# Ciudades para la gente

Jan Gehl





Foto: Ashley Bristowe

**Jan Gehl** es arquitecto y ha ejercido la docencia en la Academia Real Danesa de Bellas Artes. Es socio fundador del estudio Gehl Architects – Urban Quality Consultants (Gehl Arquitectos – Consultores de Calidad Urbana) y ha escrito, entre otros, los libros *La humanización del espacio*, *Nuevos espacios públicos* y *Nuevos espacios urbanos*, que se encuentran traducidos al castellano. Sus proyectos de mejora urbana se han implementado en Copenhague, Estocolmo, Rotterdam, Londres, Amman, Muscat, Melbourne, Sidney, San Francisco, Seattle y Nueva York.

Es miembro honorario de RIBA (Instituto Real de Arquitectos Británicos), AIA (Instituto Americano de Arquitectos), RAIC (Instituto Real de Arquitectura de Canadá) y PIA (Instituto de Arquitectura de Pretoria).

"Jan Gehl es nuestro gran observador de la calidad urbana y un filósofo indispensable a la hora de pensar a las ciudades como portadoras de soluciones para las crisis ambientales y sanitarias a las que nos enfrentamos. Si consideramos que más de la mitad de la población mundial reside en áreas urbanas, el planeta entero necesita aprender las lecciones que ofrece *Ciudades para la gente*".

—Janette Sadik-Khan, Comisionado del Departamento de Transporte de la Ciudad de Nueva York.

"Este libro desarrolla muchas de las ideas de Gehl, examina algunas de las ciudades mundiales que han logrado mejoras urbanas en las últimas décadas y enuncia cuáles son los desafíos de cara al futuro. Numerosas generaciones disfrutarán de vidas más plenas y las ciudades se volverán más competitivas si sus autoridades siguen estos consejos".

—Enrique Peñalosa, ex alcalde de Bogotá, Colombia, y Presidente de la Mesa de Directores del Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo de Nueva York.

"Jan Gehl continúa asombrándonos con su pericia para detectar qué cosas son las que hacen que una ciudad sea vital. En este libro, basado en el trabajo que ha realizado en Europa, Australia y el continente americano, desarrolla una mirada global en base a datos comparativos sobre cómo los peatones usan el espacio público. El profundo atractivo que ejerce Gehl se sostiene en ver la manera en que ha logrado ayudar a transformar ciudades, que pasaron de estar dominadas por los autos a ser sitios seguros para la gente".

—Peter Newman, Profesor de Sostenibilidad, Universidad de Curtin, Australia, y coautor del libro *Resilient Cities* (Island Press). Cities (Island Press)

ISBN 978-987-9393-80-2



Ediciones Infinito

ONU HABITAT
POR UN MEJOR FUTURO URBANO

# Ciudades para la gente

# Ciudades para la gente

Jan Gehl

ONU HABITAT
POR UN MEJOR FUTURO URBANO

Ediciones Infinito

**Gehl, Jan**

Ciudades para la gente. - 1a ed. - Ciudad Autónoma de Buenos Aires : Infinito, 2014.
280 p. ; 25×19 cm.

Traducido por: Juan Décima
ISBN 978-987-9393-80-2

1. Urbanismo. 2. Arquitectura. I. Décima, Juan, trad. II. Título
CDD 711

Título de la edición original: *Byer for Mennesker* (Bogværket, 2010)
Primera edición en español: 2014

Supervisión general: Cristina Lafiandra
Versión castellana: Juan Décima
Diseño Gráfico: Karina Di Pace
Imagen de tapa: *Rambla*, Casablanca, Marruecos. Fotografía de Lars Gemzøe, 2009.

© 2010 Jan Gehl
© de todas las ediciones en castellano
Ediciones Infinito, Buenos Aires, Argentina
email: info@edicionesinfinito.com
http://www.edicionesinfinito.com

Impreso por Platt Grupo Impresor
1000 ejemplares

ISBN 978-987-9393-80-2
Hecho el depósito que marca la ley 11.723
Impreso en Argentina, Printed in Argentina, 2014.

