobre todo cuando su belleza física aún domina el horizonte de uno de los puertos más bellos del mundo y donde la poesía de su forma conceptual ha figurado en cada póster para ensalzar las virtudes de Australia desde la inauguración de la Opera House en 1973. Y no solo agru-*

pa las virtudes de un país, pues a continuación añade que también es símbolo de toda una época: la Opera House sigue siendo el símbolo construido de los 1960 [65].

Sin embargo, el que la Opera de Sidney sea un excelente edificio no basta para establecer esa cualidad como requisito suficiente –quizás ni siquiera necesario– para convertirse en símbolo. Muchas grandes construcciones se han convertido en símbolos de sus ciudades. Con mayor o menor potencia, la Torre Eiffel en París, el Brooklyn Bridge en Nueva York, el Sagrado Corazón sobre Cerro Corcovado en Río de Janeiro, la Brandenburger Tor en Berlín, la Cibeles en Madrid o la Sirenita de Copenhagen, lo son. Pero su potencia como símbolos, además de dispar, no se deriva necesariamente de su valor como construcciones, ni sirve para mejorarlo.

En su libro *Arquitectura del poder*, Devan Sudjic enfatiza la potencia de la arquitectura para rebasar todos los límites, pero sin aceptar que su valor como símbolo mejore el valor del edificio en sí mismo. Como ejemplo, compara el Guggenheim de Bilbao con la Opera de Sidney: ambos son símbolo de sus ciudades, pero *con su tejado de titanio arrugado, abatiéndose y remontándose por los puentes y terraplenes del borde de la ría de Bilbao, el Guggenheim parecía más un choque de trenes que un edificio, una versión mutante casera de la Opera de Sidney* [56:248].

Como se ha visto, el camino de lo construido al símbolo es más complejo y para recorrerlo se debe transitar por principios o categorías propias del paisaje. En su mutuo respeto, la Opera y el Puente otorgan un nuevo sentido al siempre hermoso Puerto, que debe buscarse como irradiación de la ciudad. Pues como afirmó Gilles Deleuze, el sentido es elusivo, no está en las cosas o en los actos. No se trata de un dato sensible o una cualidad de esos actos o cosas, ni tampoco existe o viene dado en lo expresado en nuestras proposiciones sobre ellos. Habita, más bien en la *frontera entre proposiciones y cosas*, y se puede entrever cuando se busca o se trata de construir [17].



Opera House, Vivid Sydney

Del símbolo al sentido

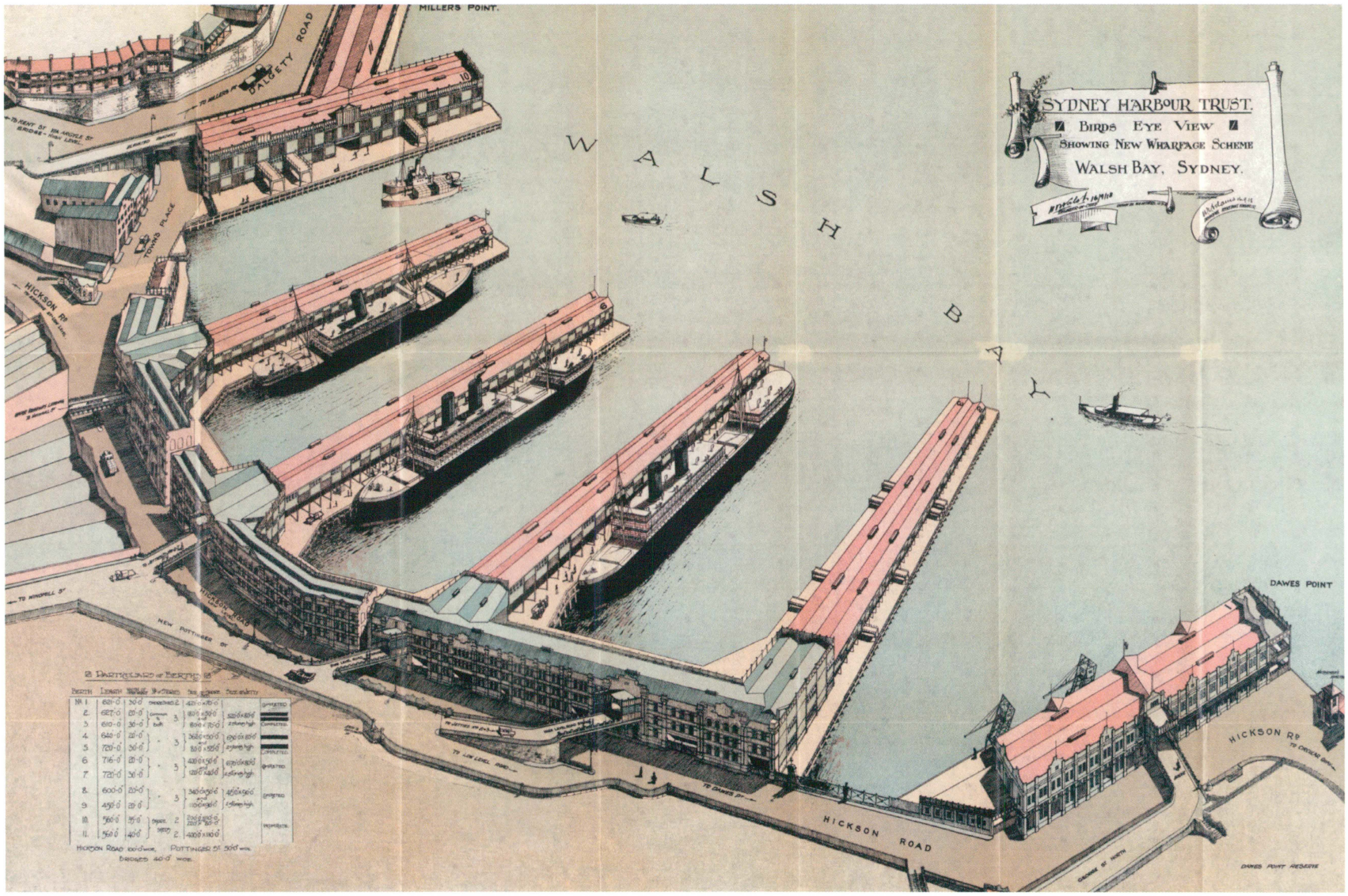
En Australia, ese vínculo de sentido hay que buscarlo en la capacidad para reunir de la lámina de agua, en concreto el área en torno a la dársena del Circular Quay, constantemente surcada por los ferries que acercan su presencia a todos los demás embarcaderos y lugares del puerto. Y, cuando no es posible navegar, la mejor manera de disfrutarlos conjuntamente es rodearla, recorriendo sus muelles de un extremo a otro.

En Sydney Harbour está el verdadero centro referencial del continente.

La Memoria reprimida

Y nada debe turbar esa nueva imagen. En la celebración de los 150 años de la '*llegada*', el Ayuntamiento de Sidney dio una interpretación oficial del escudo de la ciudad. En un lado, un salvaje o aborigen, los tenedores originales del país; en el otro, un marino con uniforme del siglo XVIII, cuando un destacamento armado de marinos desembarcó y tomó posesión del sitio en 1788… Leyenda: *'Lo tomo pero me rindo'*. El destacamento inglés de desembarco tomó la posesión de los aborígenes, pero a la vez la sometió a la creciente nacionalidad fundada en el asentamiento de Sidney.

Una versión resumida 'moderna', adoptada en 1996, elimina las figuras humanas, muestra un ancla entrelazada por una serpiente coloreada y reduce la leyenda a 'Ciudad de Sidney'. Y tanto el esfuerzo humano de supervivencia y dominación, como el reconocimiento de la ocupación por medio de la fuerza se han suprimido: el escudo de armas original forma ya parte de la memoria reprimida de la ciudad, para ser encontrado solo por quienes leen tales reliquias en la fábrica de la propia ciudad [41:103].



De uso comercial a sitio para el público

Bird's eye view showing new wharfage scheme in course of construction, Walsh Bay, Sydney / H.D. Walsh, Engineer-in-Chief, 16/9/18; W. E. Adams, Principal Assistant Engineer, 16.9.18 ; drawn by W.H. Withers, 12.9.18 ; T.C. Groom, Chief Engineering Draughtsman. Courtesy of National Library of Australia, nla.obj-229933307

La orilla para la gente

La visión del puerto como centro referencial impulsó otros posibles usos del patrimonio construido en el frente marítimo. Como es habitual en cualquier puerto, ese patrimonio estaba quedándose obsoleto para el transporte marítimo de mercancías, y los silos o graneros eran ya impensables, tanto como las montañas de graneles sobre los muelles o los contenedores apilados en las explanadas colindantes. Las grúas y los propios barcos mercantes eran demasiado grandes, habían abandonado la escala humana de la ciudad y suponían un obstáculo para las vistas.

Siguiendo una pauta casi universal, el puerto comercial abandonó la ciudad y los buques mercantes fueron sustituidos por cruceros y trasatlánticos: la mercancía dejó sitio al pasajero, cesaron los ruidos y el polvo, los camiones se tornaron autobuses y todo el entorno marítimo cambió de carácter. Ahora se podía vivir su nueva realidad paseando por sus orillas o recorriéndolo en barco.

Y esa proximidad despertó un nuevo interés por el patrimonio industrial: ahí estaban los fantásticos edificios de los muelles - almacén desprovistos de cualquier uso y los promotores vieron enseguida la oportunidad de desarrollarlos. Ello impulsó una



Rehabilitación de los fingers de Walsh Bay

paralela desconfianza sobre el tipo de desarrollo pretendido y la consiguiente pugna para defender su apariencia y significados. Como desenlace, se impuso la rehabilitación de los edificios industriales para usos residenciales y el frente marítimo fue definitivamente entregado al público.

Una bahía para el ocio y la protección

Con ese nuevo sentido, el frente marítimo se alejó de lo industrial para entregarse al ocio y al recreo, con restaurantes en los muelles más próximos al centro, o se aprovechó como reserva ambiental en lugares más alejados. Y la lámina de agua se llenó de pantalanes en las orillas, que acercaban los barcos de recreo a la ciudad y hacían más inmediato su disfrute. Y todo ello supuso un nuevo impulso para la revalorización de las residencias situadas en el frente marítimo o con vistas sobre el puerto.

En el fondo, lo que ocurría en el agua o en las orillas del puerto no suponía nada nuevo, pero los nuevos usos permitían conciliar el sentido global del puerto con su disfrute personal. Era para la gente, y todos podían disfrutar de su contemplación o navegar sobre sus aguas sin que su aspecto o, si se quiere, su paisaje construido, hubiese sufrido excesivas mutilaciones. Y la memoria de lo allí ocurrido era oportunamente recordada, cuando uno se acercaba a aquellos grandes edificios, antes industriales.









Rehabilitación de los fingers de Walsh Bay





Rehabilitación de los fingers de Walsh Bay, accesos y teatro





Barco de vela clásico con Opera House al fondo

Un rehabilitado Woolloomooloo Finger Wharf

Varios carteles situados en el acceso central desde el muelle y en el espacio industrial interior recuerdan la historia industrial del lugar, bajo un título general, *El almacén de Woolloomooloo fue un bullicioso lugar de trabajo durante casi todo el siglo XX*. Para los estibadores *[wharfies]* encargados de cargar y descargar la mercancía, las condiciones de trabajo eran a menudo duras, sucias y peligrosas. Gran parte de los trabajadores eran temporales. El trabajo diario era contratado fuera de las puertas del almacén por el 'sistema del toro' [Bull System], orientado a seleccionar a los trabajadores más grandes y menos dispuestos a quejarse. Las deformidades físicas, los huesos rotos, los desgarros musculares y las enfermedades pulmonares eran comunes entre los estibadores del almacén.

El Sindicato de estibadores WWF [Waterside Workers Federation] luchaba por mejorar las condiciones de los trabajadores del almacén y, a menudo, la oposición entre empresarios y gobierno era violenta. Su notable fuerza y decisión quedaron mermadas por la escasez de empleo durante la Gran Depresión de los 1930, que le dejó en peor posición de negociación.

Memoria industrial y del trabajo

Sin embargo, el pleno empleo durante y después de la Segunda Guerra Mundial reforzó al WWF, terminó con el tradicional sistema de subasta de puestos de trabajo y mejoró las condiciones laborales. A mediados de los 1950, los estibadores habían conseguido paga por asistencia, permisos de enfermedad y vacaciones anuales, además de equipos de primeras ayudas, atención médica, servicios y lugares adecuados para comer en el trabajo.

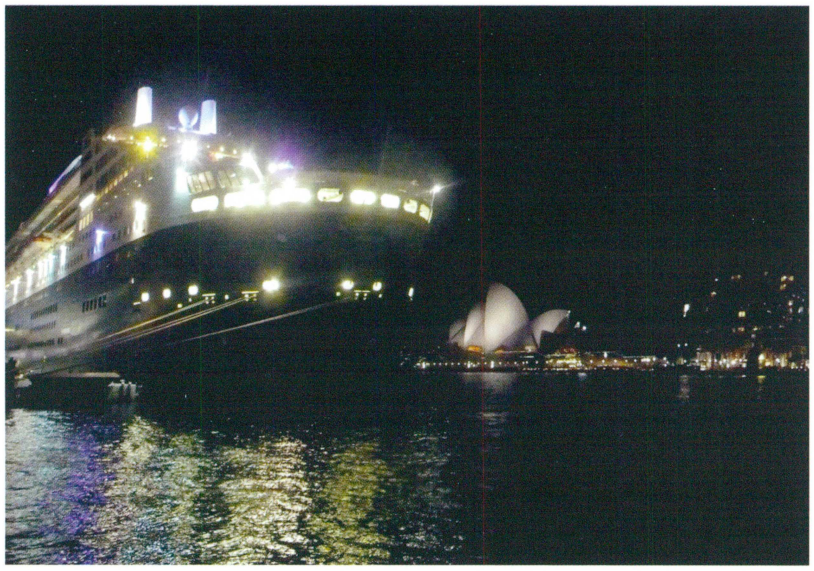
Durante los 1970, los nuevos puertos de contenedores, las instalaciones para cruceros y los aeropuertos en otros lugares alrededor de la ciudad reemplazaron gradualmente las funciones del almacén. El trabajo y los trabajadores se movieron con ellos y, durante casi una década, el enorme edificio quedó abandonado y decayendo. En 1987 el gobierno estatal decidió demoler el almacén de Woolloomooloo.

Tras más de 70 años en el corazón de la industria de manejo de carga y pasajeros de Sidney, el almacén de Woolloomooloo se convirtió en un hito local, símbolo del esfuerzo de la comunidad en el desarrollo económico y la justicia social. Cuando en 1987 el gobierno estatal decidió reemplazar el almacén con una nueva marina se produjo un aluvión de protestas. El National Trust y el Royal Australian Institute of Architects (Real Instituto Australiano de Arquitectos) se opusieron a su demolición y el diputado local criticó abiertamente la propuesta. A pesar de ello, poderosos promotores y políticos apoyaron el derribo el almacén: uno de sus partidarios propugnaba volarlo en pedazos, mientras el Minister assisting the Premier [ministro de la Presidencia] lo condenaba como 'una monstruosidad'.

Rechazo, boicot y marcha atrás

Durante los siguientes tres años, el Gobierno, el Consejo de Patrimonio [Heritage Council], los conservacionistas y los promotores disputaron sobre el futuro del almacén. En noviembre de 1990, el Building Workers' Industrial Union [Sindicato de la construcción] impuso la suspensión provisional [Green Ban] del derribo. Los partidarios del Wharf formaron la Friends of the Finger Wharf Inc. [Compañía de Amigos del almacén] y apoyaron la suspensión de la demolición propuesta por el sindicato, promovieron la recuperación ambientalmente sensible del almacén y propiciaron un gran debate público para salvarlo.

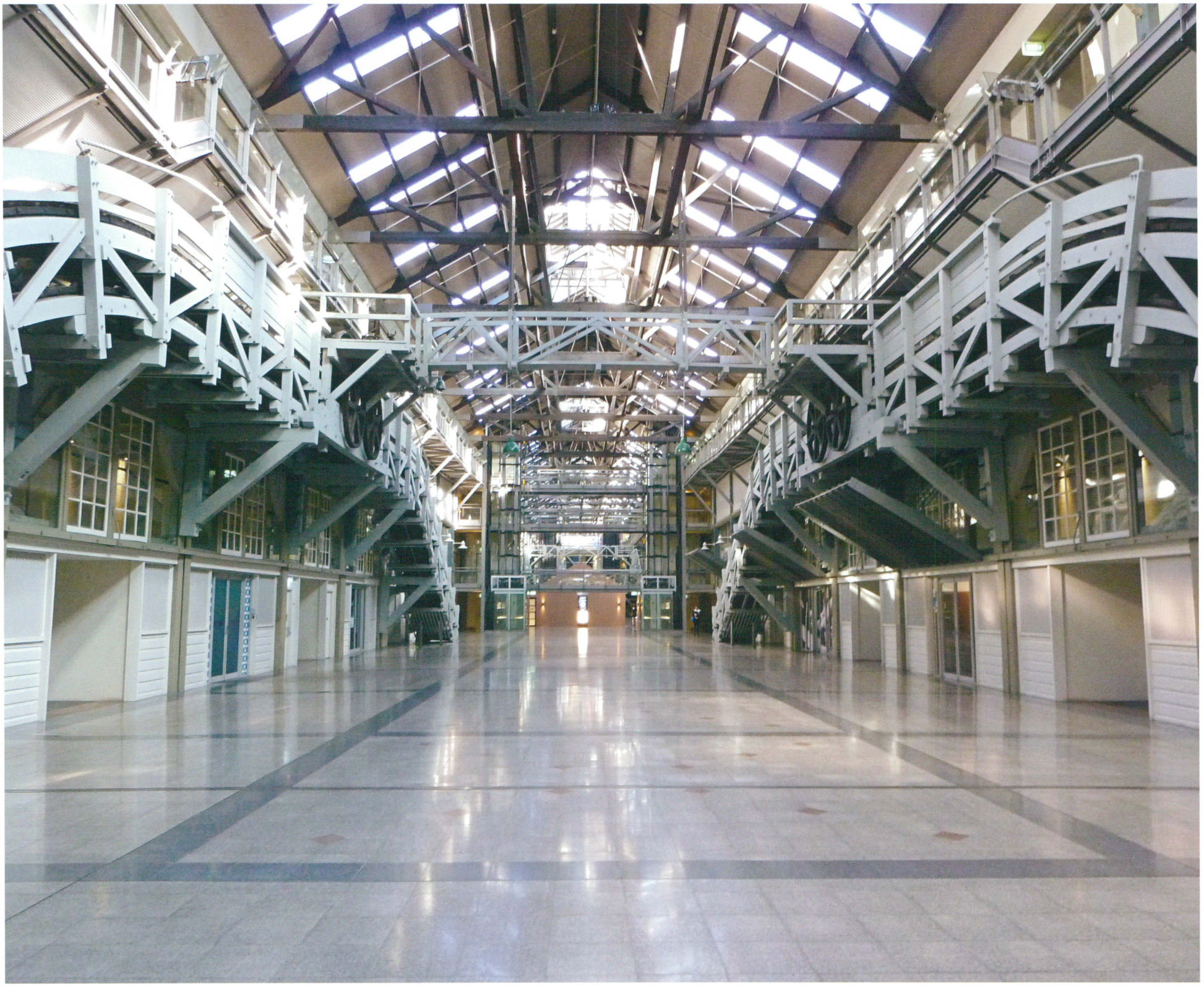
En enero de 1991 convergieron en el almacén 120 participantes con pancartas de protesta contra la demolición y la suspensión temporal permaneció en vigor. El gobierno no podía demoler el edificio pero tampoco estaba preparado para conservarlo… y tras otro año de reuniones, debate y protestas, e incluso otra nueva propuesta de desarrollo, el gobierno dio marcha atrás y pidió propuestas de recuperación respetuosas con el almacén de Woolloomooloo. El plan de conservación empezó en1992 y, en marzo de 1993, el Sindicato de la Construcción levanto la suspensión y se pudieron comenzar las obras en el almacén.





Queen Mary 2, con Opera House al fondo

Queen Mary 2, de la Cunard en Circular Quay



La estructura modular de los grandes edificios y el alto nivel de su construcción han facilitado la obra de rehabilitación, dando lugar a un excelente ejemplo de reutilización del frente marítimo, tanto en la zona marítima de los muelles como en la más industrial del interior. La parte occidental está ocupada por apartamentos y barcos de recreo amarrados en las orillas, y la oriental por un astillero de reparaciones de grandes buques de la armada australiana. Los grandes edificios longitudinales y el situado en su extremo han sido rehabilitados y reconstruidos para alojar residencias de lujo, restaurantes y un apartotel. Wikipedia señala al actor australiano Russell Crowe como uno de los propietarios de los grandes apartamentos situados en el extremo del pier.

El acceso central mantiene el paso de los vehículos para dar servicio a la trasera de los restaurantes y el hotel, pero se ha respetado para uso peatonal el centro del largo edificio donde se ubican las cuatro grandes cintas transportadoras, a modo de un gran vestíbulo acristalado accesible a los visitantes. El alto nivel de las residencias y servicios realizados justifica el empleo de buenos materiales en la rehabilitación, dando lugar a un espacio interior sobrio pero excelentemente terminado. Otros piers del puerto también han sido rehabilitados, aunque ni el interés de los antiguos edificios, ni los nuevos usos propuestos alcalzan el nivel de Woolloomooloo.

Finalmente, otro cartel –elegante y poético– recuerda el significado original del muelle: *En el frente marítimo de Sidney convergen la esperanza y esfuerzo del aprisco y el establo, la empresa y ambición del rico y el pobre, la visión del arquitecto y la experiencia del ingeniero, los caminos, carreteras y raíles de una nueva nación. Y es aquí donde todo ello encuentra a los barcos.*



Significados de futuro



Woolloomooloo Finger Wharf







Puerto de Botany Bay





Sydney International Airport

Aquí, la dificultad se subió a hombros de la prosperidad y juntas crearon este gigante entre los edificios de madera del mundo, esta catedral del comercio – el Woolloomooloo Bay Finger Wharf.

Traslado del puerto a Botany Bay

Por razones ya apuntadas de falta de espacio para los nuevos contenedores y de bloqueo de las vistas para la ciudad, la terminal de mercancías se trasladó a Botany Bay en 1979. Casi dos siglos después, el rechazo del capitán Phillip a la recomendación del descubridor James Cook se daba la vuelta, expulsando al comercio marítimo de Sydney Harbour para dejar la bahía en manos de la ciudad y sus usos residenciales.

Allí, tanto la ausencia de relieve como la de otros usos del suelo facilitaba la funcionalidad de las nuevas terminales de contenedores y graneles, y se construyó un puerto moderno de diseño simple y eficaz. El puerto se organiza en torno a una dársena rectangular, de unos 300 m de ancho por 900 de fondo, que da servicio a una plataforma de contenedores a cada lado. La situada al Norte es de mayor longitud y se prolonga además en forma de L con más contenedores, aunque deja una zona de reserva ambiental marítima entre las plataformas y la costa, denominada Penrhyn Estuary. La situada al otro lado de la dársena se prolonga hacia el Sur con una forma más irregular para albergar graneles líquidos y sólidos, muy cuidada en lo medioambiental.

Sidney International Airport, 1970

A unos escasos 600 m del muelle norte de contenedores, se ubica una de las dos pistas paralelas Norte-Sur del Aeropuerto Internacional Kingsford Smith, o Aeropuerto de Sidney, situadas casi en su totalidad sobre un relleno de Botany Bay. En el borde costero hay otra pista perpendicular a ellas, algo más corta. Fueron construidas en los últimos 1960, para sustituir a las anteriores pistas cruzadas de tierra, realizadas en 1933. El aeropuerto fue inaugurado en 1970 y, poco después, una de las pistas se alargó hasta los 4 km, convirtiéndose en una de las más largas del hemisferio Sur.

Bankstown Airport, torre de control



En cabecera de las pistas se situan la terminal internacional al Oeste y la doméstica al Este, con una tercera dedicada al transporte regional, situada al Nordeste. Todas ellas han sido reformadas varias veces y cuentan con acceso por Metro y autopista, aunque la congestión de tráfico es permanente.

Bankstown Airport

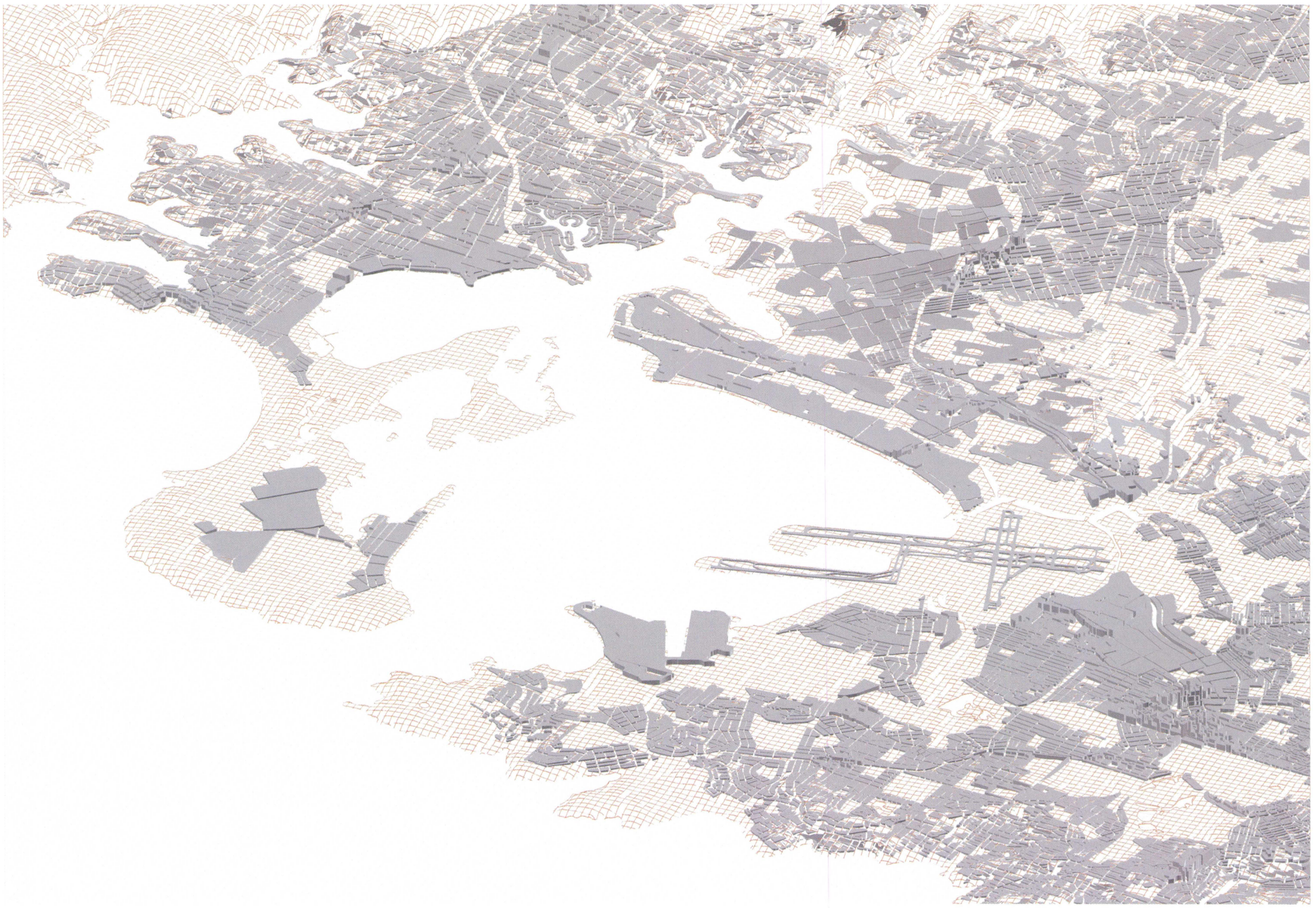
Situado a unos 22 km del CBD y actualmente dedicado a los aviones privados y al tráfico de negocios, el Bankstown Airport fue concebido en 1929 pero se construyó con urgencia en solo seis meses con motivo de la Segunda Guerra Mundial, para ser inaugurado en diciembre de 1940. El general MacArthur lo utilizó como base estratégica americana desde 1942 a 1945, cuando pasó a depender de la British Fleet Air Arm.