Las designaciones empleadas y la presentación de los materiales en esta publicación no implican de manera alguna que se exprese la opinión de la Secretaría de las Naciones Unidas, ya sea en relación a la legislación de cualquier país, territorio, ciudad o área, y de sus autoridades como a las delimitaciones de sus fronteras y límites. Referencias a las empresas, productos comerciales y procesos no implican respaldo a ellos de parte de las Naciones Unidas. Extractos de esta publicación, excluyendo las fotografías, pueden ser reproducidos sin autorización con la condición de que se indique la fuente correspondiente.




"Sobre todo, no pierdas tu deseo de caminar; yo mismo camino diariamente hasta alcanzar un estado de bienestar y al hacerlo me alejo de toda enfermedad. Caminando he tomado contacto con mis mejores ideas, y no conozco ningún pensamiento cuya naturaleza sea tan abrumadora como para que uno no pueda distanciarse de él andando."

Søren Aabye Kierkegaard
Filósofo danés, 1813-1855

# Índice


**VIII Prólogos e introducción**

VIII Prólogo, por Joan Clos
X Prólogo, por el autor
XII Introducción, ONU-Hábitat

**1 1. La dimensión humana**

1 1.1 La dimensión humana
9 1.2 Primero moldeamos a las ciudades — y luego ellas nos moldean a nosotros
19 1.3 La ciudad como lugar de encuentro

**31 2. Los sentidos y la escala**

33 2.1 Los sentidos y la escala
47 2.2 Los sentidos y la comunicación
55 2.3 La escala destrozada

**61 3. La ciudad vital, segura, sana y sostenible**

63 3.1 La ciudad vital
91 3.2 La ciudad segura
105 3.3 La ciudad sostenible
111 3.4 La ciudad saludable

**117** **4. La ciudad a la altura de los ojos**

118 4.1 La batalla por la calidad se da en la escala pequeña
119 4.2 Buenas ciudades para caminar
134 4.3 Ciudades buenas para las actividades de permanencia
148 4.4 Ciudades óptimas para el encuentro
158 4.5 La expresión propia, el juego y el ejercicio
162 4.6 Buenos lugares, escala justa
168 4.7 Por favor, que haya buen clima a la altura de los ojos
176 4.8 Bellas ciudades, buenas experiencias
182 4.9 Buenas ciudades para andar en bicicletas

**193** **5. La vida, el espacio y los edificios — en ese orden**

195 5.1 El síndrome Brasilia
198 5.2 Vida, espacio y edificios — en ese orden

**213** **6. Ciudades en vías de desarrollo**

215 6.1 Ciudades en vías de desarrollo
229 6.2 La dimensión humana — un punto de partida universal

**231** **Caja de herramientas**

**247** **Anexo**

248 Notas
252 Bibliografía
254 Illustraciones y fotos
255 Índice temático y de nombres

# Prólogo
## *por Joan Clos*

Las calles, las plazas y los espacios públicos han contribuido a definir las funciones culturales, sociales, económicas y políticas de las ciudades. Históricamente han sido —y continúan siéndolo— la primera vara con la cual medir el "estatus" de un lugar, y su transformación desde un asentamiento caótico y desorganizado hasta ser una ciudad establecida.

Sin embargo, a menudo la mala calidad y el bajo mantenimiento de estos espacios reflejan una disminución de la calidad física, económica y social de una ciudad, a la vez que alientan una espiral del declive. Un espacio público de "calidad" provee conectividad y acceso físico, protección del crimen, cobijo del clima, aislamiento del tránsito, oportunidades para descansar y trabajar, como así también chances de congregarse. Espacios vivibles y calles vibrantes deben ser abordados como áreas multifuncionales que sirvan para la interacción social, el intercambio económico y la expresión cultural para una amplia variedad de participantes.

Los recientes estudios realizados por ONU-Hábitat[1] informan que las ciudades de los países en vías de desarrollo cuentan con una cuota muy reducida de territorio para destinar al espacio público, la conectividad y las calles. Muchas veces, este se configura de manera que minimice la conectividad y los movimientos de las personas, y así se preservan enclaves de riqueza y se privilegia el transporte automotor, dejándole a la movilidad peatonal caminos marginales sin planificar. En estas áreas, no solo se ha deteriorado la movilidad tornándose ineficiente, sino que el público se ha quedado sin espacio crítico donde se pueda localizar infraestructura y servicios. Como resultado de esto, los individuos padecen costos adicionales de mantenimiento, o bien se ven impedidos de acceder a servicios básicos.