Tiene tres pistas paralelas, la principal de 1.400 m de longitud, con una torre de control, hangares y una pequeña terminal, pero su futuro es incierto, pues la comunidad local no está de acuerdo en potenciar sus operaciones, por motivos de ruido.

Interscan

Ahora reconocido como patrimonio histórico inmaterial por la Engineers Australia Heritage, el Interscan es un temprano MLS - Microwave Landing System (Sistema de aterrizaje por microondas), desarrollado por un grupo de organismos de investigación australianos en 1973 y adoptado internacionalmente por la ICAO - International Civil Aviation Organisation en 1978.

Se trata de un sistema asistido de precisión para ayudar a los aviones a aterizar en malas condiciones de visibilidad, que transmite por medio de señales codificadas información del curso vertical y horizontal de la aproximación, para determinar la desviación exacta de la ruta óptima. El sistema esta basado en hardware supervisado por microprocesadores y es totalmente de estado sólido, sin componentes móviles. A pesar del escaso apoyo de las empresas australianas para su comercialización, todavía se usa en sitios de mala visibilidad, como el aeropuerto de Heathrow, en Londres[62].

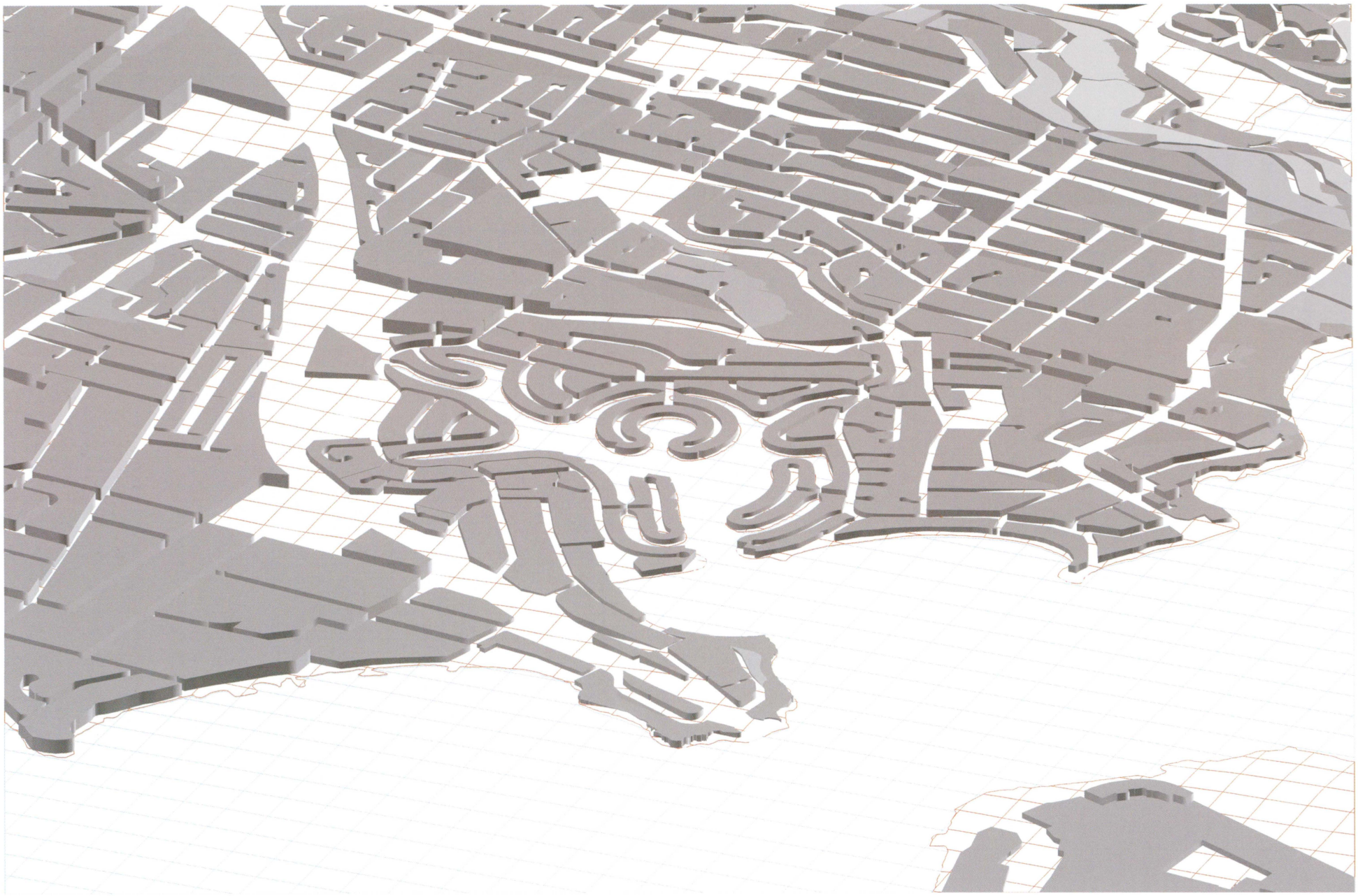


Botany Bay

Marinas residenciales en Oyster Bay

Hacia el Oeste, el otro lado del puerto se ramifica en numerosas ensenadas en una zona de baja cota, cuya línea de costa ha sido parcialmente modificada para albergar una enorme zona residencial en torno a la llamada Oyster Bay. Un complejo sistema de carreteras y pequeños puentes da acceso rodado a una serie de marinas, estructuradas con calles en espina sobre los ejes de estrechas penínsulas, de manera que gran parte de las parcelas están al borde del mar.

Sobre ellas, hay viviendas de todas formas y tamaños, pero en general son más pequeñas y parecen tener menos años que las situadas en Sydney Harbour. Sin embargo, el acceso público a la costa se reduce a unos pocos puntos y está impedido en la mayor parte de su desarrollo. La práctica inexistencia de playas en toda el área, agrava la dificultad de acercarse al agua.



Gwawley Bay

Protección ambiental

En 2005 se aprobó el *Sydney Regional Environmental Plan (Sydney Harbour Catchment)* con el claro objetivo de proteger el activo más importante de la ciudad-región de Sidney. Como recoge el título, el ámbito se extiende a la cuenca hidrográfica de la bahía, como exige su condición hidráulica, y dedica atención a los clásicos recursos ambientales, entre los que incluye el paisaje visual.

Definido el objetivo, en su siguiente cláusula 2, declara su carácter público y la repercusión de ello en las prioridades: *A los efectos de permitir que estos objetivos a alcanzar en relación con la zona costera y vías fluviales, este plan adopta los siguientes principios: a) el puerto de Sidney es ser reconocido como un recurso público, de propiedad pública, y debe ser protegido como bien público; b) el bien público tiene prioridad sobre el bien privado en cualquier momento y para cualquier cambio que se proponga para el puerto de Sidney o sus costas; y c) la protección de los valores naturales del puerto de Sidney tiene prioridad sobre cualquier otro interés.*







Gwawley Bay

Protección del paisaje visual

Más adelante, en su parte 3 división 2, este plan ambiental dedica la cláusula 25 a la calidad escénica de las orillas y cursos de agua, señalando: *a) la escala, la forma, el diseño y la ubicación de cualquier edificio deben basarse en un análisis de: el terreno sobre el que se va a edificar, los terrenos colindantes y el probable carácter futuro de la localidad. Y en el siguiente apartado, b) el desarrollo debe mantener, proteger y mejorar las cualidades visuales únicas del Sydney Harbour, con sus islas, orillas y afluentes*; todo ello, sin perder de vista la calidad del agua que tantos problemas proporcionó a la ciudad en el XIX (Capítulo 3): c) *el impacto acumulativo del desarrollo basado en los recursos hidráulicos no debería restar valor a la naturaleza de los cursos de agua y los lagos adyacentes.*

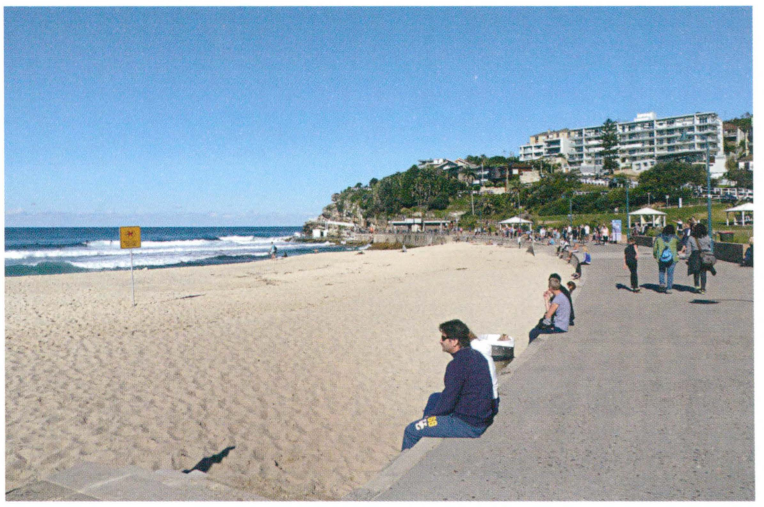
A continuación entra de lleno en los problemas de visibilidad en la claúsula 26, dedicada al paisaje visual de la cuenca hidrográfica de la bahía. Con el título: Mantenimiento, protección y mejora de puntos de vista, considera que debe



Coastal Walk, Gordon´s Bay



Coastal Walk, Clovelly



Coastal Walk, Bronte Beach Park



Coastal Walk, Coogee

Coastal Walk, Mackenzie´s Bay



Caminos y reservas costeros

atenderse a los siguientes criterios: *a) el desarrollo debe mantener, proteger y mejorar las vistas (incluidas las vistas nocturnas) desde y hacia Sydney Harbour; b) el desarrollo debe reducir al mínimo los efectos negativos en las perspectivas visuales desde y hacia los lugares públicos, monumentos y elementos del patrimonio; c) el impacto acumulativo del desarrollo de puntos de vista debe ser minimizado*[63].

Actualmente la mayoría de playas abiertas al océano Pacífico cuentan con transporte público, mientras las playas del interior de la bahía, de menor tamaño y aguas más tranquilas son de más dificil acceso. Por su parte, los paseos costeros *(coastal walks)* siempre están llenos de gente, tanto locales como turistas, que disfrutan del paisaje litoral desde acantilados y miradores. Poco a poco se han ido 'urbanizando' con paseos, pasarelas, escaleras, accesos y aparcamientos, en general suficientemente respetuosos de la grandeza del mar.



Sydney Desalination Plant, BotanyBay.
Construida por ACS, 2010

Uno de los más conocidos es el *Eastern Beaches Coastal Walk*, cuyo tramo más popular discurre desde Bondi Beach hasta Coogee Beach, atravesando Bronte Beach, Tamarama Beach, Mackenzie´s Bay, Nelson Bay, Clovelly Beach y Gordon´s Bay. El cementerio victoriano de Waverley y el Irish Memorial en honor a la Rebelión irlandesa de 1798 'alegran' culturalmente un recorrido de flora y fauna bastante privilegiado[64].

Asociados a las playas surgen las reservas y parques costeros (*coastal parks)*, generalmente formados por una pradera natural en pendiente hacia el mar, a modo de anfiteatro y rodeada de grandes árboles. Buen ejemplo es Bronte Park en la playa del mismo nombre, escogido en honor al Almirante Nelson, duque de Bronte en Sicilia.

En las playas y parques costeros, el suelo siempre está limpio y en todos los sitios existen zonas de contenedores de basuras y reciclaje, de acuerdo con una cultura que también alcanza al uso del agua. Estos parques tienen un innovador sistema de

Reciclaje del agua

recuperación de aguas pluviales (Water Recycling and Management System-WRAMS) en las playas que reduce los aportes con fosas subterráneas y depósitos de sedimentación filtrada.

Posteriormente, el agua se almacena en tanques enterrados de gran capacidad y pasa por un proceso de filtrado, desinfección y tratamiento por rayos ultravioleta para eliminar partículas finas y patógenos, que permiten utilizarla para riegos urbanos, limpieza y aseos públicos, devolviendo el exceso a las playas.

La entrada de la bahía

Los cabezos North Head y South Head componen un enclave estratégico, de gran valor defensivo pero también simbólico. Marcan la entrada a la importante bahía de Sidney, antes denominada Port Jackson y suponen el primer indicio de la llegada a la ciudad. Sus imponentes acantilados han sido tratados como territorios protegidos para reserva biólogica y contemplación del paisaje, con miradores sobre la bahía y el océano. Unos senderos permiten los recorridos salpicados de huellas del pasado como los restos de fortificaciones defensivas –túneles, cámaras, bunkers– y artillería de cañones que datan de los 1870 para controlar la entrada del puerto. Su gran diversidad de flora y fauna, con varias especies en peligro de extinción, son únicas de estos lugares de suelos pobres, especialmente en el Sydney Harbour National Park.

Su especial configuración propicia su uso desde antiguo, con muy diversos propósitos. El North Head Sanctuary de Manly, conocido tradicionalmente como Car-ranggel, era lugar de ceremonias y prácticas medicinales de los aborígenes. A partir de 1828 se utilizó como espacio retirado para la cuarentena de los pasajeros de barcos con patente sospechosa o infectada, por provenir de lugares problemáticos. Todavía se conservan algunos de los edificios de la antigua Quarantine Station, reconverti-

Fort Denison





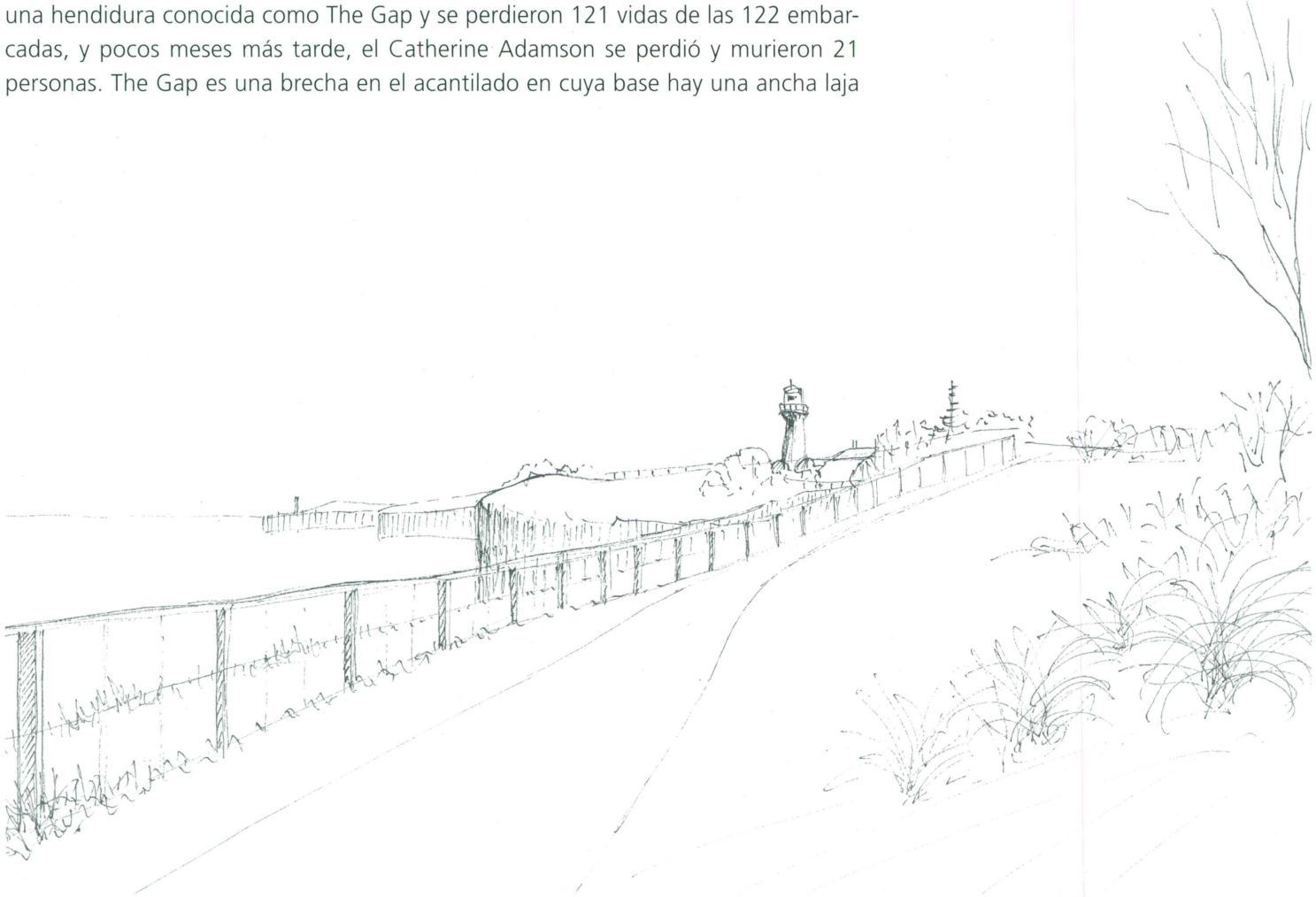
dos para nuevos usos turísticos y de negocios. Próximo a este complejo, pero separado por altos muros, se le concedió a la Iglesia católica un terreno para construir el Cardinal´s Palace (1886) y el St. Patrick´s Seminary (1889), actual *International College of Tourism and Hotel Management.*

La componente de fortificaciones y piezas defensivas es más notoria en este prominente cabezo Norte que en el Sur, más tendido. La mayoría de las construcciones costeras defensivas datan de los 1930 y se complementaron con los Barracks, los barracones más grandes de Australia anteriores a la Segunda Guerra Mundial, para alojar y entrenar a los artilleros del ejército que trabajaban en North Head. Durante esa guerra se convirtió en la mayor base de defensa y uno de los lugares más fortificados del país. Acabada la guerra, en 1946 se estableció la Australian Army´s School of Artillery hasta que se reubicó en Victoria en 1998.

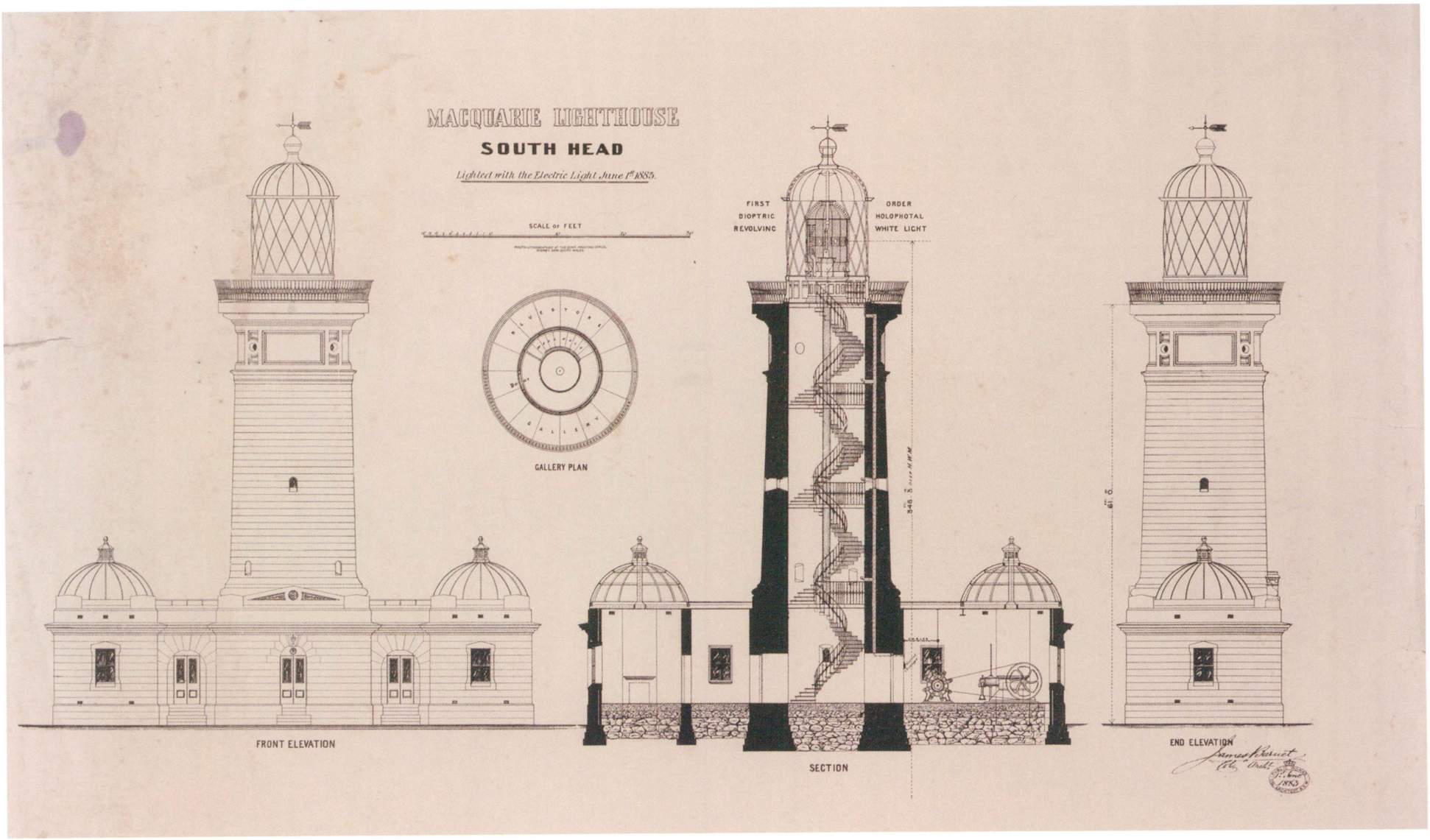
Superada la entrada del puerto y a menos de una milla de Sydney Cove, había un islote que constituía un enclave perfecto para situar allí una fortificación, algo que se hizo en 1841, cuando se construyó Fort Denison que se terminó en 1857. Ahora alberga un restaurante para turistas.

En la cumbrera del South Head, el faro de Hornby Light debe su nombre al Almirante Sir Phipps Hornby, comandante en jefe de la flota británica, y fue construido en 1858, en respuesta a la necesidad de un faro más cerca del Cabezo Sur Interior. En 1857 se habían perdido dos barcos: el Dunbar se estrelló contra las rocas cerca de una hendidura conocida como The Gap y se perdieron 121 vidas de las 122 embarcadas, y pocos meses más tarde, el Catherine Adamson se perdió y murieron 21 personas. The Gap es una brecha en el acantilado en cuya base hay una ancha laja

Walks from light to light



Macquarie Lighthouse. PHL, 2016



Macquarie Lighthouse, South Head, by James Barnet, site plan, plans section and elevation, photolith, June 1883. Courtesy of State Library of NSW, a2151019



Faros de Sydney Harbour

1. Macquarie Lighthouse
2. Eastern Channel Pile Light
3. Western Channel Pile Light
4. Grotto Point Lighthouse
5. Rosherville (Parriwi Head)
6. Shark Island Light
7. Bradleys Head Lighthouse
8. Robertsons Point
9. Darling Harbour Lighthouse



Casas del farero,
Hornby Lighthouse



Hornby Lighthouse



Macquarie
Lighthouse



Marine Lighthouses

1. Norah Head Lighthouse
2. Barrenjoey Head Lighthouse
3. Hornby Lighthouse
4. Macquarie Lighthouse
5. Endeavour Lighthouse
6. Cape Baily Lighthouse

de esquisto cuarteada, que se adentra en el mar y se queda al descubierto en marea baja. Es un lugar peligroso y propicio a los naufragios y además se ha convertido en el punto preferido de la ciudad para suicidarse.

Una temprana guía turística de Watsons Bay y Vaucluse, publicada en 1911, incluía entre los atractivos de The Heads y la zona de entrada en el puerto toda su parafernalia de defensa y navegación: los faros de Hornby and Macquarie, las fortificaciones de South Head, The Gap ya bien conocido como sitio de suicidios, y la Signal Station. Había ferries y tranvías (desde 1960 autobuses) para acercar a los visitantes y abrieron hoteles y salones de té. En aquella época, la entrada del puerto sugería la modernidad internacional de Sidney como uno de los grandes puertos del Imperio Británico. Las anclas resonaban en la bahía, cuando los 'liners' se detenían para recibir la visita de sanidad y la exención de la cuarentena: venían de '*Singapur, Shanghai, Nagasaki, Wellington, Hawái, San Francisco, Nápoles, Brindisi, Dunkirk y Londres*' [41:41].

El faro está ahora totalmente automatizado y en las colinas cubiertas de hierba proliferan las fortificaciones costeras de defensa de la boca del puerto. Pero el camino costanero que viene bordeando el acantilado desde el sur de se interrumpe al llegar a los terrenos de la base naval y es preciso recorrerlo de vuelta, sin alcanzar el faro. Desde el mar, en cambio, está situado a una altura óptima para ofrecer una buena visibilidad [41: 43].

El camino costanero tiene continuidad desde Vaucluse, en la glorieta donde confluyen la Old South Head Road con la New South Heath Road y va atravesando una serie de parques situados en la cima del acantilado. Tras pasar la Clark Reserve, y los Samuel y Christison Parks, se llega al faro más antiguo del puerto de Sidney, el Macquarie Light, diseñado por el arquitecto convicto Francis Greenway y terminado en 1817, *'con la más moderna linterna disponible en su época'*.

En 1883 se construyó un nuevo faro para albergar una linterna más grande, alimentada por una corriente eléctrica, y se demolió el anterior. El faro fue totalmente automatizado en 1976, y los fareros dejaron de atenderlo en 1989. El faro, el mástil y la estación de señales son ya edificios históricos, que formaban parte del paisaje de recepción de la entrada del puerto. Al cruzar la invisible línea marcada por los cabezos de South Head y North Head, bajo el cual están la estación de cuarentena y su desolado cementerio, los pasajeros de los barcos recibían un claro mensaje del poder y la *establecida estructura económica colonial embebida en el paisaje: la base militar, el mástil de señales representante del alcance e intercambios globales entre la ciudad marítima y sus socios comerciales del imperio; y las fallas económicas y sociales surcando la ciudad* [41:61].

Taronga Zoo

Situado en la costa norte de Sydney Harbour en Athol Bay, donde se llega a bordo de un ferry que parte de Circular Quay, Taronga Zoo es uno de los referentes culturales de la ciudad. Cuenta con un muelle propio y un teleférico que permite subir a la parte norte donde se ubica el acceso principal. Su historia comienza en 1916 cuando la NSW Zoological Society decidió realojar en un nuevo emplazamiento a los animales del Moore Park Zoo. Como nuevo solar se eligió la ladera sur de Hawkesbury Sandstone, donde había una estación de cuarentena para los colonos, cuyas instalaciones se incorporaron al nuevo zoo [28:21].



Sydney Harbour Bridge desde Taronga Zoo

The Indian Elephant House,
Taronga Zoo



Acceso inferior, Taronga Zoo



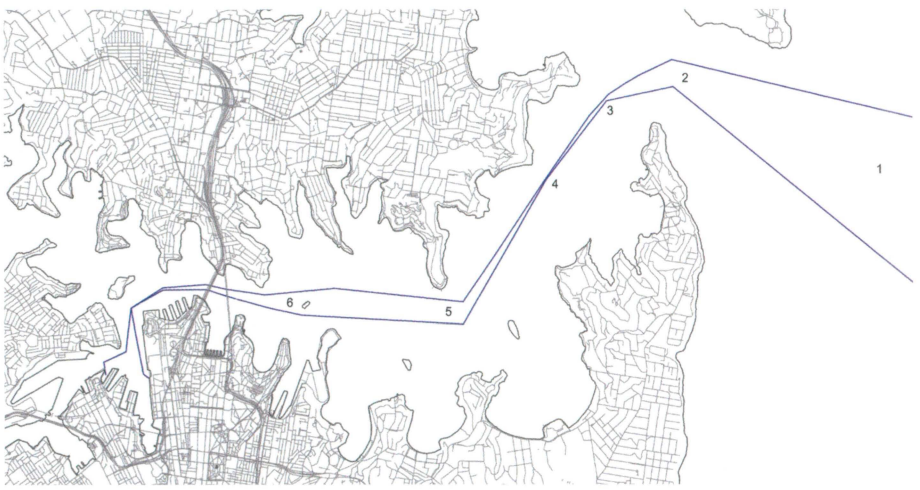


Taronga Zoo

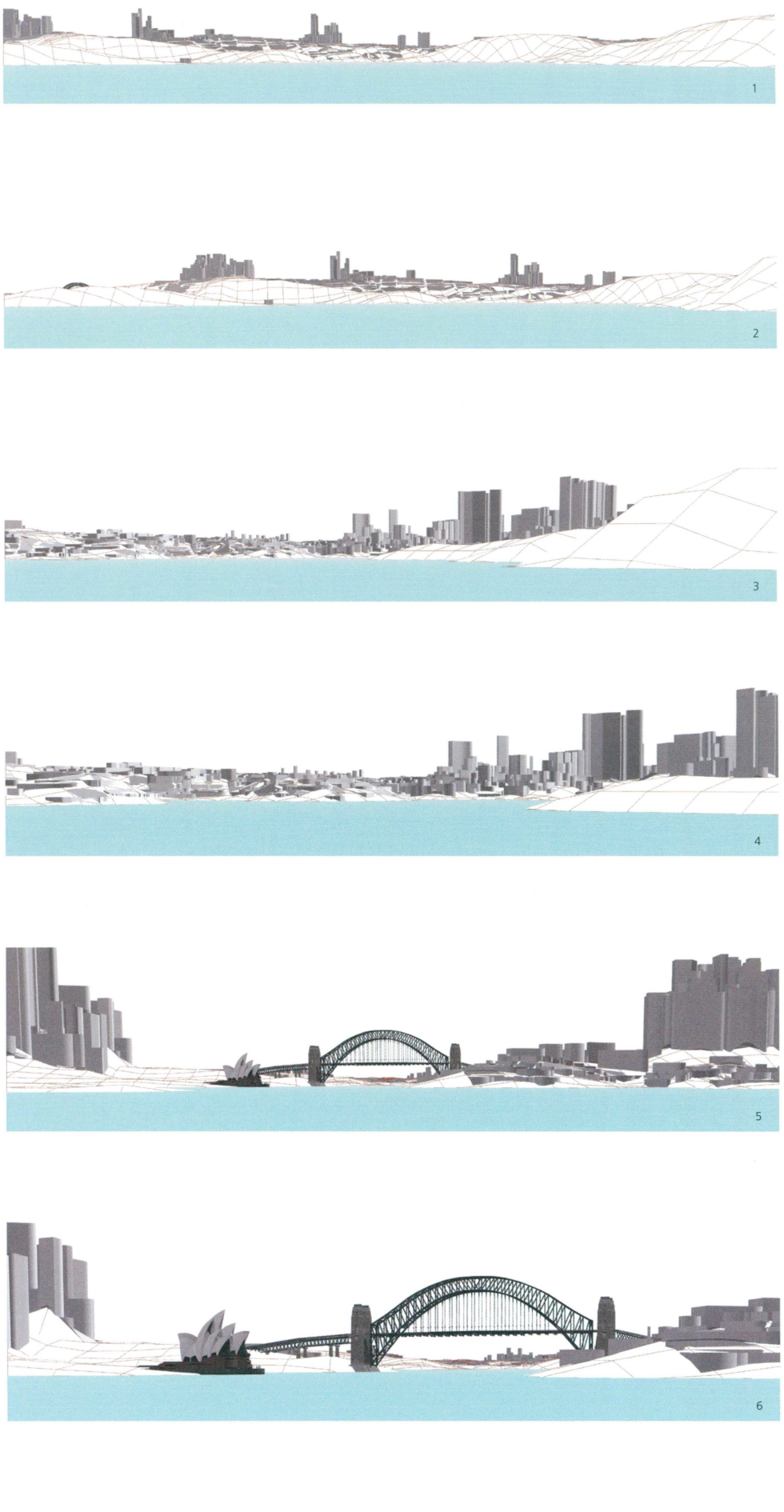
Uno de sus fundadores, el Director Albert le Souef, decidió aprovechar las terrazas originarias de piedra arenisca de sus 17 hectáreas como una nueva oportunidad para crear una nueva forma de exhibir los animales. Tomando como modelo el zoo berlinés del Tierpark de 1907, se crearon una serie de fosos evitando las jaulas y barreras tradicionales para conseguir la máxima integración en el entorno natural. Este diseño teatral recreaba escenarios naturales donde los animales parecían estar en libertad y se convirtió en un referente a nivel mundial.

Tras varios cambios dilatados en el tiempo[65], en 1967 Ronald Strahan tomó la dirección con una nueva política basada en la educación, investigación y conservación animal. En 1971 se realizó un plan con criterios paisajísticos, defendiendo el mantenimiento de la vegetación existente y el uso de materiales como la madera natural y los ladrillos recocidos. Se introdujeron especies nativas australianas, tanto vegetales como animales, y se mejoraron sus condiciones de exhibición, aprovechando las zonas colindantes con árboles y arbustos autóctonos, que tenían una reducida presencia entre la profusa vegetación. A partir de 2004 se ha realizado una reforma profunda, con varias actuaciones escalonadas[66].

El paisaje visual de la bahía

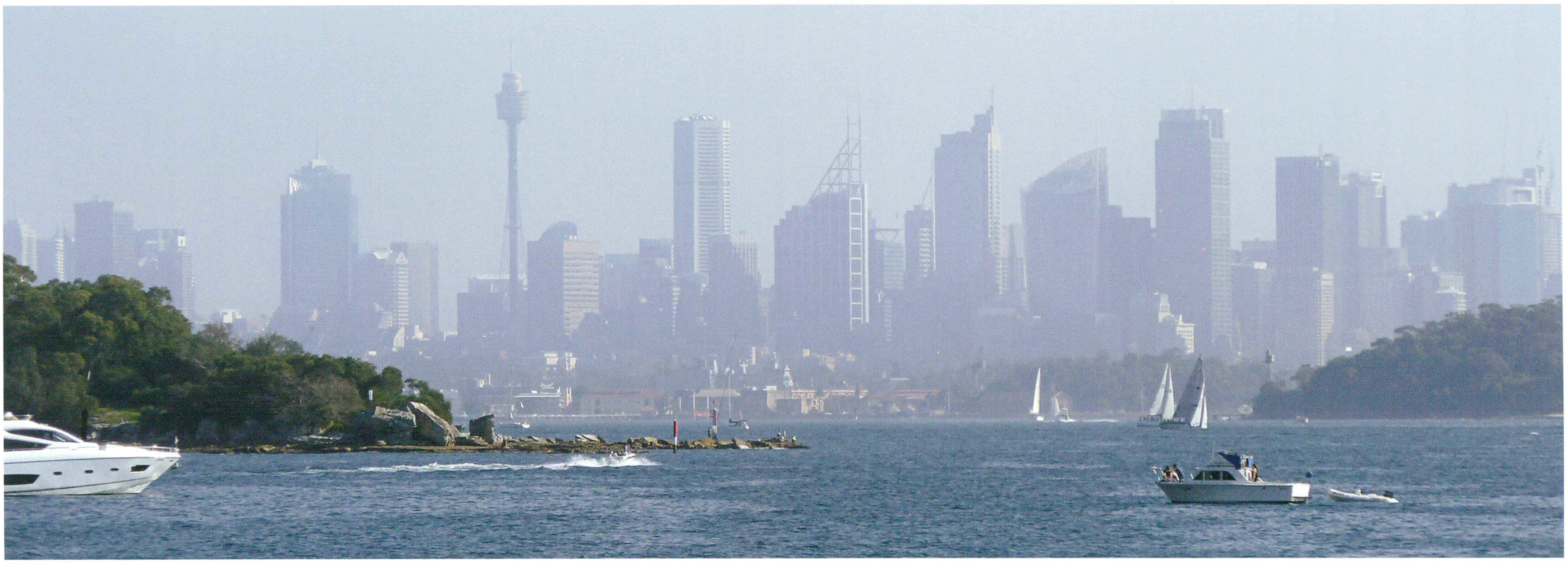


Vistas de Sydney Harbour en el recorrido en ferry desde The Heads hasta Sydney Harbour Bridge





Sydney Harbour desde Taronga Zoo



Entrada a Sydney Harbour



Watson´s Bay

Relatos de un recorrido

Para entender la íntima conexión entre la bahía y la ciudad de Sidney es útil recurrir a su capacidad escenográfica cuando se desvela como un recorrido. Y el relato más interesante es el de su descubrimiento al acceder navegando desde la bocana flanqueada por los cabezos. El viajero actual llega por barco a Sidney, es probable que tenga en su memoria muchas imágenes previas de la bahía y que, entre ellas, el puente y la Opera ocupen un lugar destacado. Serán unas imágenes poderosas e indiscutibles, sin lugar a dudas, sobre la identidad entre lo recordado y lo percibido, que actuarán como objetivos del recorrido, como anticipación del momento cumbre de la llegada.

Pero la secuencia de desvelamiento resulta tanto o más atractiva que la visión de la llegada, confirmada por la aparición de los dos objetivos guardados en la memoria. Hay una primera anticipación del gran arco del Harbour Bridge desde South Head, o por encima de su puntiagudo extremo si se llega en un gran crucero o en un *liner* trasatlántico de suficiente altura. No es visible en su totalidad, pero la aparición de una forma geométrica arqueada de color negro, sobre el azul del agua y los tonos verdes y terrosos de las orillas interpuestas, es inequívoca: se merece el clásico ¡tierra a la vista! o el legendario ¡por allí resopla! de Melville.



Sydney Harbour



Cremorne Point



Fort Deninson, Macquarie Lighthouse. PHL, 2016

Con el objetivo bien ubicado, el avance del buque va alterando a la vez el punto de vista y la presencia de obstáculos visuales intermedios, cuya forma y posición se modifican con la marcha y con los cambios de rumbo impuestos por el derrotero. Alguno de los presentes en ese rito de acceso hace valer sus visitas previas y ofrece nombres y claves del progreso visual que van construyendo un relato.

- Eso es Middle Head,... ahí aparece Vaucluse,... esa cala es Rose Bay,

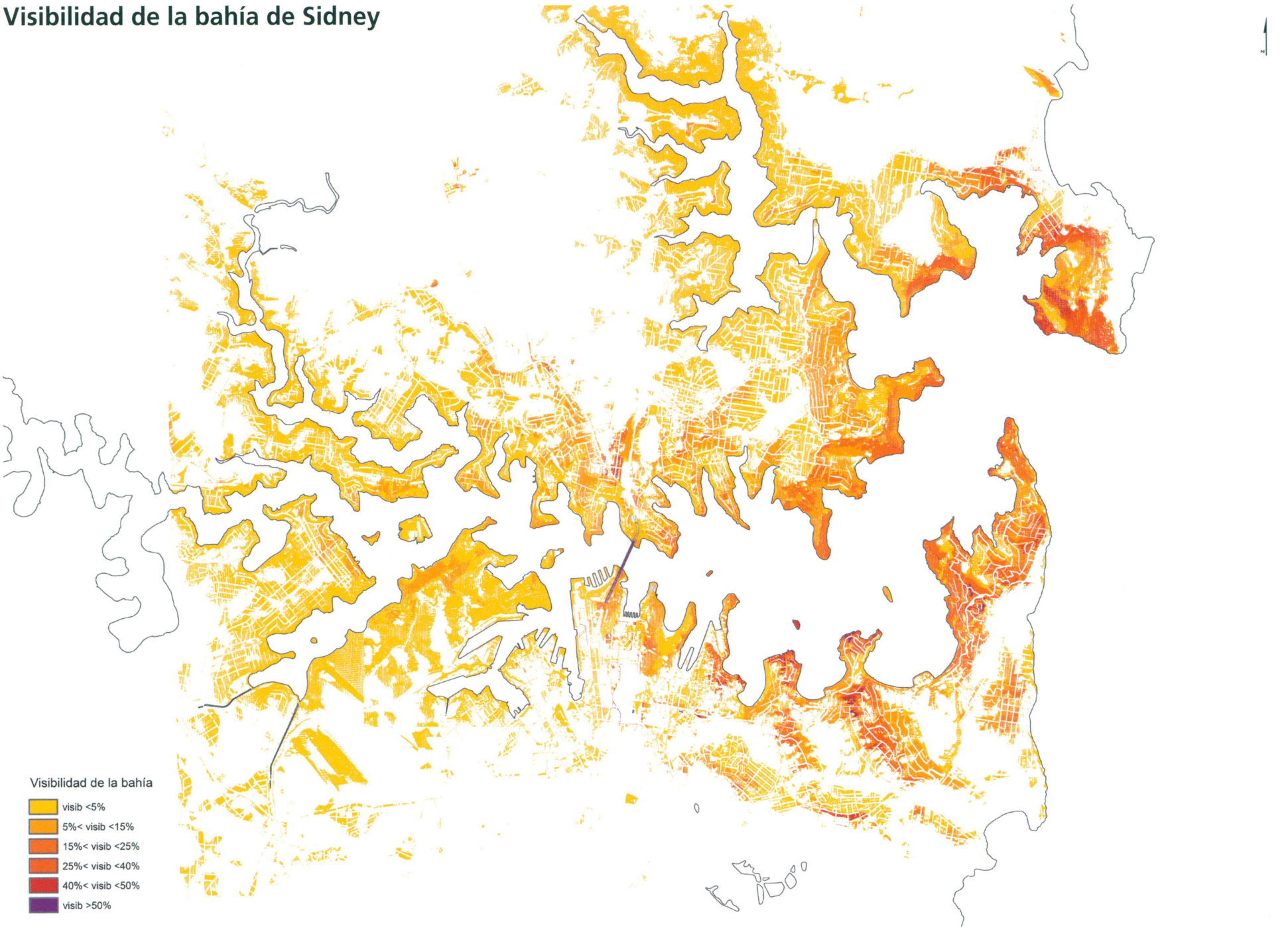
- Aquel promontorio es Bradfield's Head, donde el puente se nos mostrará en plenitud.

Entonces aparece la Opera House y, en ese instante, el viaje se condensa en la imagen y llega el éxtasis, siempre expresado en términos exclamativos de belleza, como se vio al comienzo del libro. Las ahora inevitables fotos distraen y diluyen el momento, pero es imperativo dejar constancia:

- Yo estaba allí.

Y con el deber cumplido, desaparece la euforia y resulta imprescindible la auto afirmación valorativa para compensar el bajón. El puente y la Opera juntos, con los altos edificios de la ciudad en medio, explican el sentido del puerto y confirman, como la clásica Guide Bleu, que *el viaje valía la pena.*

Visibilidad de la bahía de Sidney



Los estudios de visibilidad se centran en la bahía, como elemento carácterístico (singular) del paisaje de Sidney.

En el estudio de cuencas visuales, se analiza la superficie de territorio visible desde puntos de observación significativos, como son la Opera House, Sydney Harbour Bridge, Sydney Tower, Observatory y Taroonga Zoo. Son puntos aislados en los que habitualmente se efectúan paradas por su interés histórico-cultural y/o por su valor natural como mirador.

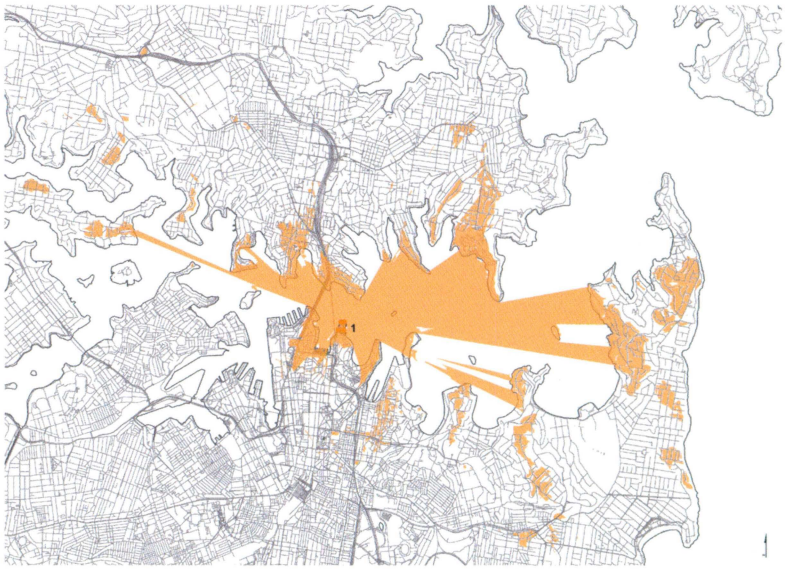
Leyenda:

Superficie (porcentaje) de bahía visible desde los siguientes puntos de observación, considerando la bahía desde los cabezos de acceso.

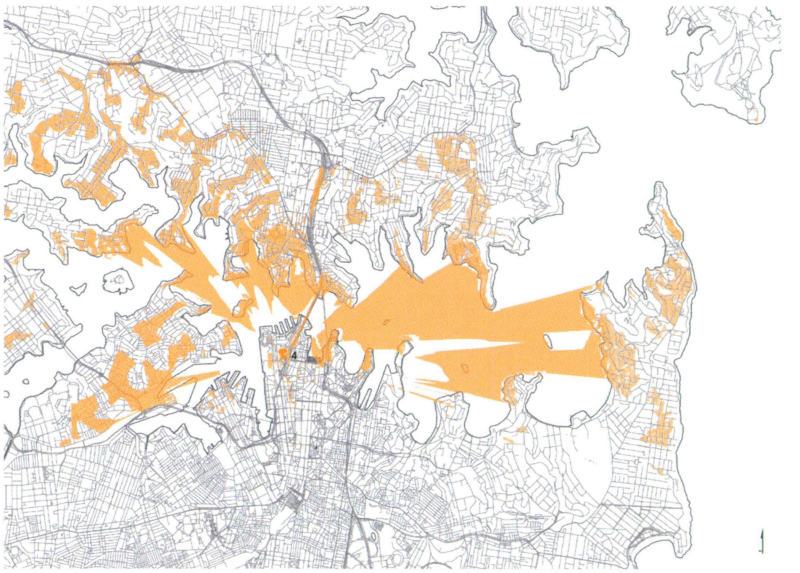
1. Opera House	27,60%
2. Sydney Harbour Bridge	64,73%
3. Sydney Tower	64,45%
4. Sydney Observatory	23,60%
5. Taroonga Zoo	23,58%

Estudio de visibilidad de la bahía de Sidney desde el territorio que la rodea. Se representan en el plano todos los puntos del territorio analizado, con un valor, en porcentaje, de la superficie de la bahía visible desde éstos.


5


1


3


4


2



First train across Sydney Harbour Bridge carrying Dr. J.J.C. Bradfield.19 January 1932 Courtesy of State Records NSW: 12685,Sydney Harbour Bridge Photographic Albums, 1923-33, 12685_a007_ a00704_8733000130

Paisajes y contrastes del acontecimiento

Desde muy pronto, las gentes de Sidney han acudido masivamente a ciertos acontecimientos que gustan celebrar conjuntamente y que se demuestran capaces de perdurar en la memoria como parte sustancial de determinados lugares. Algunos son únicos, pero otros se repiten y siguen vivos hasta hoy.

Entre todos ellos, y además del eco de los aludidos a lo largo del libro, hay algunos de probable o suficiente interés para vincularse al paisaje por sí mismos. A veces su huella vive más allá del recuerdo y configura o se integra en rasgos de carácter de los paisajes, las construcciones y las personas.

Ejecución ante la multitud

Quizás el primero de ellos ocurrió en 1844, cuando el asesino John Knatchbull fue ahorcado delante de la puerta de la prisión de Darlinghurst, en un gran acontecimiento público contemplado por más de 10.000 personas. No fue algo raro, pues allí mismo se realizaron otras 75 ejecuciones hasta la última en 1908, ni ajeno a la ciudad, totalmente dominada por el edificio desde su alta ubicación.

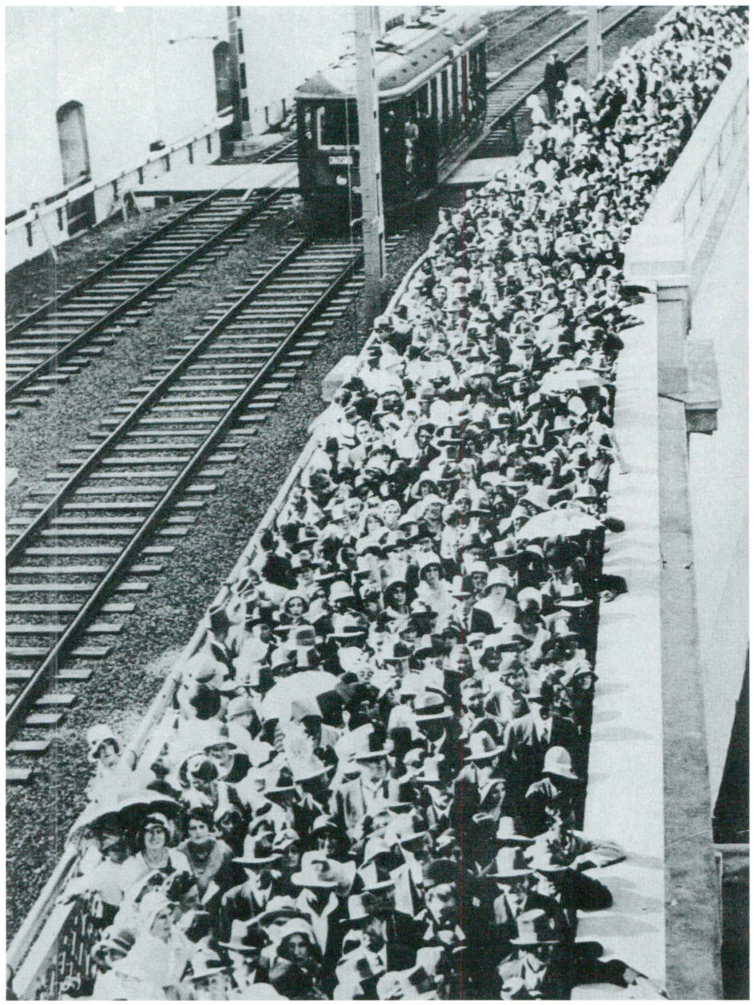
Poco antes, cuando la cárcel se terminó de construir en 1841, una larga procesión de reclusos y reclusas caminaron desde Bridge Street a George Street, atravesaron el Domain y subieron la colina por South East Road, en un amargo y miserable anticipo de los muchos desfiles realizados después a lo largo de Oxford Street [41:171].

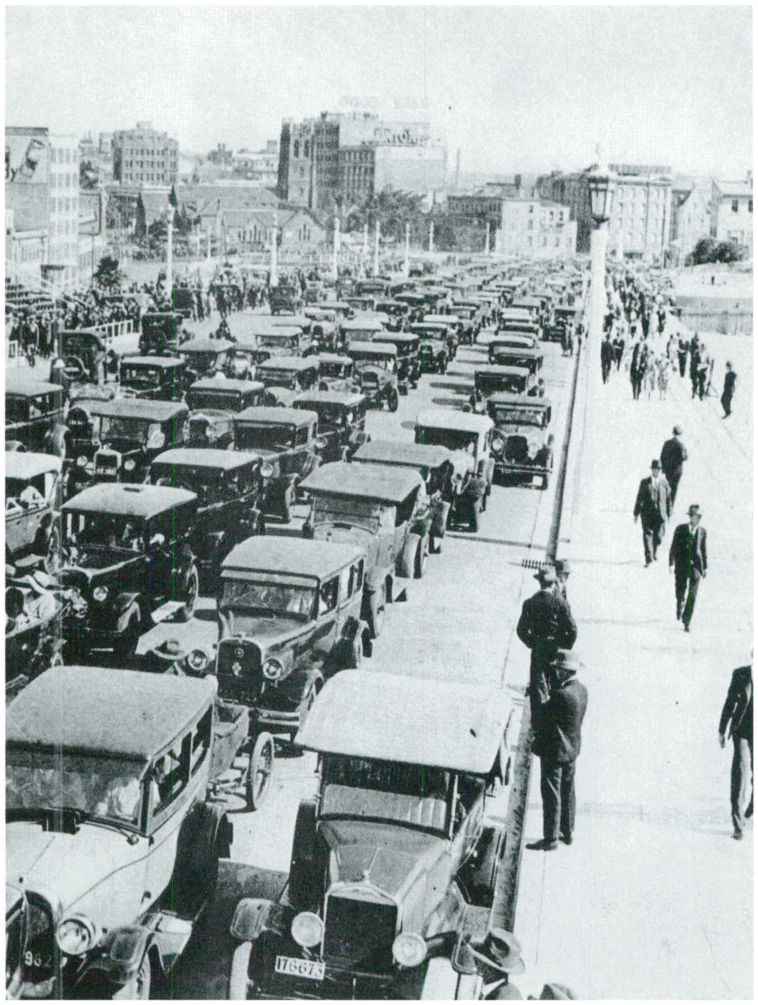
Inauguración del Harbour Bridge

Sin embargo, el día más importante fue el sábado 19 de marzo de 1932, cuando más de un millón de australianos cruzaron el Harbour Bridge el día de su inauguración. Hasta entonces, ningún otro acontecimiento en la historia de Australia había atraído tal multitud. *La ciudad y los suburbios estuvieron desiertos durante las largas horas de celebraciones, y después la gente a pie y en coche lo invadieron, y muchos contemplaron con nuevo asombro las aguas arremolinadas de debajo. Su escala real y la ruptura de la ciudad con el lado norte del puerto había dominado sus vidas durante siete años, pero durante la Gran Depresión permanecería como un símbolo del seguro retorno de los buenos tiempos. Ahora, tras 50 años, la 'percha' de Sidney sigue allí, una presencia familiar en el paisaje cruzada cien millones de veces por quienes viven al lado de la ciudad* [59:1].

Así comenzaba el número extraordinario editado por el Sydney Morning Herald [SMH] para conmemorar el 50 aniversario de la inauguración del Harbour Bridge. Tras apuntar después algunos datos sobre la construcción del puente y sus protagonistas, el periódico relata la ceremonia, comenzada por el gobernador Sir Phillip Game con la lectura de un mensaje del rey George V, el descubrimiento de la placa, el corte de la cinta azul por el acceso sur y la declaración oficial de apertura. Sonaron entonces las sirenas de los cientos de barcos congregados abajo, las salvas de 21 cañones y comenzó el desfile de una hilera de barcos por abajo y de una escuadrilla de los *Gipsy Moths* [las polillas gitanas] del Royal Aero Club por encima, y se desplegó el propio desfile por la calzada del puente con toda su magnificencia. Entonces la multitud empezó a cruzar el puente después de una cabalgata de carrozas con motivos alegóricos y vehículos a motor creando el primer gran atasco del puente, pasando por delante de las grandes tribunas situadas en los accesos.

Tras los niños, los trabajadores del puente y los aborígenes, el desfile continuaba con las carrozas históricas, las de las principales industrias y las decoradas con flores. La





Un millón de personas entusiasmadas cruza el puente en su inauguración [59:23]

Miles de coches intentan cruzar el Harbour Bridge el día de su inauguración [59:27]

carroza dedicada al desembarco del capitán Cook en Botany Bay en 1770 llevaba una maqueta del HMS Endeavour, la dedicada a la industria de la lana rememoraba a John Macarthur y sus famosos *merinos*, con una maqueta del Elizabeth Cottage de Parramatta donde se criaban. Otra carroza estaba dedicada a la federación de las colonias en la Commonwealth en 1901, representadas por jóvenes en torno a una gran figura sedente, con los escudos de varios Estados. Los cañones de la Primera Guerra Mundial recogían la participación de los hombres y mujeres de las tropas australianas [59:34].

Durante el proceso ocurrió algo no previsto: mientras el Ministro de Obras Públicas [Ministry of Works] soltaba su discurso, un hombre joven a caballo, vestido de uniforme de oficial militar y lleno de condecoraciones, se acercó a la cinta del acceso sur y la cortó con su sable, declarando el puente abierto *en nombre de los leales y decentes ciudadanos de NSW*. El jinete era el capitán Francis Edward de Groot, un irlandés combatiente de la Primera Guerra Mundial y después anticuario en Sidney. Se le llevaron a un centro de salud mental de Darlinghurst, le pusieron una multa por ofensas y le soltaron pero, mientras tanto, la cinta se recompuso y el Primer Ministro pudo cortarla *oficialmente* con unas tijeras y comenzó el desfile[67].

Esas tijeras volvieron al protagonismo en 1981, tras haber sido expuestas unos años antes en la State Parliament [Asamblea del estado] en Macquarie Street, donde ha-



Sydney-Hobart 2013 [Fuente: nota [68]]

bían quedado guardadas. Un grupo de americanos reclamaron las tijeras, aduciendo su utilización en la ceremonia de apertura del Bayonne Bridge entre Staten Island NY y Jersey City en 1931 y que habían sido prestadas al gobierno de NSW para la inauguración del puente, aunque en una de sus hojas mostraba un grabado con la leyenda *Presented to Hon J. T. Lang by Dorman, Long and Co Ltd, contractors. Opening of the Sydney Harbour Bridge, 19 March 1932.*

Nacido en tan turbulenta era, el Sydney Harbour Bridge ha crecido hasta la mediana edad sin cicatrices visibles. Es todavía el mismo viejo puente, a pesar de los grandes cambios en los accesos [59:33].

Regata Sidney - Hobart

En Sidney, las regatas también acumulan multitudes, sobre todo cuando la ciudad no es sólo punto de salida, sino sede o parte del recorrido. Las aguas del puerto se llenan de embarcaciones que acompañan a los competidores hasta sobrepasar los cabezos, y las orillas de la bahía se llenan de gente, especialmente las del Cabezo sur, que son más bajas y permiten ver los barcos más cerca.

La dura regata Sydney-Hobart sale de Sidney el 26 de diciembre de cada año, desde 1945, hacia la ciudad de Hobart situada a 630 millas en Tasmania. Es un gran espéctaculo, desde los preparativos y los entrenamientos hasta la multitudinaria salida, bordeando South Head para dirigirse hacia el Sur. Suele durar un par de días, a veces muy duros por las condiciones del viento y el mar, que son seguidos



Fuegos artificiales fin de año 2015 [Fuente: nota [70]]

en Australia y en el mundo entero, sobre todo desde 1998, cuando una gran tormenta causó la muerte de seis tripulantes y solo llegaron a puerto la cuarta parte de los barcos participantes.

Fin de año, fin del milenio

Cada fin de año, los fuegos artificiales lanzados desde el Harbour Bridge marcan el extradós del arco, la línea del tablero y sus accesos, con un esbozo suplementario de la silueta de la Opera House mediante trazos radiales a sus cumbreras. Al terminar el estruendo, un denso enjambre de todo tipo de barcos hace sonar sus sirenas desde las aguas del puerto. El puente, la Opera y el puerto son de nuevo los protagonistas ante el mundo de toda una ceremonia de luz[69].

La celebración del año nuevo en Sidney consigue audiencias millonarias en las televisiones de todo el mundo, al ser la primera importante en celebrarse. Por ello se ha convertido en un acontecimiento notable y su elevado presupuesto es cuidadosamente invertido, con un largo trabajo previo de planificación y diseño.

El puente es habitualmente vehículo visual para ese diseño con apoyo puntual desde el agua, sujeto a variaciones temáticas cada año. La secuencia suele estructurarse en cuatro momentos: el primero se celebra a las 20:00 y está dedicado a los aborígenes, que liberan el lugar de los malos espíritus, y al reconocimiento del país. Hora y media más tarde sale un desfile de barcos que concursan con diseños lumínicos relacionados con el tema elegido. Las tripulaciones de los cinco primeros están invitadas a la fiesta



Olympic Park

del alcalde, que se suele celebrar en la explanada de la Opera. Finalmente, a las 24:00 se lanzan los fuegos artificiales de medianoche para saludar el año nuevo.

Cada año varía el motivo central del puente, desde 'la paloma de la paz' hasta un 'reloj de arena'. En la celebración del centenario de la Federación Australiana en 2000-2001, el motivo fue la estrella federal y una serpiente multicolor. El año anterior se celebró el nuevo milenio con 'una cara sonriente' y la palabra 'Eternity' (Eternidad). En los últimos años se ha incrementado el número de barcazas con castillos pirotécnicos y las nuevas técnicas de proyección de alcance difunden el festival de rayos de luz por toda la bahía, aunque el puente sigue 'cobrando vida' cada año.

Sidney Olympic Park, 2000

Ese mismo año 2000 se celebraron en Sidney los XXVII Juegos Olímpicos y Paraolímpicos con sede en un parque construido sobre un antiguo vertedero. Situado en Homebush Bay a 14 km al oeste del centro de la ciudad, un área que llevaba tiempo sin un uso concreto, hasta que fue seleccionada como ubicación de las instalaciones olímpicas[71]. Debido a la prolongada contaminación durante años del terreno, las obras requirieron la retirada y tratamiento de muchos de sus suelos. Como resultado dejó un verde paisaje, con más de 50 ha de bosque natural, grandes zonas de manglares y 24 km de frente costero virgen continuo con reservas de aves y de otras especies.

El gran complejo deportivo, cultural y de ocio se había comenzado a construir en 1996 y, además de las instalaciones deportivas (ANZ Stadium, Allphones Arena, Sydney Showground, Tennis Centre...), comprende varios parques y zonas húmedas, convirtiéndose en una pieza fundamental en la estructura urbana de la ciudad. Tras el lógico baño de masas y orgullo ciudadano de las Olimpiadas [9:94], el parque alberga muchas de las competiciones deportivas, exposiciones y espectáculos de la ciudad, manteniéndose en activo con más de 5.000 acontecimientos anuales. Y el área circundante se reconvirtió con el establecimiento de numerosas oficinas, centros comerciales y alojamientos para el turismo. Los parques también han crecido, especialmente en 2007 con el Blaxland Riverside Park, un parque urbano a lo largo del río de Parramatta, donde dispone de un embarcadero.




2
3






Sydney Olympic Park



Diner en Blanc



Diner en Blanc

También hay fiestas recurrentes en Sidney. Hacia las seis de la tarde del 28 de noviembre de 2015, las calles, el Metro, los autobuses y los ferries de toda el área metropolitana de Sidney se empezaron a llenar de grupos de gente vestida de blanco, con mesas, sillas, bolsas y neveras blancas en sus manos. Una vez en la calle o en el muelle, todos circulaban en una misma dirección que resultó ser la explanada de la Opera House. Tras los inevitables controles, disponían ordenadamente sus mesas y sillas en largas filas, dejaban allí sus bolsas y tomaban posesión del lugar paseando o charlando en grupos. También parecía obligado brindar con champán, hacer fotos a la blanca multitud desde la gran escalinata o con el edificio y el Harbour Bridge de fondo.

Parece que esa escenografía surgió hacia 1995, cuando el francés François Pasquier y un grupo de amigos parisinos pusieron en práctica una idea multitudinaria. Se trataba de celebrar una cena de masas vestidas de blanco en un lugar secreto, cuyo nombre no se descubría hasta muy poco antes de su celebración. Se trataba de convocar a gente, en principio desconocida y de diverso origen, para compartir una cena y conocerse entre sí mientras participan en algo de cierto alcance.

Parte de la magia del acontecimiento radica en el desconocimiento del lugar, solo revelado en la red en el último minuto, con el tiempo justo para desplazarse hasta allí. Se pide a los asistentes que acudan vestidos de blanco y deben traer con ellos un mantel blanco, sillas blancas y una mesa. También se sugiere traer consigo su propia comida y bebida, aunque es posible solicitarla a la organización cuando uno se registra.

Al día siguiente, la prensa recogía la *Diner en Blanc* de más de 4.000 personas y comentaba que el año anterior más de 3.000 invitados participaron en la cena en el Centennial Park de Sidney, añadiendo que en 2013 se celebró en Bondi Beach y que el Museo de Arte Contemporáneo fue el escenario en 2012.





Boda en Dawes Point

Bodas al aire libre

Pero cada uno tiene su fiesta personal y son muchos los que van más allá de la simple contemplación de la belleza del paisaje y quieren integrarlo en sus propios acontecimientos. Las auto-fotos con icónicos elementos del Sydney Harbour de fondo constituyen una primera apropiación de su imagen y son fuente de inagotables *'likes'* en las páginas personales. Pero el asunto tiene más recorrido y en Sidney muchos novios deciden casarse al aire libre, con alguno de esos lugares como escenario.

El negocio es floreciente desde hace años, y las empresas multiplican sus ofertas de *Open air wedding* (bodas al aire libre), bajo el Harbour Bridge o con la Opera House al fondo. Esas ofertas apelan a unos atractivos más o menos invariables: el aire libre, lugares míticos, vistas sobre el puerto, carácter icónico, variados escenarios.

Es el paisaje de Sidney lo que se vende y en ello participa toda la ciudad, incluidas sus instituciones. El propio Botánico se anuncia así: *El Royal Botanic Garden es uno de los lugares al aire libre más emblemáticos de Sidney, con impresionantes telones de fondo del puerto de Sidney y el horizonte de la ciudad. Es el lugar perfecto para celebrar su día especial, con doce escenas impresionantes para elegir*[72].

Mardi Grass Parade

Mayor alcance tiene la Gay and Lesbian Mardi Gras Parade, que se celebró por primera vez en 1978 y marcó un importante cambio social y político. Con esa celebración, entró un cierto 'espíritu de juego' en la toma de conciencia australiana sobre la homosexualidad. Con ese aire carnavalesco, los artistas y el público de Mardi Gras tratan con el desorden desde la legalidad del permiso organizado y afrontan la amenaza de fragmentación social mediante la reconstrucción de la comunidad en un espíritu de ligereza y libertad.

En ese sentido, como afirma Susan King, Mardi Gras retiene gran parte de las antiguas raíces del carnaval: el espíritu suelto y burlón, su vulgaridad y la ostentación de la carne, *recuperan un sentido de totalidad para la gente, dentro de las comple-*

jidades y divisiones de la vida moderna. En el fondo, Mardi Gras tiene *una presencia de ficción tácita y poderosa, mucho más oscura, más violenta y menos volcada a la totalidad. Pero no va por ahí y se muestra como carnaval por su ambivalente capacidad de indignación, con un potencial subversivo y disruptivo que puede ser transformador, puramente destructivo, o ambas cosas* [41:126].

Excepto en 1980, Mardi Gras ha funcionado con continuidad en Sidney desde 1978, y se ha convertido en una atracción turística internacional, capaz de movilizar más de un millón de personas, en una operación totalmente comercializada que también conserva su inclinación política. En 2012, las palabras 'Gay y Lesbianas' fueron eliminadas del título aparentemente para hacer el desfile más incluyente y también para atraer a una gama más amplia de patrocinadores corporativos. Parecía que el antes subversivo Mardi Gras había sido absorbido en la corriente principal pero, a partir de mayo de 2013, el nombre volvió al original [41:125].

Keep Sidney Open

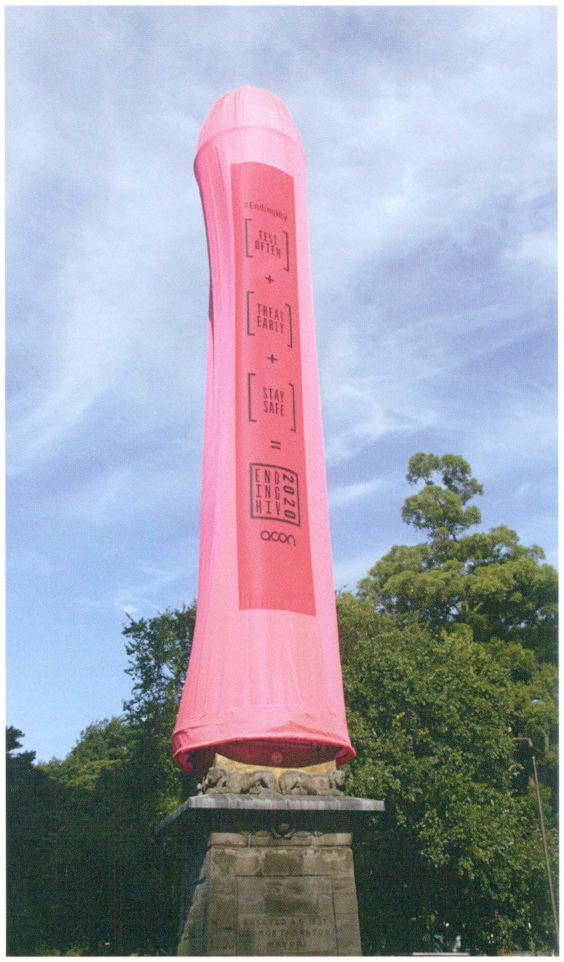
Otra manifestación en defensa de lo festivo y en oposición a los cierres tempranos de bares y locales, que han destruido la vida nocturna de Sidney, es la celebrada en febrero de 2016, bajo el lema:

Apoyamos noches seguras en una ciudad global. Apoyamos la música en vivo. ¡Nuestra misión es mantener a Sidney abierta!

En 2014, a raíz de la muerte de dos adolescentes en Kings Cross[73], se introdujeron una serie de prohibiciones y de horarios de cierre que, según los organizadores, es-

Obelisco de Hyde Park West con un condón rosa

Mardi Grass, Sidney





tán acabando con la vida nocturna en Sidney. Desde entonces, los ataques violentos han disminuido un treinta por ciento y muchos night clubs y locales de strip han sido sustituidos por sitios de yoga, tiendas de comida saludable, restaurantes íntimos y luces brillantes. Pero también ha disminuido la gente que paseaba por la calle, han cerrado más de 40 locales nocturnos sin ser sustituidos y, sobre todo, el eco de las medidas se ha trasladado al centro y otros barrios de Sidney, amenazando seriamente la vitalidad de las noches de la ciudad.

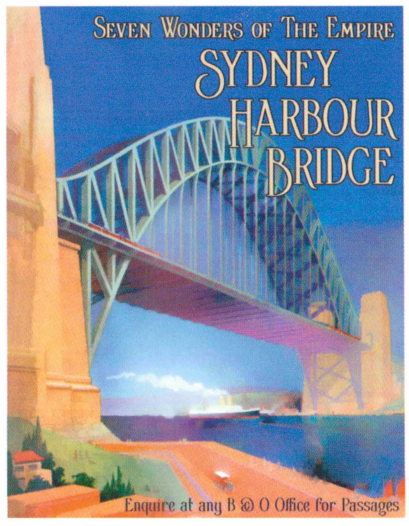
Los afectados afirman que *han cerrado locales de música en vivo cruciales en Sidney , se han perdido varios cientos de puestos de trabajo y se está desvaneciendo la magia en torno a nuestra ciudad. Todo esto por un impacto mínimo sobre la violencia, que ha demostrado estar en declive desde que se concedieron licencias de pequeños bares de barra en 2008*[74].

Paisajes turistizados

El atractivo del paisaje movilizó al turismo y, a su vez, fue utilizado como reclamo para nuevos turistas. En 1984, la Australian Tourism Commission contrató al actor Paul Hogan para protagonizar una serie de anuncios, de pie sobre la cima del puente, con la Opera detrás, en un intento de atraer a los norteamericanos que tuvo bastante éxito. En 1993, la Opera House y el Harbour Bridge eran los únicos lugares destacados en las campañas de publicidad internacional, que no requerían leyendas o narraciones explicativas. Aunque por supuesto nunca faltaban las referencias a la cultura indígena ni las imágenes de canguros, del desierto, las playas y los arrecifes de coral, el énfasis de las campañas estaba en la bahía y sus dos iconos.



Terrazas al borde de la Opera







Seven Wonders of the Empire-Sydney Harbour Bridge, travel poster

American Airlines Australia, travel poster. United States, ca. 1970

Fly Canadian Pacific Australia - New Zeland, travel poster

Después de las Olimpiadas, el puente y la Opera cumplieron el papel de iconos instantáneos, cuando las ciudades competían duramente para atraer negocios y turistas, y la marca de la ciudad se convirtió en el objetivo de los gobiernos, que cortejan turistas y la inversión empresarial. En 2006 y 2007 Sidney fue elegida como la mejor 'marca ciudad' por delante de Londres, Nueva York y París. Pero, no tanto por el número de visitantes atraídos, sino debido a su 'imagen abrumadoramente positiva', una impresión en general memorable, formada durante años de exposición a espectáculos e imágenes icónicas [35:306].

Posteriormente, el efecto del '*éxito*' turístico sobre la ciudad se deja sentir claramente, al igual que en otras grandes ciudades, como Barcelona o Londres. Las tiendas, las calles, los recuerdos y la ciudad entera muestran ya los síntomas de un contagio que se hace especialmente incómodo en sus dos principales protagonistas, la Opera y el puente.

Recuerdos y actividades

Por un lado, están los objetos de obligado mal gusto, al parecer exigido para satisfacer cualquier remoto transfondo cultural y atraer al turista a comprar los temibles 'souvenirs', en forma de grabados, maquetas, desplegables, pulseras, llaveros o cualquier otro soporte capaz de llevar la imagen de los protagonistas turísticos.

Por otro, están las actividades puestas a punto para llamar la atención de los turistas e incitarles al uso y disfrute de espacios, monumentos o edificios, de manera más participativa o, por lo menos, no solo contemplativa. Tras el objetivo de interesar a los niños, este último recurso publicitario se ha disparado y redirigido hacia todo tipo de públicos. Se recrean historias, se llenan los espacios de maniquíes con vestidos de época, se celebran funciones alusivas.

Harbour Bridge Climb

La actividad más celebrada es la ascensión en grupo por el extradós del gran arco metálico del Harbour Bridge. Se puso en marcha en 1998 y desde entonces la han practicado más de tres millones de personas. Desde los diez años, todos pueden participar y se apuntan miembros de la realeza, políticos, artistas, famosos y hasta un anciano centenario, como reza la publicidad.

Se pueden escoger cuatro diferentes tipos de ascensiones, durante el amanecer, el día, el crepúsculo y la noche: el original Bridge Climb, que guía a los escaladores hasta la cima del puente, en un viaje de ida y vuelta de más de tres horas de dura-





Ascenso al arco de Harbour Bridge

ción; para explorar mejor la ingeniería de la estructura, el Discovery Climb guía a los huéspedes al corazón del puente de acero y luego a la cima; El Express Climb permite acortar la ascensión y, por último, el Mandarin Climb, a cargo de un guía de habla mandarín.

La belleza de sus paisajes y el icónico atractivo de la Opera y el puente han sido recogidos y mostrados en muchas películas rodadas en Australia y especialmente en la ciudad de Sidney y la NSW. Sus paisajes diversos, pintorescos y, muchos de ellos icónicos, son el escenario perfecto para películas de distintos géneros. Entre las localizaciones preferidas se encuentran la bahía de Sidney con el puente y el edificio de la Opera, pero también sus islas, playas, desiertos y cadenas montañosas ofrecen espectaculares telones de fondo.

Sidney en el cine

En Sidney, junto a Moore Park, se ubica la Fox Studios Australia desde 1998; uno de las tres grandes productoras del país, junto a Village Roadshow Studios y Docklands Studios en Melbourne. Fox Studios Australia, propiedad de 21st Century Fox, han participado en la producción de películas como Moulin Rouge, Star Wars: Episodio I y II, Matrix, Misión Imposible II, Superman el Regreso, y otras muchas.

El Sydney Film Festival es un evento anual que se celebra durante doce días en el mes de junio. Se desarrolla en diversos locales de la ciudad e incluye la proyección de largometrajes, documentales, cortometrajes, retrospectivas, animaciones y cine familiar. Además, la ciudad de Sidney alberga dos de los eventos cinematográficos más importantes del país: Tropfest Australia (6 de Diciembre) y los premios AACTA-Australian Academy of Cinema and Television Arts (9 de Diciembre), ambos apoyados por el Gobierno de New South Wales. Tropfest Australia es el festival de cine más grande del mundo y tiene lugar en Centennial Park, donde reúne a los más importantes cineastas y sus cortometrajes. Los anuales AACTA Awards premian las mejores películas de cine, documentales y programas de televisión.

Películas rodadas en Sidney y NSW, Australia

Aullidos III/ Howling III: The Marsupials (Philippe Mora, 1987)

Australia (Baz Luhrmann, 2008)

Babe, el cerdito valiente/ Babe (Chris Noonan, 1995)

Caza terrorista/ Dying of the Light (Paul Schrader, 2014)

Cocodrilo Dundee/ Cocodrile Dundee (Peter Faiman, 1986)

Despertar en el infierno/ Wake in Fright-Outback (Ted Kotcheff, 1971)

El Gran Gatsby/ The Great Gatsby (Baz Luhrmann, 2013)

El hombre que demandó a Dios/ The Man Who Sued God (Mark Joffe, 2001)

El maestro del agua/ The Water Diviner (Russell Crowe, 2014)

El mecánico: resurrección/ Mechanic: Resurrection (Dennis Gansel, 2016)

Independence Day: Contraataque/ Independence Day: Resurgence (Roland Emmerich, 2016)

Iron Sky (Timo Vuorensola, 2012)

Jindabyne (Ray Lawrence, 2006)

Las aventuras de Priscilla, reina del desierto/ The Adventures of Priscilla, Queen of Desert (Stephan Elliott, 1994)

La boda de Muriel/ Muriel's Wedding (R.J. Hogan, 1994)

Lantana (Ray Lawrence, 2011)

Los padrinos de la boda-Una boda de muerte/ A Few Best Men (Stephan Elliott, 2011)

Mad Max: salvajes de autopista/ Mad Max: Fury Road (George Miller, 1979)

Matrix (Lana Wachowski y Lilly Wachowski, 1999)

Misión Imposible II/ Mission Impossible II (John Woo, 2000)

Mullet (David Caesa, 2001)

Newsfront (Philip Noyce, 1978)

Not Suitable for Children (Peter Templeman, 2012)

Pacific Rim (Guillermo del Toro, 2013)

Ruben Guthrie (Brendan Cowell, 2015)

Superman el Regreso/ Superman Returns (Bryan Singer,2006)

The Inbetweeners 2 (Damon Beesley, Iain Morris, 2014)

Ultimatum a la Tierra/ The Day The Earth Stood Still (Scott Derrickson, 2008)

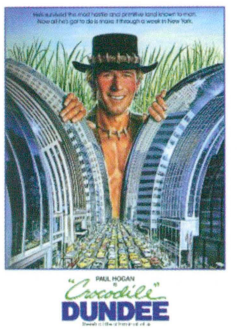
Unbroken (Angelina Jolie, 2014)

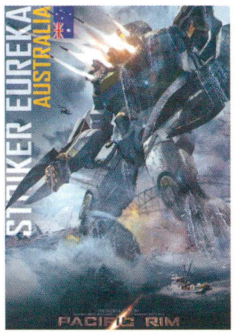
UnINDIAN (Anupam Sharma, 2015)

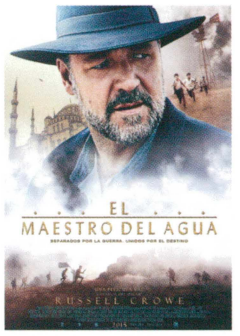
Vampiros del día/ Daybreakers (Michael & Peter Spierig, 2009)

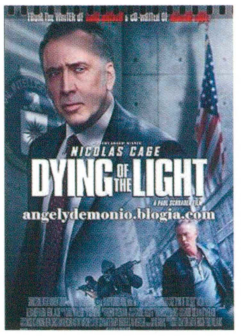
X-Men Orígenes: Lobezno/ X-Men Origins: Wolverine (Gavin Hood, 2009)

X-Men Apocalipis/ X-Men Apocalipse (Bryan Singer, 2016)

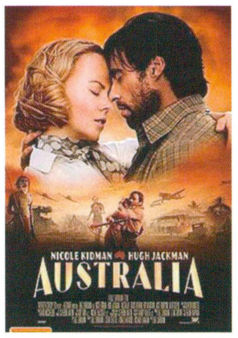


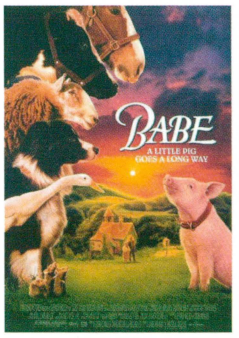


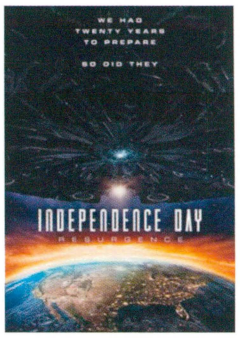


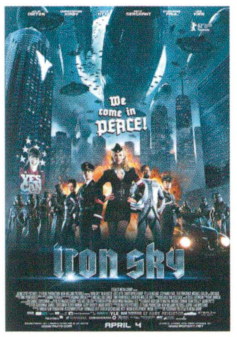


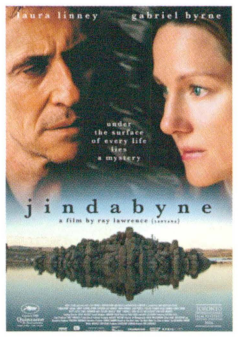


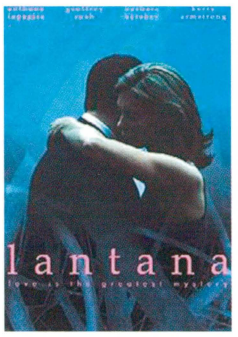


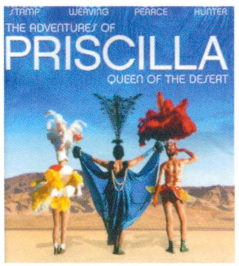


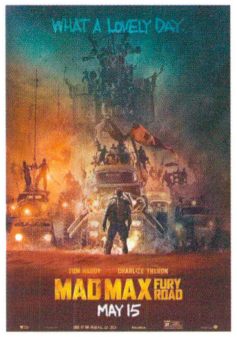




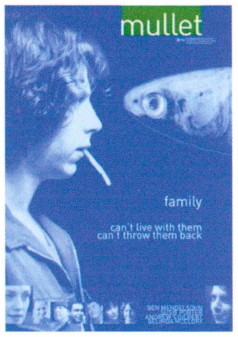




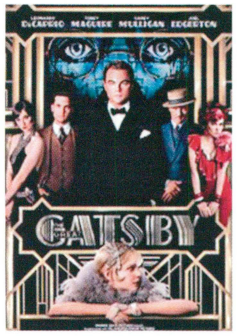


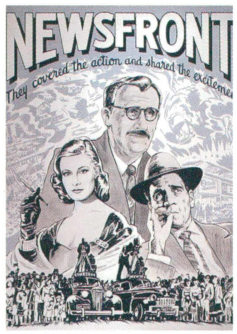


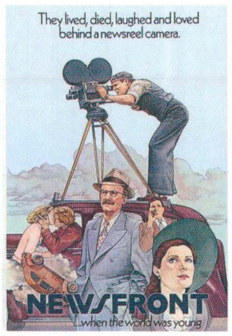


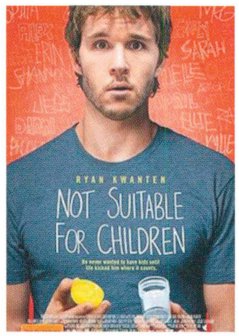


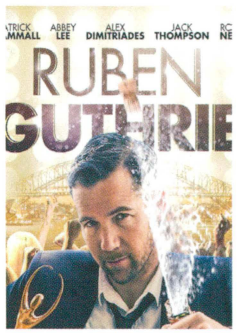


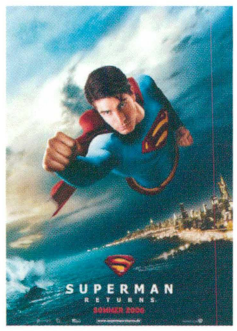

GATSBY

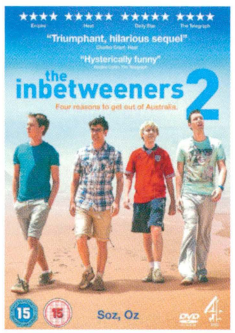

NEWSFRONT

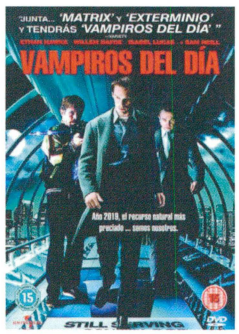

They lived, died, laughed and loved
behind a newsreel camera.
NEWSFRONT
...when the world was young

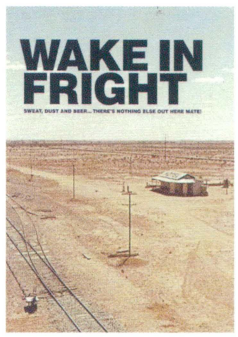

RYAN KWANTEN
NOT SUITABLE
FOR CHILDREN

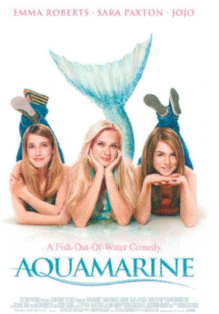

ABBEY LEE
ALEX DIMITRIADES
JACK THOMPSON
RUBEN
GUTHRIE

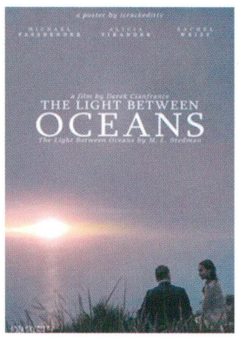

SUPERMAN
RETURNS

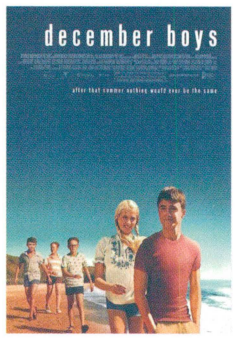

"Triumphant, hilarious sequel"
"Hysterically funny"
the inbetweeners 2
Soz, Oz


'MATRIX' y 'EXTERMINIO'
Y TENDRÁS 'VAMPIROS DEL DÍA'
VAMPIROS DEL DÍA

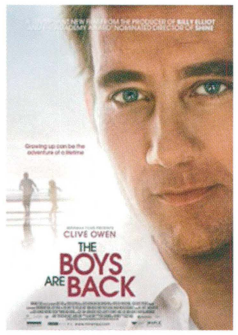

WAKE IN
FRIGHT

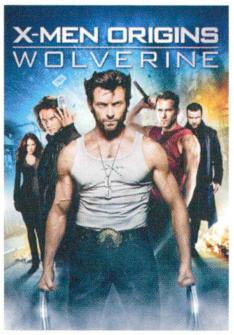

EMMA ROBERTS · SARA PAXTON · JOJO
A Fish-Out-Of-Water Comedy
AQUAMARINE


THE LIGHT BETWEEN
OCEANS


december boys

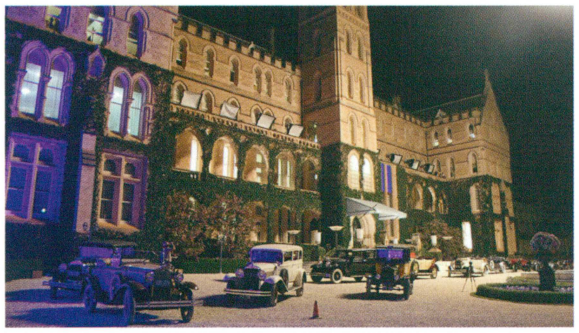
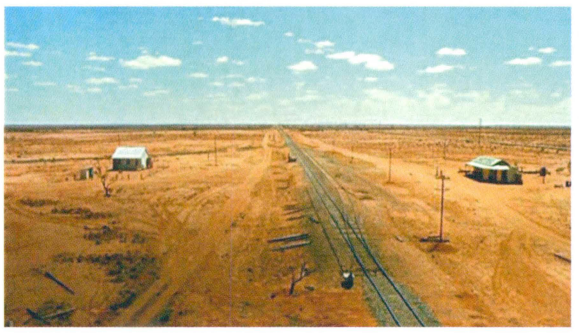
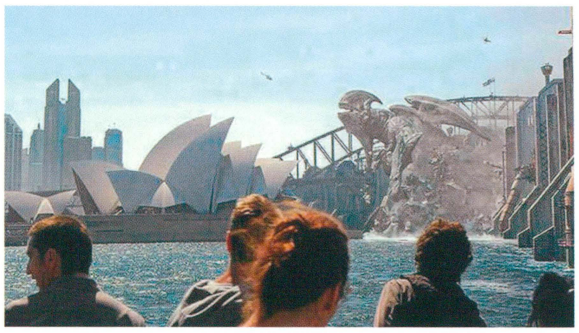

UN FUNERAL DE MUERTE
PRISCILLA REINA DEL DESIERTO
UNA
BODA
DE
MUERTE

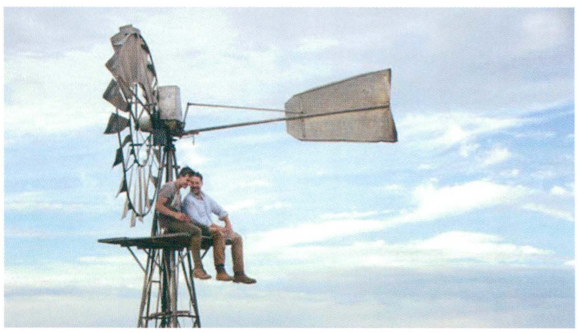

CLIVE OWEN
THE
BOYS
ARE
BACK


X-MEN ORIGINS
WOLVERINE


ONLY THE STRONG WILL SURVIVE
X-MEN
APOCALYPSE






▲ **Cocodrilo Dundee** (Peter Faiman, 1986)
El Gran Gatsby (Baz Luhrmann, 2013)
La boda de Muriel (R.J. Hogan, 1994)
Australia (Baz Luhrmann, 2008)

▲ **Independence Day: Contraataque** (Roland Emmerich, 2016)
Despertar en el infierno (Ted Kotcheff, 1971)
Las aventuras de Priscilla, reina del desierto (Stephan Elliott, 1994)
Mad Max: salvajes de autopista (George Miller, 1979)

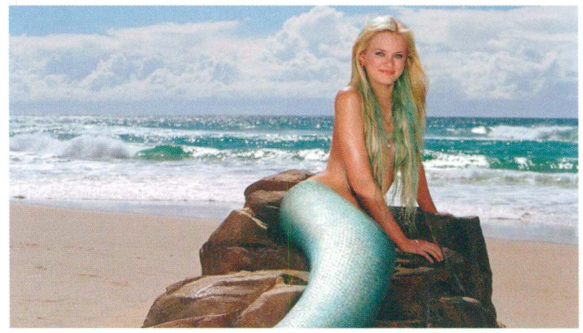
▲ **El mecánico: resurrección** (Dennis Gansel, 2016)
Pacific Rim (Guillermo del Toro, 2013)
El maestro del agua (Russell Crowe, 2014)
Una boda de muerte (Stephan Elliott, 2011)














▲ **Ultimátum a la Tierra** (Scott Derrickson, 2008)
Matrix (Lana Wachowski y Lilly Wachowski, 1999)
Babe, el cerdito valiente (Chris Noonan, 1995)
Misión Imposible II (John Woo, 2000)

▲ **Not Suitable for Children** (Peter Templeman, 2012)
Ruben Guthrie (Brendan Cowell, 2015)
The Inbetweeners 2 (Damon Beesley, Iain Morris, 2014)
El hombre que demandó a Dios (Mark Joffe, 2001)

▲ **UnINDIAN** (Anupam Sharma, 2015)
X-Men Orígenes: Lobezno (Gavin Hood, 2009)
Aquamarine (Elizabeth Allen, 2006)
December boys (Rod Hardy, 2007)

Paisajes imposibles

Se ha especulado mucho sobre cómo se habrían desarrollado aquellas tierras tan hermosas si los primeros ocupantes no hubieran sido penados. Aunque no hubiera sido destino para una elevada población de cautivos, la belleza de la bahía hubiera impulsado la fundación de un asentamiento humano en sus orillas con total seguridad.

Sin embargo, no sería lícito suponer una mejor o más rápida trayectoria posterior si los primeros y subsiguiente pobladores no hubieran sido cautivos. Primero por ser algo imposible de demostrar, algo contrario de lo ocurrido a sus primeros pobladores extranjeros, unánimemente seducidos por la belleza del sitio tal y como demuestran sus escritos. Y en segundo lugar, por el posterior desarrollo impulsado por aquella invasión, sin detraer ni un ápice de su atractivo para sucesivas entradas de población emigrante en todo el continente australiano.

Contrastes de carácter

El país lo lleva bien y, quizás por ello, se dice que es tierra de contrastes y en Sidney, aún más. A pesar del atractivo del rutilante paisaje nocturno de la bahía, todavía resulta algo chirriante la presencia de las luces de feria del Luna Park, al lado de la severidad del estribo norte del Harbour Bridge. En realidad, todo ello forma parte del imaginario asociado al carácter australiano (ver final del Cap. 2), probablemente derivado de los propios contrastes de la bahía de Sidney y de su historia.

Como explica Ian Hoskins, *el parque y la piscina deben su existencia al puente y los tres sitios juntos formaban un curioso conjunto que iba de lo ridículo a lo sublime. Al hacerlo, ellos encapsulaban los elementos clave de la propia identidad nacional. Luna Park personificó la irreverencia que muchos consideran la quintaesencia de Australia, la piscina era un crisol para las cacareadas proezas deportivas y el culto al cuerpo del país, y el puente era el cumplimiento de la profecía de progreso y conquista buscada desde el inicio de la colonización* [35:225].

Un imaginario contradictorio

Esa profecía nos remite al maravilloso, amplio, contradictorio y peculiar imaginario australiano: el repertorio de elementos simbólicos y conceptuales de ese país y esa sociedad no es simple, ni resulta fácil acercarse a él. Pero resulta imprescindible tenerlo en cuenta si se quiere comprender mínimamente la ciudad de Sidney, sin caer en los múltiples estereotipos generados, tanto por su lejanía como por sus antiquísimos pobladores y su peculiar proceso de ocupación posterior. El tratamiento adecuado de esta cuestión ocuparía otro libro pero, como resumen de urgencia para señalar las tensiones básicas sobre las que se ha construido la ciudad, se ha elegido el elaborado temario de un curso de la New York University, titulado: *Introducción a la sociedad australiana: el imaginario australiano.*

Un breve resumen del temario señala que a los australianos les gusta ver a su nación de diversas maneras, como: *el país afortunado*, pero con una deuda a pagar por el expolio de la tierra a los aborígenes; la tierra del trato justo, que cruelmente detiene a los refugiados; un lugar con un sentido del humor satírico, junto con una visión del mundo notablemente sentimental; una nación multicultural, con una historia de *política de Australia blanca*; un lugar orgulloso de sus tradiciones de igualdad y compañerismo, con reglas acerca de quién está autorizado a entrar en *el club*; un lugar con tradiciones locales distintivas, que toma muchas de sus señales de la cultura mundial; un lugar con una historia de sentimiento anti-británico y anti-estadounidense que también ha tenido fuertes afinidades políticas y pactos militares



Opera House y Harbour Bridge desde Botanic Gardens

con Gran Bretaña y los EE.UU. ; un lugar de una actitud relajada y tranquila, con un alto grado de control gubernamental de las libertades individuales; una población altamente urbanizada que sueña con *el monte y el interior* como la encarnación de la Australia real; y un lugar con una historia de política social progresiva y tradición democrática, que nunca ha experimentado una revolución[75].

Sidney en Australia

En su ya citado libro *The Australian Ugliness* [7], Robin Boyd señala el papel de la ciudad de Sidney en el enorme continente australiano. Aunque los cerca de 70 años trascurridos desde entonces han supuesto un enorme impulso a la homogeneización de gentes y países según pautas marcadas por los medios globales de comunicación, el libro mantiene su vigor y resulta especialmente atractivo cuando se refiere a Sidney.

Para Boyd, Sidney encarna lo Australiano. Es la ciudad más antigua y más grande y está orgullosa de serlo. Tiene los edificios más altos, las luces más brillantes, las mejores y más cercanas playas con los más fuertes socorristas, los colores más feroces en los más rápidos taxis con los conductores más exigentes, los bancos más brillantes en parques por doquier, el tráfico de mayor actividad. Sidney tiene las únicas instalaciones para la vida nocturna dignas de mención, el más alto nivel en el entretenimiento popular, el más inteligente y pretencioso elemento del patrón australiano.


SUNCORP
CREDIT SUISSE



Opera House desde la torre del Harbour Bridge

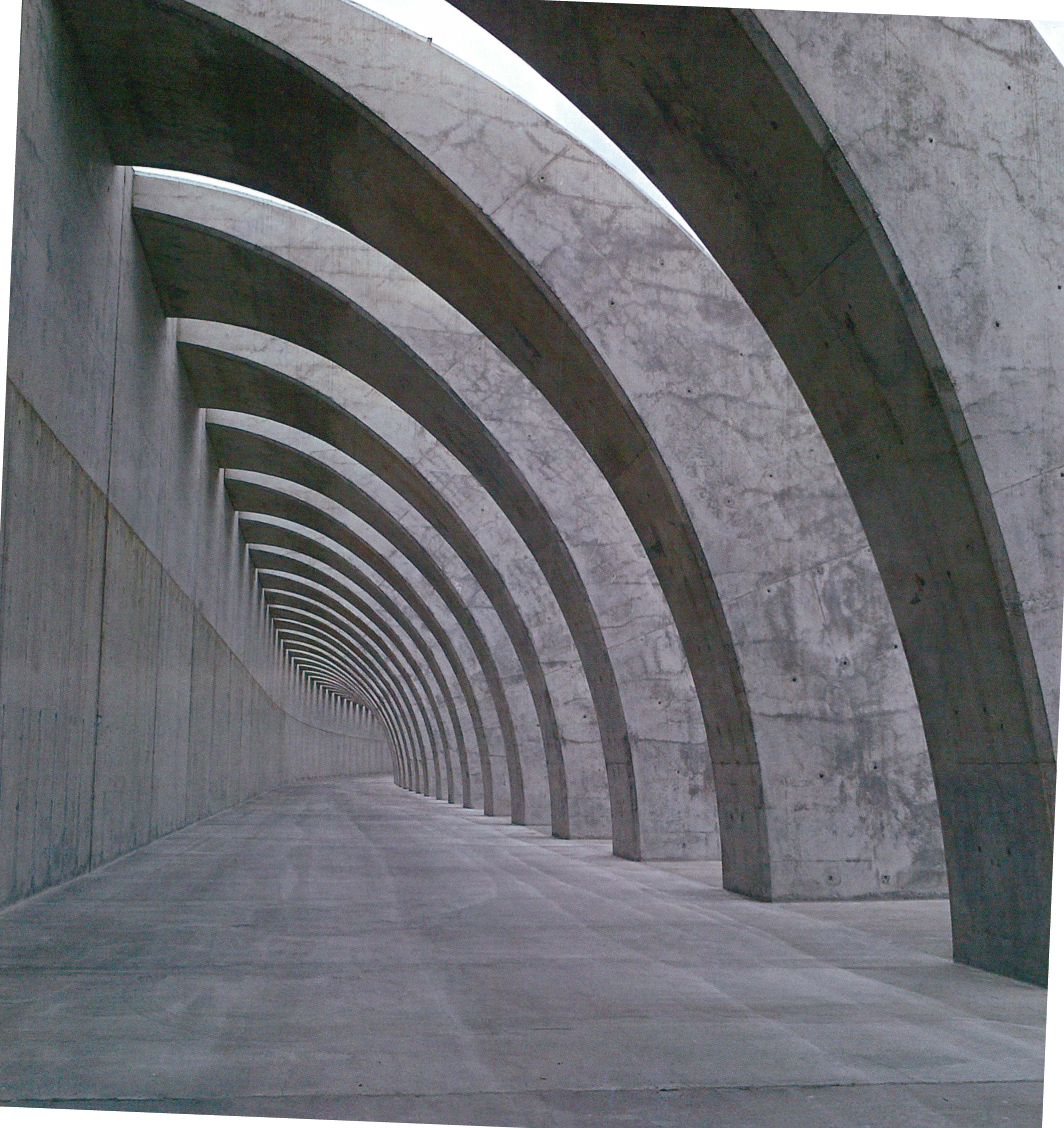
Sus tres principales contribuciones al visible trasfondo de la vida australiana son su arquitectura colonial, su Harbour Bridge y sus bares de hoteles contemporáneos. La primera de ellas –la buena llanura vernácula y los sensibles y cultivados edificios tardo georgianos– se ha destruido tan diligentemente como para liberarnos de considerar este punto.

El segundo, inaugurado en 1932, sigue siendo el mayor puente arco de tablero suspendido del mundo y sigue siendo el más espectacular objeto aislado hecho por el hombre en la tierra. Es la imagen de Australia adoptada por los publicistas de las líneas aéreas y por Hollywood para establecer la 'localidad' de Australia en solo tres segundos...

La tercera contribución principal de Sidney, los salones de bar –*lounges*– contemporáneos, son un producto de tan sólo los dos o tres últimos años de los 1950 y su influencia en el resto del país todavía no ha tenido efecto completo. En estas construcciones Sidney logra una viva expresión arquitectónica por primera vez en el siglo XX para el fenomenal consumo de cerveza de Australia y su gregarismo [7:35].

Quizás la construcción de la Opera House, que es posterior al libro de Boyd de 1960, hubiese desplazado a alguna de esas tres contribuciones, dada su enorme proyección. Y quizás el consumo de cerveza no haya sido superado por el de vino, pero la imagen dominante en los repletos y esplendorosos *lounges* de la ciudad al caer la tarde es ese omnipresente gregarismo señalado por Boyd, de pie y con una copa de vino en la mano. Y sigue siendo abrumadoramente cierto que Sidney es una ciudad orgullosa de ser lo magnífica que realmente es, y parece que quiere seguir siéndolo.

Opera House y CBD desde Taronga Zoo



6 | Realizaciones



Pacific Highway



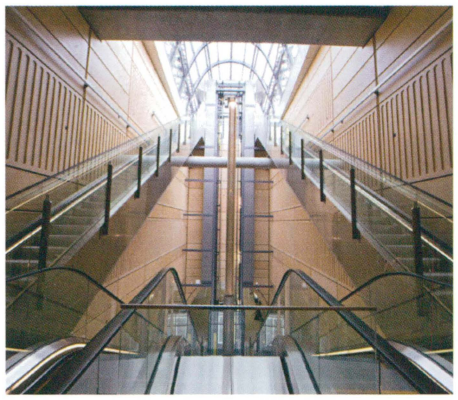
Epping to Chatswood Rail Line



Royal North Shore Hospital Infrashore



Wynyard Walk Opening



Epping to Chatswood Rail Line



EasternDis



Homebush



Epping to Chatswood Rail Line



KENS



Westlink



EasternDis



North West Rail Link



Westlink



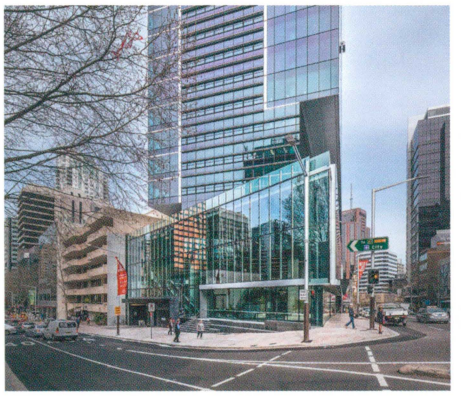
Epping to Chatswood Rail Line 14



Widening. 2016



Widening



Pacific Highway Corner Facade-James's Mac Pro



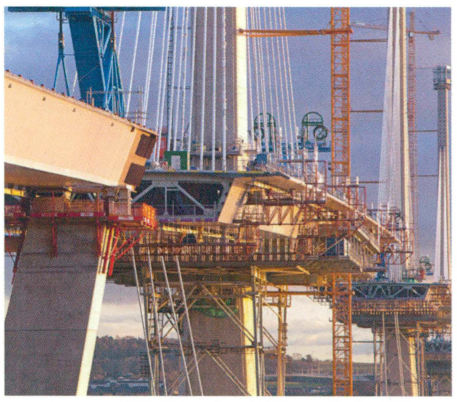
Royal North Shore Hospital Infrashore



Viaducto Linares-Ibros, Jaén. 2015



Viaducto sobre el río Ulla, Pontevedra. 2015



Firth of Forth, Escocia, Reino Unido. 2016



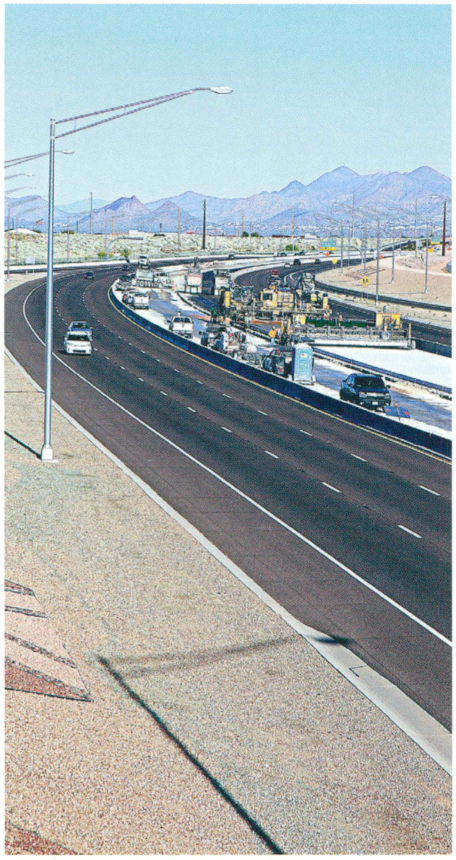
Sede Museo de la Energía, León. 2015



Firth of Forth, Escocia, Reino Unido. 2016



Urbanización Pinar de Antequera, Valladolid. 2015



SR 202L Freeway, Pulice, EEUU. 2015



Firth of Forth, Escocia, Reino Unido. 2016



Tunel de Seattle, EEUU. 2016



Regional connector 6th street Pulice, EEUU. 2015



Urbanización Pinar de Antequera, Valladolid. 2015



Regional connector 2nd street, Pulice, EEUU. 2015



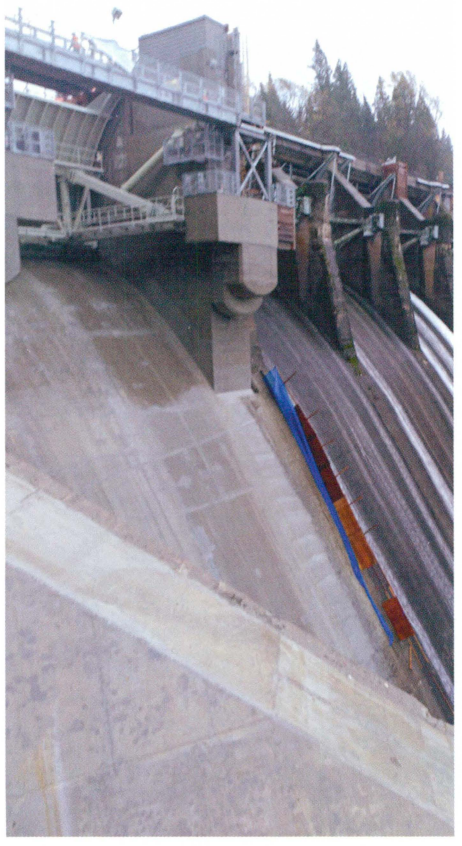
Presa de Yesa, Navarra. 2016



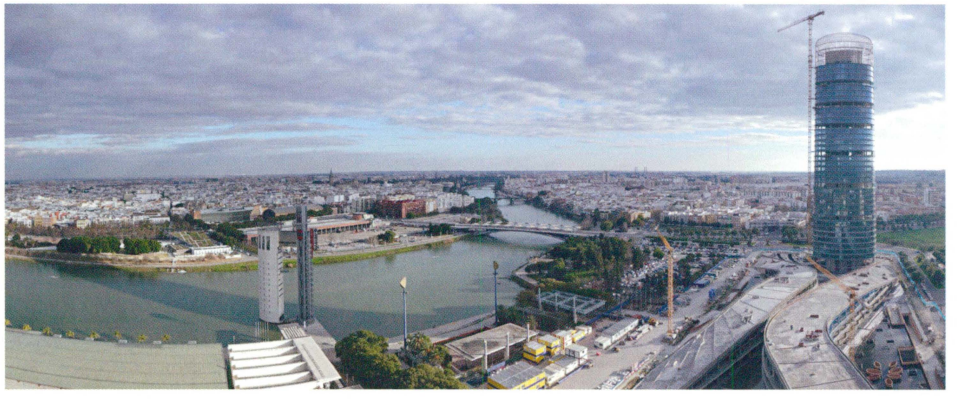
SR 202L Freeway, Pulice, EEUU. 2015



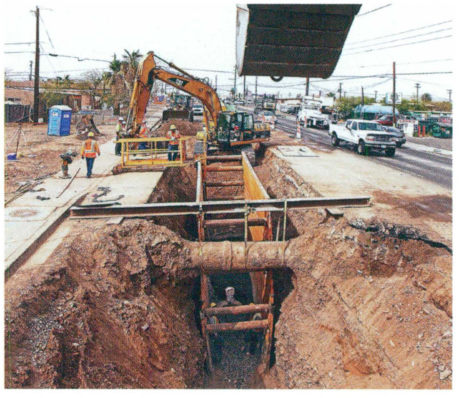
Tunel de Seattle, EEUU. 2016



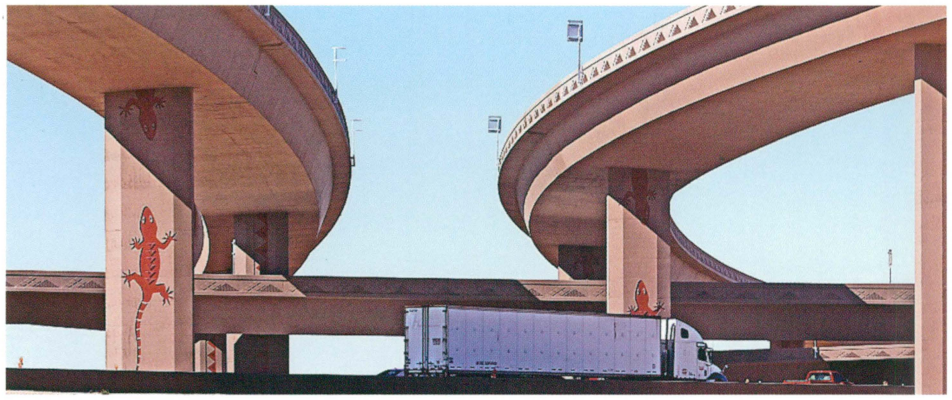
Presa de Ruskin, Vancouver, Canadá. 2015.



Torre Pelli, Sevilla, 2014



Broadway Sewer Pulice, EEUU. 2015



SR 303L I-10 Pulice, EEUU. 2015



Puerto de Tazacorte, La Palma, Canarias. 2015



Regional connector 2nd street, Pulice, EEUU. 2015



San Vicente Reservoir Marina, Pulice, EEUU. 2015



Palacio Congresos Exposiciones y Congresos, León. 2014]



Torre Pelli, Sevilla, 2014



Presa de Albagés, Lleida. 2016



Sede Museo de la Energía, León. 2015



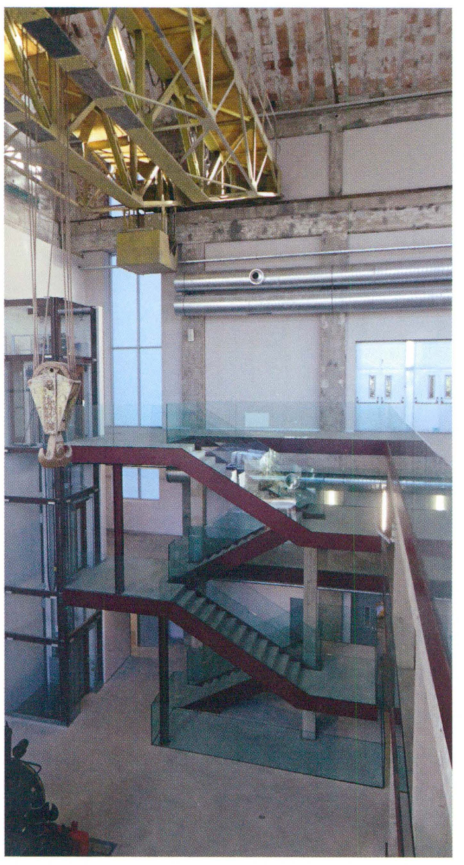
Presa de Ruskin, Vancouver, Canadá. 2015.



Regional connector 6th street, Pulice, EEUU. 2015



SR 303L I-10 Pulice, EEUU. 2015



Sede Museo de la Energía, León. 2015



Nueva sede Banco Popular, Madrid. 2016



Autopista Windsor Essex Parkway, Ontario, Canadá. 2015



Modernización Regadíos Bierzo, León. 2015



Metro Lima Línea 1 Perú. 2016



Presa de Ruskin, Vancouver, Canadá. 2015.



Firth of Forth. Escocia, Reino Unido. 2016



Etap Viveros, Madrid. 2016



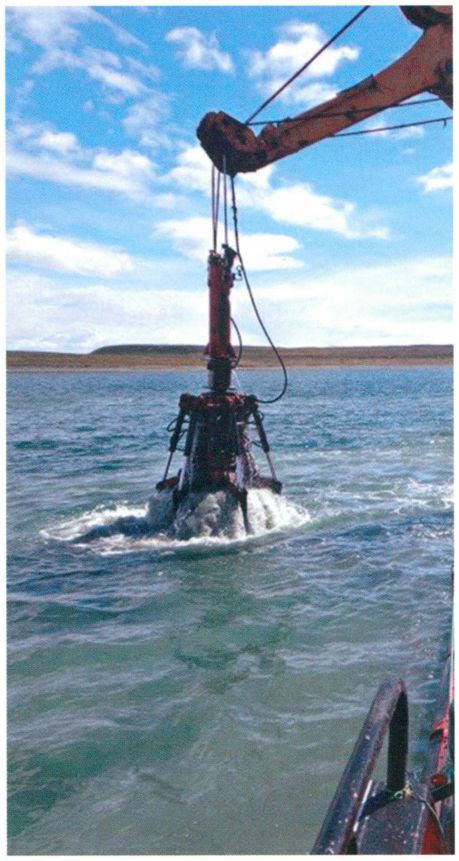
Márgenes río Sil, Ponferrada, León. 2016



Viadcuto sobre el río Ulla, Pontevedra. 2015



Gestión Infraestructuras viarias, Ribera Loira, Madrid. 2015



Dragado Bahía Chilota, Chile. 2014



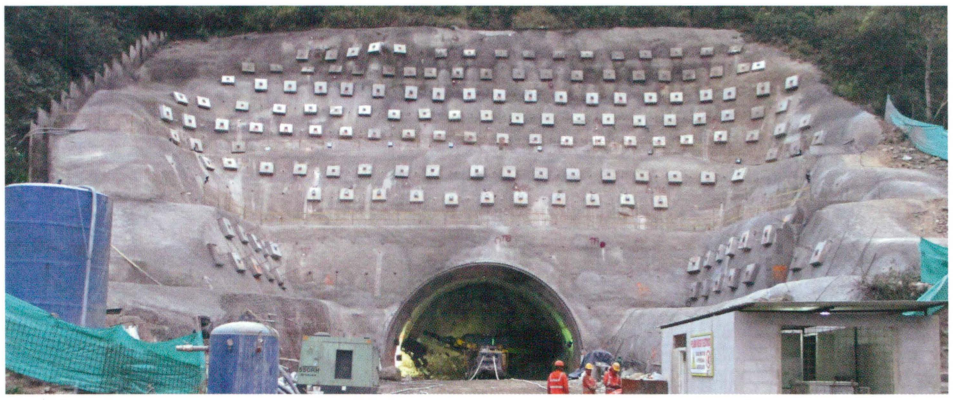
Dragado Bahía Chilota, Chile. 2014



Broadway Sewer Pulice, EEUU. 2015



Etap Viveros, Madrid. 2016



Doble Calzada Bogotá-Villavizencio, Colombia. 2015



Crossrail. Londres, Reino Unido. 2016



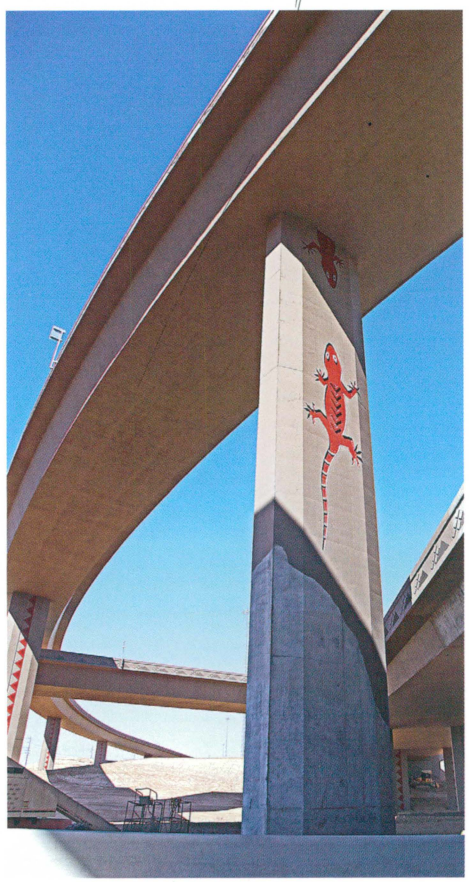
San Vicente Reservoir Marina, Pulice, EEUU



Colegio Niño Jesús, Burgos. 2015



Doble Calzada Bogotá-Villavizencio, Colombia. 2016



SR 303L I-10 Pulice, EEUU. 2015



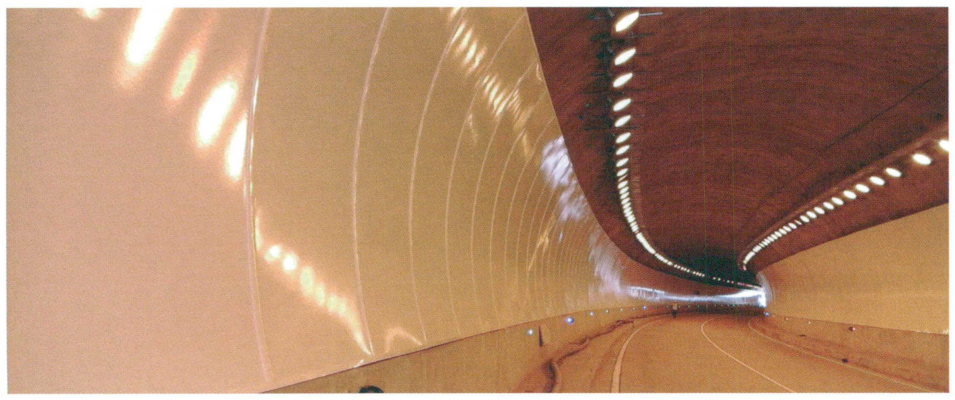
Presa de Yesa, Navarra. 2016



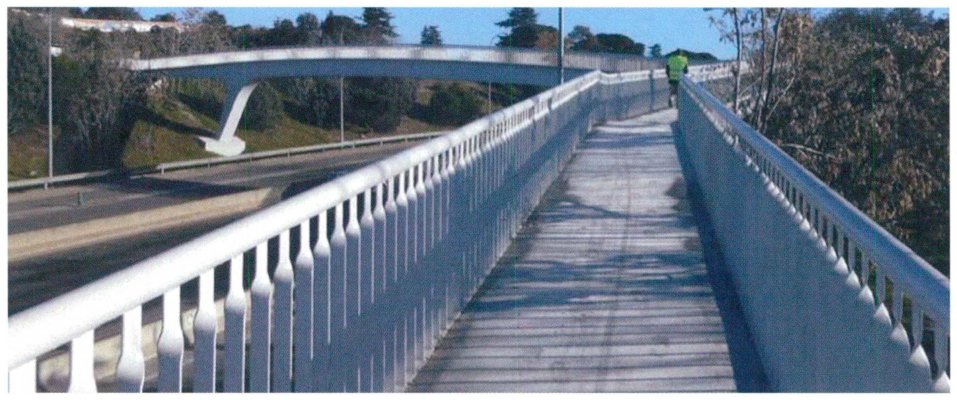
Presa de Calaveras, EEUU. 2016



Autopista I-75 Macon, Georgia Pulice, EEUU. 2015



Doble Calzada Bogotá-Villavizencio, Colombia. 2016



Gestión Infraestructuras viarias. Pasarela Dehesa Villa, Madrid. 2015



Crossrail. Londres, Reino Unido. 2016



Estanques Vizcachas, Chile. 2014



Doble Calzada Bogotá-Villavizencio, Colombia. 2016



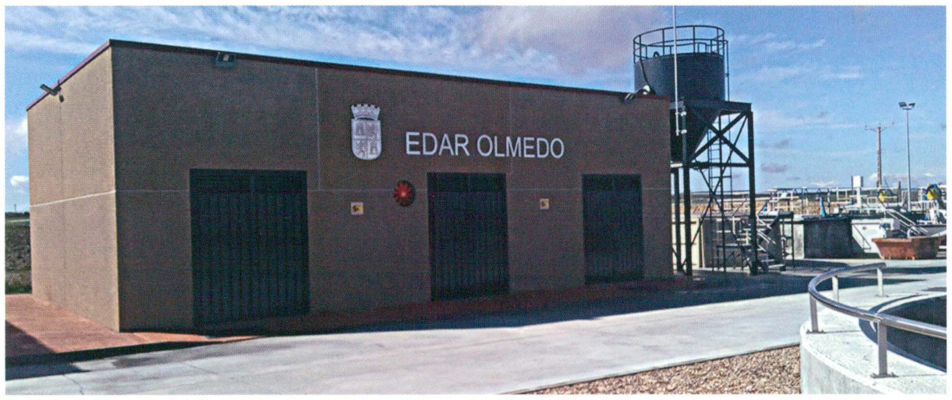
Doble Calzada Bogotá-Villavizencio, Colombia. 2015



Autopista I-75 Macon, Georgia Pulice, EEUU. 2015



Nueva sede Banco Popular, Madrid. 2016



Edar de Olmedo, Valladolid. 2015



Metro Lima Línea 1 Perú. 2016



Edar de Olmedo, Valladolid. 2015



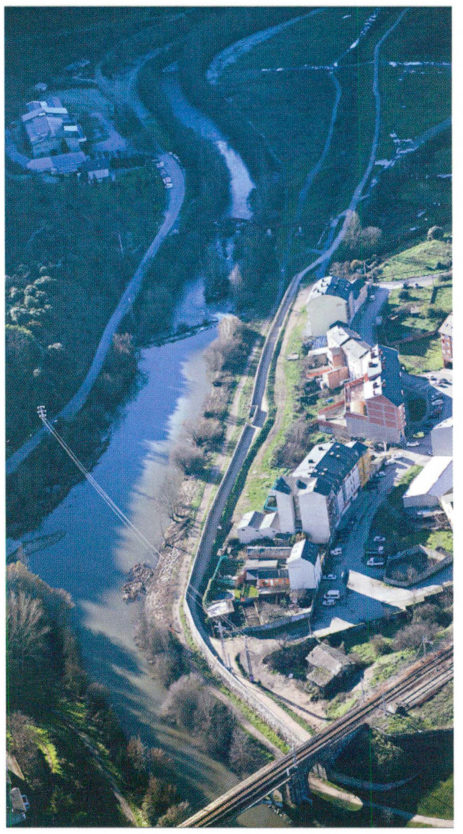
Presa de Yesa, Navarra. 2016



Crossrail, Londres, Reino Unido. 2016



Colegio Niño Jesús, Burgos. 2015



Márgenes río Sil. Ponferrada, León. 2016



Gestión Infraestructuras viarias. Enlace A6 M30, Madrid. 2015



Broadway Sewer Pulice, EEUU. 2015



Doble Calzada Bogotá-Villavizencio, Colombia. 2016


The new state of business
Transport for NSW
The new state of business

7 | Referencias, índices, notas

Referencias bibliográficas

[1] Aguiló, Miguel; 2002. La enjundia de las presas españolas. ACS, Madrid

[2] Aguiló, Miguel; 2014. La construcción del Nueva York moderno. ACS, Madrd

[3] Ashton,Paul; 1993. The Accidental City: Planning Sydney Since 1788 . Marrickville: Hale and Iremonger.

[4] Bergson, Henri; 1939. Materia y memoria. Ensayo sobre la relación del cuerpo con el espíritu. Cactus, Buenos Aires, 2006.

[5] Birch, Gavin F., Orla Murray, Ian Johnson, and Andrew Wilson; 2009. Reclamation in Sydney Estuary, 1788-2002. Australian Geographer 40, no. 3 (2009): 347–368

[6] Bogle, Michael; 1999. Convicts: Transportation & Australia. Historic Houses Trust, New South Wales. Sydney, 2008 (revised ed.)

[7] Boyd, Robin; 1960. The Australian Ugliness. Text Publishing, Melbourne, 2015.

[8] Bradfield, J J C; 1916. Report on the Proposed Electric Railways for the City of Sydney. Ministry of Works, NSW, Sydney,

[9] Carey, Peter; 2001. 30 Days in Sydney. Bloomsbury Publishing = Treinta días en Sidney. Herce, Madrid, 2008.

[10] Chatwin, Bruce; 1987. The Songlines. = Los trazos de la canción. Ediciones Península, Barcelona, 2015

[11] Conrad, Joseph; 1906. Mirror of the Sea = El espejo del mar: Recuerdos e impresiones. Reino de Redonda, Barcelona, 2005.

[12] Couper, Rachel; 2016. A Century of Zoo Design. Architecture Bulletin: Parks, Pools & Recreation. NSW: Australian Institute of Architecture, summer 2016.

[13] Cowan, Henry J.; City Buildings. In: Fraser, Don (ed.); 1989. Sidney from Settlement to City. An engineering History of Sydney. Engineers Australia Pty Limited, Sydney: 215-241.

[14] Dardel, Eric; 1952. El Hombre y la Tierra. Biblioteca Nueva, Madrid, 2013.

[15] Deane, H.; 1900. Economical Railway Construction in New South Wales. Proc. Institution of Civil Engineers, vol. 142, pp 78-88

[16] Debras, Berenice; Kerorguen, Yan de; 2015. Sydney, Big busines on the beach. The Good Life, 18 (avril-may-juin, 2015): 139-155.

[17] Deleuze, Gilles; 1969. Lógica del sentido. Paidós, Barcelona, 2005.

[18] Dellora, Daryl; 2013. Utzon and the Sydney Opera House. Penguin Specials, Melbourne.

[19] FitzSimons, Peter; 2013. The Old Hume Highway – History begins with a road. NSW Government. Transport. Roads and Maritime Services, Sydney.

[20] Flood, Joe; 2003. Urban Slums Reports: The case of Sydney, Australia. Understanding Slums: Case Studies for the Global Report on Human Settlements. http://www.ucl.ac.uk/dpu-projects/Global_Report/pdfs/Sydney.pdf

[21] Ford, Caroline; 2014. Shaping the beach: coastal politics, community values and the creation of public coastal spaces in Sydney. 23rd NSW Coastal Conference. http://www.coastalconference.com/2014/papers2014/Caroline%20Ford%20Full%20Paper.pdf

[22] Fraser, D. J.; 1985. Early Reinforced Concrete in New South Wales (1895-1915). Multidisciplinary Engineering Transactions, Vol GE9, num. 2, (October 1985). The Institution of Engineers, Australia

[23] Fraser, Don (ed.); 1989. Sidney from Settlement to City. An engineering History of Sydney. Engineers Australia Pty Limited, Sydney

[24] Fraser, Don; 2009. American bridges in New South Wales 1870-1932. 3rd Australasian Engineering Heritage Conference, 2009.

[25] Freestone, Robert; 2004. The Americanization of Australian Planning. Journal of Planning History, Vol. 3 No. 3, (August 2004): 187-214

[26] Fromonot, Françoise; Thompson, Christopher; 2000. Sydney: history of Landscape. Vilo International, Paris.

[27] Gobierno de Australia; 1966. Perfil Australiano. Departamento de Comercio e Industria

[28] Godden Mackay Logan; 2004. Taronga Zoo, Archaelogical Management Plan. Sydney: Zoological Parks Board of NSW.

[29] Hawken, Scott; 2016. Coastal Leisure. Architecture Bulletin: Parks, Pools & Recreation. NSW: Australian Institute of Architecture, summer 2016.

[30] Hedric-Wong, Yuwa; Desmond, Choong; 2015. Tracking Global Grow: 2009-2015. MasterCard, 2015. Global Destination Cities Index

[31] Heidegger, Martin; 1951. Construir, habitar, pensar. En: Conferencias y artículos. Serbal, Barcelona, 1994

[32] Hertmans, Stefan; 2011. Ciudades. Pre-Textos, Valencia.

[33] Holliday, Amelia; Toland, Isabelle; Tabet; Michelle (ed.); 2016. The Pool: Architecture, Culture and Identity in Australia. Australian Institute of Architects.

[34] Holm, Michael J.; Kjeldsen, Kjeld; Marcus, Mette; 2004. Jorn Utzon : the architect's universe. Louisiana Museum of Modern Art, Louisiana

[35] Hoskins, Ian; 2009. Sydney Harbour. A history. UNSW Press, Sydney

[36] Hughes, Robert; 1986. The Fatal Shore. The Epic of Australia Funding. = La costa fatídica. Edhasa, Barcelona, 1989.

[37] Institution of Engineers Australia, Sydney division; 1993. The Sydney Water Supply Complex at Prospect. A submission for three Historic Engineering Markers. Sydney.

[38] Jack, Russell C.; 1980. The Work of the NSW Government Architect's Branch- 1958-1973 M. Arch. Degree Thesis. Faculty of Architecture, The University of New South Wales.

[39] Karsens, Grace; 1995. The Rocks and Sydney: Society, Culture and Material Life, 1788-1830. University of Sydney.

[40] Keswick, Maggie; 1978. The Chinese Garden. Harvard University Press., 2003.

[41] King, Susan M.; 2013. Reading the City, Walking the Book: Mapping Sydney's Fictional Topographies. Thesis submitted to the Faculty of Arts and Social Sciences, University of Sydney

[42] Ludlow, C.;1991. Proposal to Landmark the Pyrmont Bridge Darling Harbour as a National Engineering Landmark. Engineering Heritage Committee, Sydney Division, I.E. Australia, 1991

[43] Marsden, Susan; 2000. Urban Heritage: the rise and postwar development of Australia's capital city centers. Australian Council of National Trusts and the Australian Heritage Commission, Camberra. www.environment.gov.au/heritage/

[44] Mayne-Wilson & Associates; 2001. Draft Heritage Study and Review of Proposed Landscape Master Plan of the McElhone Reserve. The Council, South Sydney, NSW.

[45] Moy, Michael; 2006. Sydney Harbour Bridge, idea to icon. Alpha Orion Press, Sydney, 2012.

[46] Nieto, Fuensanta; Sobejano, Enrique; (coord.); 1995. Jorn Utzon. Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, Madrid

[47] Pickett, Charles (curator); 2016. Imagine a city. 200 years of public architecture in NSW. A free Exhibition at the State Library of NSW (20 Feb -8 May 2016), Sydney.

[48] Piracha, Awais. 2014. "Water Views, Affluence and Concern for Sustainable Transport: The Case of Sydney, Australia." Edited by A. Brandeis. Proceedings of the 50th Isocarp Congress: Urban Transformations: Cities and Water, 1297–1312. https://www.zotero.org/groups/470366/items/itemKey/CMJ29WX8/itemPage/2#

[49] Prasad, Peter; 2014. Menangle Bridge. Maintaining an Aged Structure into the Future. Astroads (oct 2014).

[50] Preston, Jennifer; Stead, Naomi; 2013. Edward Bell and the Interdisciplinarity of Engineering and Architecture in Victorian Sydney, Fabrications, 23, 2:1 82-207 http://dx.doi.org/10.1080/10331867.2013.860673

[51] Remi, Georges (Hergé); 1968. Vol 714 pour Sydney. Collection Les aventures du Tintin et Milou, n. 22. Casterman, Paris - Turmai

[52] Rey Rey, Juan Ignacio (2013). Aplicación de algoritmos paramétricos de generación formal en el diseño estructural. La Ópera de Sídney desde una perspectiva contemporánea. En: 2nd International Congress on Mechanical models in structural engineering, 20/06/2013 - 21/06/2013, Granada: 53-61.

[53] Rey Rey, Juan; 2013. La barrera del análisis estructural y la representación gráfica en el desarrollo de los proyectos arquitectónicos: el caso de la Ópera de Sidney. Tesis Doctoral, ETSAM, UPM

[54] Rice, Peter; 1998. Mémoires d'un ingénieur. Le Moniteur, Paris

[55] Roberts, Paul; Taylor, Isabelle; 2013. Racecourse architecture: Royal Randwick. New York: Acanthus Press.

[56] Sudjic, Deyan; 2007. La arquitectura del poder: cómo los ricos y poderosos dan forma al mundo. Ariel, Madrid

[57] Tabet, Michel; 2016. A Life Aquatic. Architecture Bulletin: Parks, Pools & Recreation. NSW: Australian Institute of Architecture, summer 2016.

[58] Thalis, Phillip; Cantrill, Peter John; 2013. Public Sydney. Drawing the City. Faculty of Built Environment, University of New South Wale,s Sydney

[59] The Sydney Morning Herald; 1982. The Sydney Harbour Bridge. A History spanning 50 years. John Fairfax & Sons Ltd, Sydney.

[60] Thorpe, Noel; 1989. Water Supply and Sewerage. In: Fraser, Don (ed.); 1989. From Settlement to City. An engineering History of Sydney. Engineers Australia Pty Limited, Sydney

[61] Tuffin, R. L.; 2016. Australia's industrious convicts: an archaeological study of landscapes of convict labour. Thesis for the degree of Doctor of Philosophy, Department of Archaeology, University of Sydney.

[62] Tuffin, Richard; 2013. Australia's Industrious Convicts: A reappraisal of archaeological approaches to convicts labour. Australian Archaeology, 76 (June 2013):1-10.

[63] Twain, Mark; 1895. The wayward tourist. Melbourne University Press, 2006.

[64] Waldheim, Charles; 2016. Landscape as Urbanism. A general theory. Princeton University Press. Princeton and Oxford.

[65] Walker, Derek; 1987. The great engineers: the art of British engineers,1837-1987. Academy Editions : St. Martin's Press, London.

Índice temático

A

Acueductos:
  Cooks River, 139
  Johnston's Creek, 138
  Wolli Creek, 139
  Boothtown, 137
Adelaida, 85
África, 23
Albers, Josef, 258
Allan, Percy, 87, 89, 90, 289
América, 14, 23, 26, 42, 163, 169, 170, 217, 256, 372
Ancher, Mortlock & Partners, 264
Anderson, William, 244
Antártida, 23
Anzac Memorial, 163, 190
Anzac Parade, 184
Aranbaroo, 40
Archibald Fountain, 189, 193
Art Gallery of NSW, 100
Arup, Ove N., 264, 293, 297
Ashton, Paul, 46
Asia, 23, 29, 273, 274
Athol Bay, 322
Atlántico, 31
Auckland, 23
Australia, 21, 23, 26, 27, 28, 31, 34, 39, 41, 42, 45, 52, 56, 58, 71, 72, 87, 89, 96, 127, 128, 137, 140, 151, 154, 157, 158, 166, 167, 168, 169, 170, 191, 196, 200, 212, 215, 224, 232, 241, 242, 250, 255, 256, 257, 261, 262, 264, 266, 273, 275, 278, 279, 284, 287, 298, 300, 301, 312, 316, 319, 332, 335, 343, 344, 346, 348, 349, 351, 366, 372
Ayers Rock, 24, 25
Azores, 25

B

Backhouse, Benjamin, 196
Bacon, Ed, 170
Bagot, Woods, 161
Balzer, W., 138
Bangkok, 23
Banks, Joseph, 28, 33
Bankstown, 182, 255, 312
Bankstown Airport, 255, 312
Bantry Bay, 20
Barangaroo, 40, 85, 255, 273, 274
Barcos:
  Catherine Adamson, 319
  Duncan Dunbar, 18, 319
  HMS Beagle, 34, 39
  HMS Endeavour, 28, 274, 276, 333
  Lady Penrhyn, 33, 372
  Queen Elisabeth, 174
  Queen Mary II, 174, 225
  Rose Hill Packet, 39
  Sirius, 27, 36, 255, 263, 270, 372
  Supply, 27, 36, 132, 138, 366,372
Barlow, John B., 174
Barnes, Terry, 170
Barnet, James, 64, 77, 96, 98, 99, 100, 127, 226
Barney, George, 95
Batavia, 28

Bates, Smart & McCutcheon, 231
Bathurst, 72, 87, 264
Beijing, 23
Bennelong, 40, 41, 137, 228, 273, 274, 292
Bennelong Point, 137
Bennet, W. C., 120
Bergson, Henri, 300
Berlín, 176, 301
Berrima, 54, 56, 57, 77, 113, 114, 116
Berzins, Litvian I., 71, 191
Bigge, John, 47
Biggs, Esther, 157
Black Bobs Creek, 114
Blacket, Edmund, 100
Blackwattle Bay, 85, 119, 123, 237
Blackwattle Swamp, 137
Blaxland, Gregory, 72
Blue Mountains, 17, 39, 71, 72, 73, 346
Bogle, Michael, 42, 366
Bond, James and Laron, 264
Botany Bay, 17, 20, 21, 27, 28, 33, 57, 95, 138, 184, 196, 209, 242, 255, 285, 311, 333, 346, 372
Botany Bay System, 17, 57, 133, 134
Botany Swamps, 132, 133
Bowral, 116
Boyd, Robin, 34, 212, 349
Bradfield Head, 20
Bradfield, John C., 20, 127, 163, 182, 183, 187, 210, 212, 215, 216, 217, 218, 221, 237, 328, 366
Bradfields Head, 240
Brasil, 27
Brunel, Isambard K., 210
Budden y Mackey, 187
Buena Esperanza, 28, 68
Buenos Aires, 23, 25, 39, 366
Burns, James, 72
Busby, John, 57

C

Cabo Verde, 31, 39
Cahill Expressway, 255, 283, 284
Calder, Alexander, 261
Camden, 111
Campbelltown, 182
Camperdown, 62
Canberra, 26, 111, 196, 212
Candela, Félix, 293
Cantrill, Peter John, 187, 193, 366
Cantrill, Peter John, 273
Carey, Peter, 42, 154, 235
Carlberg, Norman, 261
Carter, Shaun, 270
Central Station, 77, 122, 126, 127, 172, 175, 178, 179, 183, 184, 185, 196
Chatwin, Bruce, 41, 164, 166, 167, 366
Chile, 29, 39
Choong, Oi, 195
Circular Quay, 14, 33, 60, 64, 77, 90, 163, 174, 175, 176, 177, 183, 184, 221, 224, 225, 227, 228, 235, 264, 275, 283, 290, 297, 299, 300, 301, 303, 322
City Circle, 171, 178, 179, 187, 189
City Railway, 171, 183
Ciudad del Cabo, 23, 31
Civil & Civic, 264
Clarke, George, 170
Colebee, 40
Condit, Carl, 217
Conrad, Josep, 33
Cook, James, 20, 27
Cook, James, 18, 196
Cookle Bay, 275
Cookney, George, 71
Cooks River, 134
Cooks River Sewage Aqueduct, 77, 138, 139
Copenhague, 23
Coyle, J. E. F., 124
Cremorne Point, 240, 241
Crone, Donald, 255, 266
Cronulla, 209
Crowe, Russell, 309
Curtin, John, 278

D

Dalrymple, Alexander, 29
Dardel, Enric, 154
Daringha, 40
Darley, C. W., 140
Darling Harbour, 77, 85, 119, 127, 137, 139, 172, 177, 178, 179, 184, 235, 239, 242, 255, 270, 271, 273, 274, 275, 276, 289, 366
Darwin, Charles, 34, 39
Dawes Point, 119, 163, 210, 235, 237
de Groot, Francis Edward, 333
Deane, Henry, 87
Dellit, Charles B., 190
depósito de Crown Street, 17, 57, 134, 200
Docker and Smith, 264
Dolphin Point, 158
Durack, Fanny, 158
Dusseldorp, Gerardus, 261

E

Edificios:
AMP Centre, 163, 227, 264, 266
ANZ Bank, 264
Art Gallery of NSW, 64, 77, 96, 100, 102, 103, 284
Australia Hotel, 262
Australia Square, 255, 257, 261, 264, 266
Australian Museum, 50, 62, 195
AWA Tower, 256
Berrima Court House, 56
Berrima Gaol, 54, 56, 57
Berrima Post Office, 116
Berrima Public School, 116
Berrima Training Centre, 57
Blues Point Tower, 255, 257, 261, 262
Brislington House, 37
British Medical Association House, 229
Centennial Hall, 100
Central Square, 264
Citra House, 264
Cleveland House, 196
Colonial Inn, 116
Colonial Mutual, 77, 100, 264
Commercial Union, 264
Commissariat Store, 163, 224
Commonwealth Centre, 264, 276
Conservatorium of Music, 64
Court Houses, 54
Curulla Towers, 256
Customs House, 163, 226
Darlinghurst Gaol, 17, 54, 332
Downing Centre, 62
Edgewater, 198
Elisabeth Bay Road, 198
Elizabeth Bay House, 68, 71
Exchange Centre, 264
Fort Denison, 319
General Post Office, 77, 99, 100, 256
Goodsell Building, 264
Government House, 37, 64, 71
Grace Hotel, 198
Grosvenor Place, 264
Harbour Control Tower, 255, 270, 271
Harper´s Mansion, 116
Hilton Hotel, 264
Horizon Apartments, 255, 262
Hyde Park Tower, 264
IBM, 264
International College of Tourism and Hotel Management, 319
Kyle House, 52
Lachlan Macquarie Chambers, 37
Lands Department, 50, 77, 98, 99, 132, 133, 256
Mitchell Library, 96
MLC Centre, 255, 262, 263, 264
Museum of Contemporary Art, 163, 224, 225
Mutual Life & Citizens, 163, 231
National Maritime Museum, 28, 255, 274, 275, 276
New Brighton Hotel, 253
No 1 Chandos St, 264
NSWIT Building, 264
Palm House, 64
Park Regis, 264
Parramatta Book Store, 198
Parramatta Railway Station, 119
Parramatta towers, 255, 276
Pyrmont Incinerator, 198
Qantas Int'l Centre, 264
Quarantine Station, 318, 322
Queen Victoria Building, 77, 100, 104
Rathborne Lodge, 64
Rose Seidler House, 255, 258, 259
Rum Hospital, 17, 47, 50, 229
Sirius, 27, 36, 255, 263, 270, 372
St Andrew Cathedral, 77, 100
St Johns Church, 37
St. Mary´s Cathedral, 50, 52, 193
State Library of NSW, 50, 64, 102, 103, 161, 284, 366
State Office Block, 264
Steyne Hotel, 253
Surveyor General Inn, 116
Sydney Grammar School, 62
Sydney Harbour YHA, 163, 220
Sydney Hospital, 62
Sydney Tower, 85, 255, 266, 289
The Mint, 50, 53
Town Hall, 77, 100, 102, 171, 256, 264
Vaucluse House, 17, 71, 73
Victoria Barracks, 60, 77, 93, 95
Water Board, 201, 206, 264
Winston Buildings, 198
Wisteria House, 71
Wychbury, 5 Manning St, 198
Egipto, 42, 163, 203
Elisabeth Bay, 54, 198
España, 25, 27, 137, 248, 372
Estados Unidos, 27, 42, 122, 134, 137, 151, 168, 170, 215, 256, 257, 263, 278, 281
Estrecho de Torres, 21
Europa, 14, 23, 26, 28, 134, 138, 191, 257
Evans, George, 72

F

Farm Cove, 52, 64
Faros:
Barco faro Carpentaria, 276
Cape Bowling Green Lighthouse, 276
Hornby Lighthouse, 18, 319, 322
Macquarie Lighthouse, 322
Farrely, Elizabeth, 270
Fernández, Juan, 29
Fitzgerald, John, 174, 175
Fitzpatrick & Partners, 161
Fombertaux, 264
Ford, Caroline, 144
Foveaux, Joseph, 224
Fowell & McConnell, 229
Fowler, John, 121, 210
Fox & Associates, 264
Francia, 27, 137, 189
Fraser, Don, 119
Fraser, Rod, 169
Frazer, John, 60
Freeman, Ralph, 215
Freestone, Robert, 278, 281

G

G Maunsell & Partners, 285
Galápagos, 39
Game, Phillip, 332
Garrison Ground, 62
Georges River, 119, 121, 125
Giles, O. E., 158
Glandigal, 41
Glebe Island, 85, 123, 138, 163, 237, 238, 242, 289
Glenbrook, 72
Glesta, Anita, 196
Gofers, Tao, 270
Gordon, William M., 177
Goulburn, 56, 113, 208
Government Architect Office, 96
Graham, James, 177
Green, Charles, 28
Greenway, Francis, 17, 47, 49, 52, 53, 60, 96, 100, 210, 322
Grose, Francis, 44

H

Harper, James, 116
Harper, John, 177
Hawkesbury River, 119, 122, 182

Hayes, Henry Browne, 71
Heidegger, Martin, 300, 366
Henderson, Peter, 210
Hertmans, Stefan, 13, 23, 24, 168, 299, 366
Hipódromos:
  Canterbury Park Race Club, 161
  Rosehill Gardens, 161
  Royal Randwick Racecourse, 159, 161, 184
  Sydney Turf Club, 62, 161
Hobart, 46, 85, 144, 255, 334
Hoff, George R, 190
Hogan, Paul, 341
Homebush Bay, 336
Hong Kong, 23
Hornby, Phipps, 319
Hornsby, 182
Hoskins, Ian, 281, 298, 348, 366
Hughes, Robert, 31
Hughes, Thomas, 90
Hume Old Road, 77, 111, 113
Hume, James, 100
Hunters Bay, 20
Hutchinson, William, 176
Hyde Park Barracks, 17, 42, 50, 53, 54, 58, 62, 224, 229

I

Indias Orientales, 28
Indonesia, 23
Instalaciones deportivas:
  Allphones Arena, 336
  ANZ Stadium, 336
  Australian Golf Club, 285
  Olympic Park, 161, 255, 287, 336
  Olympic Pool, 163, 232
  Sydney Cricket Ground, 184
  Sydney Football Stadium, 184
  Sydney Showground, 336
  Tennis Centre, 336
International Airport, 255, 311
Isler, Heinz, 293

J

Jamison Valley, 72
JMD Design, 142
Johnston, Alexander, 124
Johnstons Bay, 85, 287, 288
Jones Bay, 85
Jones, Ross, 158
Joseland & Gilling, 100, 264

K

Kann Finch & Partners, 264
Katoomba, 72
Kent, H. C., 98
King Street Wharf, 255, 274, 275
King, Susan, 46, 102, 193, 261, 273, 285, 339
Kirkpatrick, John, 100
Knatchbull, John, 332
Kneeshaw, John, 177
Kolas & Bryant, 264

L

Lachlan Swamps, 57, 77, 132
Lane Cove, 119
Lane, Frederick, 240
Lawrence Nield and Partners, 195
Lawson, William, 72
Le Corbusier, 261
Le Souef, Albert, 325
Lehmann and Tally, 264
Lennox, David, 113
Lewis, Mortimer, 47, 56, 159, 226
Lewis, Richard, 72
LeWitt, Sol, 261
Light Rail, 163, 184, 185, 238, 275, 289
Lindenthal, Gustav, 216
Lithgow, 208
Locke, Thomas Walter, 41
Londres, 18, 26, 42, 45, 47, 58, 82, 85, 176, 182, 212, 218, 240, 285, 312, 322, 342
Los Ángeles, 25
Lower Canal, 137, 200
Luna Park, 163, 210, 232, 233, 348

M

Macarthur, John, 333
Macleay, Alexander, 68
Macleay, William, 68
Macquarie, Lachlan, 17, 37, 44, 46, 47, 50, 52, 53, 62, 72, 96, 100, 132, 140, 224, 240, 274
Madrid, 15, 23, 137, 176, 201, 301, 366, 372
Magallanes, 39
Malvinas, 39
Manila, 12, 29
Mansfield, George Allen, 68
Marsden, Susan, 46
Martens, Conrad, 68
Massey, George, 104
McAdam, John, 77, 108, 110
McConnel, Smith & Johnson, 264
McCredie, Leith ., 149
McMahons Point, 119
McRae, George, 104
Mediterráneo, 15
Medway Rivulet, 114
Melbourne, 23, 85, 231, 279, 281, 343, 366
Melville, Herman, 328
Memorial de Arias, 29
Mertens, Conrad, 34
Middle Harbour, 119
Mill Pond, 57
Miller, Milston and Ferris, 264
Millers Point, 139, 235, 270, 273, 274
Milson, James, 240
Milsons Point, 210, 232
Miró, Joan, 261
Mitchell, Thomas, 113
Montevideo, 39
Moore Steps, 163, 228
Moore, Clover, 270
Moore, Henry, 261
Moriarty, Edward Orpen, 77, 132, 133, 134, 140
Mort, Thomas, 52
Moses, Robert, 196
Mosman Bay, 240
Moss Vale, 116
Mossop, Spackman, 195
Mundey, Jack, 270
Munford, Lewis, 170

N

Naimbaree, 40
Neeson Murcutt Architects, 196
Nervi, Pier Luigi, 255, 261
Newcastle, 89, 132, 133, 172
Newgate, 42
Noguchi, Isamu, 261
Norfolk, 31
NSW, 44, 46, 47, 49, 50, 57, 60, 64, 72, 77, 87, 96, 100, 102, 103, 108, 114, 116, 121, 122, 127, 132, 133, 171, 184, 224, 248, 255, 270, 273, 284, 322, 333, 334, 343, 344, 346, 366
Nueva Delhi, 23
Nueva Guinea, 21
Nueva York, 116, 119, 137, 163, 170, 176, 182, 196, 210, 216, 217, 218, 232, 256, 258, 301, 342, 366
Nueva Zelanda, 20, 21, 23, 25, 28, 39, 90, 151

O

Ocean Outfall Sewers, 138
Olsen, John, 261
Opera House, 12, 14, 41, 64, 174, 221, 225, 240, 255, 281, 290, 295, 297, 298, 299, 300, 301, 303, 328, 335, 338, 339, 341, 346, 351, 366, 372
O'Sullivan, E .W., 89
Outback, 17, 23, 24, 344
Ove Arup and Partners, 264
Oyster Bay, 255, 313

P

Pacífico, 13, 15, 28, 29, 100, 144, 278, 316, 372
Palmer, 44
Parques:
  Beare Park, 71
  Belmore Park, 127, 178, 179
  Blaxland Riverside Park, 336
  Bondi Park, 151
  Bronte Park, 317
  Centennial Park, 57, 77, 95, 128, 338, 343
  Chinese Garden of Friendship, 163, 239
  Cook and Phillip Park, 163, 193, 196
  Cremorne Garden, 240
  Cremorne Reserve, 78, 163, 240, 242
  Daves Point Park, 219
  Dawes Point Park, 163, 237
  Domain, 17, 47, 62, 64, 102, 103, 159, 196, 228, 255, 284, 285, 332
  Hyde Park, 17, 28, 42, 50, 53, 54, 57, 58, 60, 62, 64, 132, 163, 171, 183, 187, 191, 193, 224, 229, 264, 340
  King George V Memorial Park, 219
  Lex & Ruby Graham Gardens, 240
  Moore Park, 62, 132, 285, 322, 343
  Nagoya Gardens, 163, 191
  Observatory Hill Park, 163, 235
  Paddington Reservoir Gardens, 77, 142
  Palace Garden, 52
  Pioneer Garden, 64
  Prince Alfred Park, 163, 196, 372
  Queens Park, 132
  Royal Botanic Gardens, 17, 52, 64, 228, 299
  Sandringham Gardens, 163, 191
  Wentworth Park, 163, 237, 238
  Yurong Water Garden, 196
Parkes, Henry, 128
Parramatta, 17, 36, 37, 38, 39, 62, 64, 77, 119, 121, 123, 125, 127, 132, 133, 136, 138, 140, 141, 159, 163, 182, 184, 198, 242, 255, 262, 276, 285, 333, 336, 346
Parramatta River, 17, 39, 119, 121, 123, 125, 141, 163, 242, 262, 346
Parramatta Road, 39
Pasquier, François, 338
Patagonia, 34, 39
Pearl Bay, 20
Peddle Thorpe & Walker, 264, 266
Peddle, Thorp and Walker (PTW), 227
Pei, I.M., 170
Pemulwoy, 40
Penrith, 120, 182, 200
Perú, 39
Phillip Cox, Richardson Taylor & Partners, 275
Phillip, Arthur, 17, 27, 33, 45, 64, 193, 195, 225, 311
Piscinas
  Andrew Boy Charlton Pool, 159
  Bond Ocean Pool, 158
  Giles Hot Sea Baths, 158
  Icebergs, 154
  Maccallum Seawater Pool, 240
  Mciver´s Baths, 158
  Randwick Municipal Baths, 158
  Ross Jones Memorial Pool, 158
  The Bogey Hole, 157
  Wylies Baths, 158
Playas:
  Bondi Aquarium, 244
  Bondi Beach, 77, 144, 151, 154, 235, 317, 338
  Bondi Pavilion, 77, 149
  Bondi Promenade, 151
  Bondi Surf Bathers Life Saving Club, 144
  Bronte Beach, 158, 317, 318
  Clovelly Beach, 317
  Coogee, 157, 158, 163, 235, 244, 317
  Coogee Palace Aquarium, 244
  Coogee Pavilion, 244
  Eastern Beaches Coastal Walk, 317
  Freshwater, 250
  Manly, 20, 41, 138, 163, 250, 253, 318, 346
  Maroubra, 184
  Tamarama Beach, 317
Plymouth, 30
Port Arthur, 58
Port Botany, 271
Port Jackson, 20, 21, 33, 72, 137, 240, 270, 318, 372
Portsmouth, 30
Portugal, 27
Potts Hill, 134
Potts Point, 54, 68, 71, 198
Presas:
  Avon Dam, 163, 205
  Cataract Dam, 163, 201, 203
  Cordeaux Dam, 163, 203, 204

Nepean Dam, 163, 206
Parramatta Dam, 77, 140, 141
Prospect Dam, 77, 134, 136, 137, 200
Town Pond Dam, 141
Warragamba Dam, 134, 163, 200, 203, 206, 208, 209
Woronora Dam, 163, 200, 201, 203, 206
Puentes:
Anzac Bridge, 123, 255, 275, 287, 289
basculante sobre Shea's Creek, 123
Berrima Bridge, 113, 114, 116
Britannia Bridge, 120
colgante de Northbridge, 123, 124
Como Bridge, 121, 125
Corroboree Bridge, 220
deslizante en Blackwattle Bay, 123
doble báscula de Spit, 123
Gasswork Bridge, 121
giratorio en Glebe Island, 123, 289
Gladesville Bridge, 39, 125, 255, 285, 287
Glebe Railway Bridge, 163, 238
Harbour Bridge, I, 14, 20, 39, 127, 163, 171, 174, 176, 179, 182, 183, 210, 212, 215, 216, 217, 219, 221, 227, 232, 233, 235, 237, 240, 242, 255, 262, 263, 266, 274, 275, 283, 297, 299, 300, 328, 332, 334, 335, 338, 339, 341, 342, 343, 346, 348, 351, 366
Hawarden, 89
Iron Cove Bridge, 77, 124, 125
Lansdowne Bridge, 113
Lennox Bridge, 39, 141
London Tower Bridge, 89
Manchester Ship Canal, 89
Meadowbank Bridges, 77, 121, 125
Menangle Bridge, 77, 120, 121, 357
Newcastle on Tyne, 89
Pyrmont Bridge, 77, 85, 88, 89, 123, 273, 275, 366
Three Legs O'Man Bridge, 113
Pyrmont Bay, 77, 85, 88, 89, 123, 184, 198, 235, 273, 275, 289, 366

R

Randle, William, 127, 140, 141
Randwick, 77, 158, 159, 161, 184, 366
Randwick Racecourse, 159, 161, 184
Rankine & Hill, 227, 264
Red Hands Cove, 72
Reino Unido, 42, 278
Rembert, Harry, 172
Remembrance Driveway, 113
Rey, Juan, 295
Richardson, Cox, 273
Río de Janeiro, 31, 39, 301
Río Georges, 133
Río Nepean, 77, 120, 133, 134, 138, 163, 200, 206
Roberts-Goodwin, Lynne, 60
Robertson & Marks, 159
Robertson, James, 240
Roebling, John A., 216
Rose Bay, 328
Royal Navy, 28
Royal Society, 28
Rudd, Kevin, 220
Rudder Littlemore & Rudder, 264
Rum Corps, 44, 49

S

Saarinen, Eero, 293
Sánchez Ferlosio, Rafael, 153
Sapsford, Thomas, 60, 100
Seidler, Harry, 255, 256, 257, 258, 262, 264
Selfe, Norman, 174, 175
Sharpe, Wendi, 196
Shell Cove, 240
Sicard, François, 189
Simpson, Percy, 140
Smeaton, John, 256
Smith, Henry Gilbert, 253
Smith, John, 133
Smyth, Arthur Bowes, 33
Sobejano, Enrique, 290
Sorry Day Bridge Walks, 163, 220
South Head, 60, 318, 319, 322, 328, 334
Spit, 119, 123
Stanley, Llewellyn & Whitten, 264
Stephenson & Turner, 264
Stephenson, Robert, 120, 210
Stocks & Holdings, 264
Strahan, Ronald, 325
Sudjic, Devan, 301
Sue Barnsley Design, 196
Sulman, John, 174, 175, 258
Surry Hills, 57, 196
Sutherland, 182, 206
Sydney Cove, 33, 39, 41, 60, 163, 221, 224, 319
Sydney Harbour, 14, 18, 34, 68, 85, 95, 119, 121, 163, 171, 175, 210, 212, 215, 220, 232, 235, 237, 255, 270, 271, 274, 281, 287, 290, 301, 311, 313, 314, 315, 316, 318, 322, 332, 334, 339, 346, 366, 372
Sydney Harbour Trust, 90
Sydney University, 78

T

Tahití, 39
Tamarama Bay, 244
Tank Stream, 17, 45, 52, 57, 60, 100, 137, 226
Tanner y Asociados, 142
Taren Point, 119
Taronga Zoo, 255, 322, 366
Tasman, Abel Janszoon, 21
Tasmania, 21, 42, 58, 334
Taylor, Thomson & Whitting, 264
Telford, Thomas, 77, 108, 110
Tench, Watkin, 60
Tenerife, 31
Thalis, Philip, 171, 187, 193, 366
The Common, 62
The Gap, 319, 322
The Heads, 18, 39, 322
The Rocks, 47, 90, 139, 163, 171, 172, 174, 183, 219, 220, 225, 235, 270, 273, 274, 366
Thornton, George, 60
Tierra del Fuego, 39
Tom Ugly Point, 119
Torroja, Eduardo, 293
Tryburn, 42
Twain, Mark, 18, 20, 21, 24, 33, 42, 44
Tzannes, Alexander, 128

U

Upper Canal, 133, 134, 200
Upper Nepean Scheme, 77, 133, 134, 138, 200
Urdaneta, Andrés de, 29
Urhs Point, 119
Utzon, Jorn, 255, 290, 293, 294, 295, 297, 298, 366

V

Váez de Torres, Luis, 21
Vancouver, 18
Vasarely, Victor, 261
Vaucluse, 17, 71, 73, 322, 328
Venecia, 13
Verge, John, 68
Vernon, Walter, 96, 127, 128
Viena, 256

W

Wahroonga, 258
Walker, William, 41
Wallace, James, 127
Waller Roberts, James, 77, 121
Walls, H. D., 85
Walsh, Henry Dean, 90
Walter Burley & Marion Griffin, 198
Walter, Derek, 297, 300
Warren, W. H., 124
Warriewood, 209
Warrimoo, 18
Warwick Farm, 161
Waterfall, 182
Watsons Bay, 73, 322
Weekes, Norman, 189
Wentworth Falls, 72
Wentworth, William, 72
Wentworth, William Charles, 49, 71, 237
Wilkinson, Leslie, 149
Willoughby Bay, 20
Wingecarribee River, 56, 113, 114, 116
Witton, John, 120
Woodward, Robert, 273
Woollaravarre, 41
Woolloomooloo, 41, 44, 46, 64, 68, 77, 85, 102, 103, 137, 157, 159, 195, 196, 255, 284, 297, 306, 307, 309, 311
Woolloomooloo Bay, 64, 103, 137, 157, 159, 196, 311
Woolloomooloo Finger Wharf, 77, 85, 255, 306, 311
Wylie, Henry Alexander, 158
Wylie, Wilhelmina, 158

Y

Yacht Squadron, 151
Young, John, 64, 98

Notas

[1] La utilización de topónimos y nombres propios a lo largo de este libro merece una nota explicativa. La norma adoptada es usar el idioma original en ambos y utilizar sus traducciones solo cuando estén consolidadas en español. En este sentido ha sido obligado utilizar por coherencia las denominaciones Opera House y Sydney Harbour Brigde para denominar los dos construcciones emblemáticas de la ciudad de Sidney. La aplicación de esta regla no ha sido, sin embargo, automática y ha necesitado matizaciones. Como referencia valga un ejemplo: el idioma inglés distingue con precisión entre harbour (harbor en inglés americano), que convoca significados como refugio, fondeadero o abrigo, y port que designa específicamente el puerto comercial. Para hacer valer esta diferencia se ha optado en este caso por utilizar como sinónimos Sydney Harbour y bahía de Sidney, mientras se reserva el empleo de puerto para las instalaciones propiamente portuarias sean las del primitivo puerto de la ciudad: Port Jackson o las del actual Port of Botany o puerto de Botany Bay. Puerto de Sidney valdría en español para todo pero en la historia fue primero Sydney Harbour, más tarde Port Jackson y ahora que se han llevado fuera el puerto industrial y comercial vuelve a ser Harbour con todos los honores.

[2] "El nombre genérico dado al principio al continente del Polo Sur, que abarcaba hasta tocar el extremo sur de América, fue Tierra Austral o Tierra del Sur, sin más precisión porque nada se conocía de su verdadera magnitud, y con este nombre se limitaban a hacer referencia a su posición geográfica. Se pensaba que la actual isla de Australia formaba parte del continente de la Tierra Austral. /.../ Sin entrar en la discusión de quién fue el primero que divisó o llegó a Australia, sí se debe citar que el primer antecedente de la utilización del nombre *Australia* fue el de Pedro Fernández de Quirós en la toma de posesión de las Nuevas Hébridas en abril de 1606, en la que llamó Austrialia a los nuevos territorios en honor a la casa de Austria que a la sazón reinaba en España y patrocinaba sus navegaciones, sin saber si eran isla o continente, y así figuró en la portada y en el texto del Informe que envió al Rey relatando sus descubrimientos." Laorden Jiménez, Luis; 2013. Navegantes españoles en el Océano Pacífico. Madrid, 2016, p. 191-192.

[3] Datos resumidos de https://en.wikipedia.org/wiki/First_voyage_of_James_Cook y de la versión española, más reducida.

[4] Lancho, José María; 2015. Australia y la gran historia 'robada' del Pacífico. El Diario Vasco, 13 dic 2015.

[5] Además del el buque insignia Sirius los barcos se llamaban, Supply, Borrowdale, de 272 t; Fishbum, de 378 t, Golden Grave, de 331 t; Alexander, de 452 t; Charlotte, de 345 t; Friendship, de 278 t; Lady Penrhyn, de 338 t; Prince of Wales, de 333 t y Scarborough, de 418.

[6] Se calcula una densidad de nativos de uno por 450.000 acres, que equivale a uno por cada 1820 km2

[7] Según un mapa detallado levantado 35 días después de la llegada de la flota al puerto de Sidney.

[8] Algunos de estos defectos ocultos fueron descubiertos en la extensa rehabilitación realizada en los 1980.

[9] Como antecedentes en Sidney se había construido en 1870 el Exhibition Building en Prince Alfred Park. Ver Prince Alfred Park en p. 196.

[10] Wotherspoon, Garry; 2010. The Domain. Dictionary of Sydney. Consultado el 22-7-2016. http://dictionaryofsydney.org/entry/the_domain

[11] Destaca el pino de Wollemia - Wollemi pine (*Wollemia nobilis*) el primero en su especie plantado fuera de su área natural, rememorando el lugar donde Mrs. Macquarie plantó en 1818 una araucaria excelsa - Norfolk Island pine (*Araucaria heterophylla*) de las semillas provenientes de Norfolk Island, isla a 1.600 km al noreste de Sídney, descubierta por el capitán Cook en 1774. Estas araucarias se plantaron en numerosos sitios de Sídney y especialmente en muchos de sus paseos marítimos. El Botánico alberga el National Herbarium of NSW que exhibe los especímenes recolectados por Joseph Banks en el épico viaje del Capitán James Cook a lo largo de la costa este australiana en los 1770.

[12] Entre los que destacan: Herb Garden –con diferentes hierbas aromáticas, culinarias y medicinales–, Succulent Garden –un mosaico de texturas y colores en un paisaje desértico–, First Farm -muestra la horticultura de los colonos europeos en Australia desde 1788-, Palm Grove -gran colección de palmeras iniciada en 1862-, Camelia Garden, Begonia Garden, Oriental Garden, etc. y Sydney Fernery -el actual invernadero de helechos de 1993, que ocupa el mismo lugar que los dos anteriores invernaderos. Antiguamente esta zona era donde estaba la huerta de Government House y actualmente es el vivero del parque.

[13] Vaucluse House. Office of Environment and Heritage, NSW Government. Database. Consultado el 20-8-2016. http://www.environment.nsw.gov.au/heritageapp/ViewHeritageItemDetails.aspx?ID=5045008

[14] Nicholas, Joanna; 2015. Vaucluse House: A Brief History. Sydney Living Museums, NSW Government. Consultado el 20-8-2016. http://sydneylivingmuseums.com.au/stories/vaucluse-house-brief-history

[15] http://gallery.records.nsw.gov.au/index.php/galleries/westward-ho-a-trip-over-the-blue-mountains/

[16] http://www.viajablog.com/trekking-blue-mountains-australia/

[17] http://bluemountains-tours.com.au/spanish/?page_id=804

[18] http://www.australia.com/es-cl/places/blue-mountains.html

[19] El término Finger Wharf no ha proliferado en la terminología portuaria de ningún país del mundo. Solo se emplea en Australia, y su máximo exponente de Woolloomooloo es lo único que aparece cuando se busca en Internet. No tiene traducción española y su literalidad de muelle o embarcadero en dedo no se emplea. Su forma es asimilable a la de un pier americano, como los construidos en Nueva York como prolongación de la retícula de calles.

[20] Royal Commissions on Sydney Improvements. Minutes of Evidence ; 13 July, 1908 :54

http://www.photosau.com.au/cosmaps/maps/pdf/RC_R/7%20-%20MINUTES%20OF%20EVIDENCE.pdf

[21] La visita de los Victoria Barracks solo se realiza los jueves a las 10:00. Los visitantes han de registrarse diez minutos antes en la puerta trasera, situada en Park Moore Road, para ser acompañados por alguno de los voluntarios del Guide Corps, formado por voluntarios jubilados. En nuestro caso, fuimos acompañados por John Smith, de Riverwood, Sydney, cuyas detalladas y excelentes explicaciones contestaron amablemente todas nuestras cuestiones durante las dos horas de duración de la visita.

[22] Berri-me "cisne negro hacia el sur"

[23] También autor del puente que lleva su nombre en Parramatta

[24] Morton, Philip; 2014. Highlands History: Historic local unique bridge still stands at Black Bob's. Sourced from the archives of Berrima District Historical & Family History Society. Southern Highland News, 20 oct. 2014. Consultado el 20-8-2016. http://www.southernhighlandnews.com.au/story/2634288/highlands-history-historic-local-unique-bridge-still-stands-at-black-bobs/

[25] http://www.environment.nsw.gov.au/heritageapp/ViewHeritageItemDetails.aspx?id=4801296

[26] Melaleuca quinquenervia

[27] *Ficus rubiginosa* - Port Jackson fig, *Quercus ilex* - Holm oak y *Araucaria heterophylla* - Norfolk Island pine

[28] *Ficus macrophylla*.

[29] Biografía redactada por M. Maunsell en 1985 y recogida en el expediente para la declaración de obra de interés historico de Prospect Reservoir

[30] Realizaciones de Edward Orpen Moriarty en el cargo de Ingeniero jefe de Harbours and Rivers Navigation:

Obras de largo alcance:

1861 Newcastle Northern and Southern Breakwaters
Wollongong Harbour Improvements
Kiama Harbour Construction
1867 Clarence River Improvements, including Moriarty ' s Wall
1873 Moruya River Improvements
1874 Trial Bay Prison and Breakwater
1880 Upper Nepean Water Supply Works, including Prospect Reservoir

Obras notables o de interés:

1858 Gladstone (Old) Water Supply
Newcastle Lighthouse
Obelisks (leading marks) Sydney, Newcastle
Steam Dredge "Hunter"
1860 Botanic Gardens Seawall
1861 First (low level) Glebe Island Bridge
Road/Wharf Twofold Bay
Also 1861/66 supervised Pyrmont Bridge (private construction)
1862 Port Stephens Lighthouse
Eden Lighthouse
Stearn Dredge "Pluto", Shoalhaven
Cape St George Lighthouse
Fort Macquarie Seawall
1863 Cooks River Darn - additional (northern) flood gates
1864 Morpeth Coal Shoots
Newcastle Coal Basin
1865 Dredge "Vulcan"
Darling Island Reclamation and Stone Dyke (Darling Harbour)
1866 Dunrnore Bridge, Hunter River
Dredge "Pluto"
Newcastle Coal Staiths
Wollongong Coal Shoots
1868 Pitnacrei Bridge, Hunter River
Dredge "Samson"
1869 Dredge "Titan"
1870 Darling Harbour Iron Wharf and Steam Cranes
Blackwattle Swamp Reclamation (Wentworth Park)
1871 West Maitland Bridge
1872 Ulladulla Wharf and Tramway
Wollongong Lighthouse
1873 Liverpool Dam Raising
Ulladulla Lighthouse
Moruya Northern Breakwater
Blue's Point Wharf
1875 Hinton, Hunter River - first steam crossing punt
Macquarie Street - ·continuation and formation (completed 1883)
Dredge "Newcastle"

[31] http://www.waternsw.com.au/__data/assets/pdf_file/0003/59025/Celebrating-125-years-of-the-Upper-Nepean-Scheme-brochure.pdf

[32] http://www.environment.nsw.gov.au/heritageapp/ViewHeritageItemDetails.aspx?ID=5056348

[33] Sánchez Ferlosio, Rafael; 1992. Juegos y deportes. El País, 9 de agosto de 1992:9

[34] http://www.photosau.com.au/cosmaps/maps/pdf/RC_R/7%20-%20MINUTES%20OF%20EVIDENCE.pdf

[35] http://www.nla.gov.au/apps/doview/nla.aus-vn4670519-p.pdf

[36] Entre esas especies nativas, se encontraban las *Flindersia australis* - Crow ash, *Nuytsia floribunda* - Flame tree, *Brachychiton populneus* - Lacebark kurrajong y *Araucaria cunninghamii* - Hoop pine. Destaca la alineación de Higueras de Bahía Moreton - *Ficus macrophylla*.

[37] http://www.anzacmemorial.nsw.gov.au/history

[38] Así llamada en honor del benefactor privado J. F. Archibald

[39] Ver Royal Botanic Garden & Domain p. 54

[40] Whitaker, Anne-Maree; 2008. Prince Alfred Park. Dictionary of Sydney. Consultado el 22-7-2016. http://dictionaryofsydney.org/entry/prince_alfred_park

[41] Con la NSW medal at the Australian Institute of Landscape Architects (2013), urban landscape at the World Architecture Festival (2013) y the architecture mixed use constructed category at the 2012 Sydney Design Awards.

[42] Prince Albert Park. City of Sydney, NSW. Consultado el 22-7-2016. http://www.cityofsydney.nsw.gov.au/explore/facilities/parks/major-parks/prince-alfred-park

[43] Para dimensiones y datos detallados, ver el folleto sobre el Upper Nepean System en: http://www.waternsw.com.au/__data/assets/pdf_file/0009/55926/Upper-Nepean-Dam-Booklet_WEB1.pdf

[44] Ver detalles en https://www.sydneywater.com.au/SW/water-the-environment/how-we-manage-sydney-s-water/wastewater-network/wastewater-treatment-plants/index.htm#

[45] www.reconciliation.org.au/wp-content/uploads/2015/05/150520-Sorry-Day.pdf

[46] Monocle, vol. 10, num. 95 (jul 2016): 185

[47] NSW Legislative Assembly (1866). Cit. en: [5:348].

[48] www.eldiario.es/economia/Avistan-tiburones-horas-costa-australiana_0_468603149.html

[49] La playa fue originalmente conocida como Cabbage Tree Beach, por la gran cantidad de Latania de Australia o palmera abanico - Cabbage-tree palm (*Livistona australis*) de esta zona.

[50] Araucarias excelsa - Norfolk Island pines (*Araucaria heterophylla*)

[51] Siedler, Harry; 2003. En Nicholas, Joanna. Rose Seidler House, a new way of living. Sydney Living Museums, NSW Government. Consultado el 10-8-2016. http://sydneylivingmuseums.com.au/stories/new-way-living

[52] Actualmente esta casa-museo forma parte de Sydney Living Museums, gestionado por Historic Houses Trust of New South Wales y está abierta al público los domingos desde 1991.

[53] Fuente: Sydney Museum

[54] When art meets architecture. Interview to Penelope Seidler; 2014. Sydney Living Museums, NSW Government. Consultado el 10-8-2016. http://sydneylivingmuseums.com.au/stories/when-art-meets-architecture

[55] http://www.visitsydneyaustralia.com.au/blues-pt-tower.html

[56] https://mirrorsydney.wordpress.com/tag/amp-building-sydney/

[57] http://www.news.com.au/national/australias-1960s-concrete-buildings-are-under-threat-but-are-they-worth-saving/news-story/c992b5f22ba40473adfaf66f6c253cd2

[58] http://www.smh.com.au/comment/for-lovers-of-sydney-disappointments-are-coming-thick-and-fast-20160804-gqkqyp.html

[59] http://www.dailytelegraph.com.au/news/nsw/unions-block-sirius-demolition-as-protests-ramp-up/news-story/3c73073e88499b16b7c90ade8bc9321c

[60] El concurso para un edificio así en Bennelong Point había sido convocado en 1956 y decidido al año siguiente, pero la idoneidad del sitio fue reconocida ya en 1951. Fue propuesto por el consultor de planificación de origen vienés Karl Langer y defendido poco después por el director de la Orquesta Sinfónica de Sydney Eugene Goossens, que tuvo una vista aérea de la bahía cuando llegó en hidroavión de Inglaterra después de la guerra. El primer ministro laborista Joe Cahill combinó un enfoque utilitario hacia el transporte con una visión democrática de la estética y apoyó unas construcciones con suficiente gracia para aportar cierto encanto a la vida, que ayudaran a desarrollar un mundo mejor con una comunidad más ilustrada...

Se recibieron 222 propuestas de los casi 900 competidores registrados de 45 países. El ganador fue un arquitecto danés relativamente inexperto, Jorn Utzon [35: 269].

[61] Fuente: Formas de la Opera House [65:146]

[62] Peake, Owen; 2014 INTERSCAN – A Great Australian Invention. Engineering Heritage Australia Vol.1 No.4 (Sept 2014):10-11.

[63] http://www.legislation.nsw.gov.au/#/view/EPI/2005/590/full (accessed 29 September 2016 at 04:15)

[64] Los folletos afirman que se pueden avistar delfines, tiburones, ballenas y pingüinos azules, muchos de ellos en su ruta migratoria de la Antártida a las cálidas aguas tropicales de la Gran Barrera de Coral, aunque hay que saber verlos.

[65] Los primeros diseños (1913-1914) se atribuyen al oficial de la armada, el Coronel español Alfred Spain; posteriormente el Public Works Department tomó las riendas del proyecto en 1915.

[66] En 2004 se ha construido la nueva entrada superior al zoo, comprendiendo la remodelación del antiguo edificio de acceso y un nuevo aparcamiento, parada de tranvía y centro de visitantes con tienda y cafetería (BVN Architecture, 2004), premiados en 2012 con el Institute's Lloyd Rees Award for Urban Design. Jackson Teece ha diseñado varias de los nuevos proyectos: Wild Asia (2006), las instalaciones para los elefantes machos y Great Southern Oceans (2008), y el recinto de los chimpancés (2011). Uno de los últimos proyectos es el Lemur Forest Adventure (Hill Thalis Architecture & Urban Projects - Jane Irwin Landscape Architecture, 2013), sobre las antiguas piscinas de focas, incorporando un paseo a través del bosque, un recorrido entre los lémures e instalaciones nocturnas [12:10-13]. Actualmente hay un nuevo masterplan en curso que presta especial atención a las especies en peligro de extinción con nuevos proyectos como Sumatran Tiger Experience (2016).

[67] Como posible explicación del incidente inaugural, el SMH menciona el descontento creado por el poderoso líder laborista John T. Lang (1876-1975). Cuando retomó el poder en 1930, lanzó un plan de lucha contra la depresión y pidió al gobierno federal una moratoria sobre los créditos Británicos y la reducción de los intereses de los bonos del gobierno. La conferencia de State Premiers de 1930 adoptó otro plan, de subida de impuestos y reducción de pensiones y de los salarios a los funcionarios, y Lang decidió no pagar los intereses de los bonos emitidos en NSW. Pero el Primer Ministro abonó los intereses con fondos federales e introdujo legislación para recuperar el dinero de los fondos del gobierno de NSW. Lang no quiso pagar y retiró los fondos del estado de los bancos federales. Eso desencadenó una oleada de retirada de fondos y forzó al State Government Savings Bank [Caja de ahorros del gobierno estatal] a cerrar sus puertas. Consecuentemente, Lang fue cesado en mayo de 1932, dos meses después de la inauguración del puente.

[68] https://learn2sail.com.au/wp-content/uploads/2015/11/sstart2013.jpg

(Buscada en Chrome 28/11/2016: Regata Sydney - Hobart / imagenes -grandes -etiquetadas para reutilizacion)

[69] Fuegos artificiales de año nuevo 2016 en Sidney. Video: http://www.rtve.es/alacarta/videos/noticias-24-horas/24h-ano-nuevo-australia-311215/3429715/

[70] http://static.dnaindia.com/sites/default/files/2015/12/31/410087-new-year-picturereuters.jpg

[71] En esta tierra habitaba el clan aborigen Wangal y tras la llegada de la primera flota en 1788, un grupo de exploradores lo denominó The Flats. En 1807 pasó a formar parte de Newington Estate, adquirido por John Blaxland, y a finales del siglo XIX el gobierno adquirió parte de la tierra para construir una residencia de la tercera edad para mujeres. Posteriormente gran parte del terreno se recuperó del río y de los humedales para construir vertederos, llegando a albergar ocho de los vertederos de la ciudad. El área tuvo durante varios años actividad industrial y militar alojando un matadero, una fábrica de ladrillos y un arsenal militar. A mediados de los 1980, en la zona próxima a Australia Avenue se promovió un parque tecnológico para albergar a varias empresas que no llegó a cuajar y se trasladó finalmente a Eveleigh.

[72] https://www.rbgsyd.nsw.gov.au/Venue-Hire/Wedding-Ceremonies

[73] El barrio de Kings Cross, formado en torno a la intersección en alto de William Street, Darlinghurst Road y Victoria Street, un lugar desde siempre llamado The Cross, siempre fue una zona de vida intensa con fama de albergar el crimen organizado. Su proximidad al puerto, específicamente por el lado de Elisabeth Bay, cerca de la base naval de Garden Island, garantizaba el flujo de marineros y tropas desde la época de la guerra del Pacífico y la zona se llenó de bares, teatros y locales de vida nocturna.

[74] La noche en King Cross: Keep Sydney Open. Monocle, 95:087

[75] http://www.nyu.edu/content/dam/nyu/globalPrgms/documents/Sydney/Syllabi/NODEP-UA9TBA_Martin_20131.pdf

© ACS, Actividades de Construcción y Servicios, S.A., 2016
© Miguel Aguiló, 2016

Equipo redactor y editor:
Patricia Hernández Lamas (Arquitecto)
Ana Rubio Gavilán (Ingeniero de Caminos)
Oscar Castro Cuartero (Ingeniero de Caminos)
Beatriz Cabau Anchuelo (Arquitecto)

Diseño y maquetación: Roberto Turégano y Julián Ortega
Preimpresión: Museoteca
Producción: Ofur Soluciones Gráficas, S.L.

ISBN: 978-84-617-5921-7
Depósito legal: M-39047-2016

Reservados todos los derechos.
Prohibida la reproducción total o parcial
por cualquier medio sin la debida autorización

Grupo ACS
Avenida Pío XII, 102
28036 Madrid
Tel. 91 343 92 00
www.grupoacs.com