ONU-Hábitat alienta un proceder holístico que considere las calles como espacios públicos capaces de englobar los conceptos de vitalidad y completitud. Un buen patrón de calles contribuye al desarrollo de la infraestructura, mejora la sostenibilidad ambiental, permite una mayor productividad, enriquece la calidad de vida, promueve la equidad y la inclusión social.

Tradicionalmente desdeñado y menospreciado por las autoridades de los países emergentes, el verdadero espacio público de a poco es reconocido como un prerrequisito para la vida sustentable. La calle emerge como el espacio público primordial en numerosos asentamientos urbanos de distintos lugares del mundo, que no destinan la suficiente cantidad de metros cuadrados para los intereses comunes. Las calles le brindan a la ciudad un canal estructurador en el que confluyen el significado social, la movilidad personal y comercial, el compromiso cívico, la salud humana y la integridad ambiental. Sin estos recursos espaciales donde pueden ocurrir los intercambios

[1] *Streets as Public Spaces and drivers of Urban Prosperity* (Nairobi: UN-Habitat, 2013).

personales, culturales y económicos, las ciudades se convierten en lugares de exclusión, prohibición, degradación ambiental y esterilidad económica.

El rol que cumplen los espacios públicos en los procesos de desarrollo urbano sostenible aún es vagamente comprendido e implementado. Los mecanismos clave que intervienen en su creación y mejoramiento no son entendidos, algo que también sucede en los casos en que es necesario generar nuevo territorio urbano, donde su crecimiento balanceado puede servir para crear oportunidades económicas para la ciudad y el país. Al dirigir su atención hacia las variables que contribuyen al desarrollo de un espacio público y privado y a la relación entre ellos, las ciudades están preparadas para acentuar economías urbanizadas (la creación de valor a través de la asignación de tierras para el desarrollo urbano) y economías de aglomeración (aprovechar los costos más bajos y la mayor eficiencia que provee la densidad urbana).

En medio de este panorama, nos alegra anunciar la aparición de *Ciudades para la gente*, una publicación que ofrece una mirada general acerca de los diferentes aspectos que se deben considerar a la hora de diseñar un espacio público de calidad, con el énfasis puesto en la importancia que tiene el hecho de hacer revivir la dimensión humana de los asentamientos urbanos. El libro presenta numerosos ejemplos de prácticas exitosas en distintas partes del mundo, además de proponer diversas herramientas que pueden ser utilizadas por el diseño urbano. ONU-Hábitat está convencido de que *Ciudades para la gente* contribuye a enriquecer el debate general acerca de la importancia de los espacios públicos como medio para incrementar la tolerancia, mejorar la calidad de vida y crear prosperidad para todos.

**Dr. Joan Clos**
SUBSECRETARIO GENERAL Y
DIRECTOR EJECUTIVO GENERAL
DE LAS NACIONES UNIDAS

noviembre 2013

# Prólogo
## *por el autor*

Me gradué como arquitecto en 1960, lo cual significa que ya llevo más de 50 años monitoreando cómo se lleva adelante el desarrollo urbano. Tener una perspectiva tan amplia puede ser visto como un privilegio, pero la travesía recorrida hasta aquí también ha estado plagada de preocupaciones.

El modo como las ciudades se planean ha cambiado significativamente a lo largo del último medio siglo. Hasta 1960, las urbes del mundo se desarrollaban primordialmente en torno a la experiencia adquirida a lo largo de los últimos siglos. La vida urbana era una parte vital de este bagaje de experiencias, y se daba por sentado que las ciudades se construían para la gente.

En paralelo al constante crecimiento urbano, se comenzó a delegar el desarrollo de las ciudades en los planificadores profesionales. Las teorías y las ideologías empezaron a reemplazar a las tradiciones como las bases sobre las cuales se pensaba el desarrollo. La filosofía urbana del Movimiento Moderno, que consideraba a la ciudad como una máquina compuesta por diversas partes separadas de acuerdo con su función, se convirtió en una doctrina influyente.

Dentro de este período también surgieron los planificadores de tránsito, los cuales irrumpieron con ideas y teorías que aseguraban las mejores condiciones urbanas posibles… para los automóviles.

Ni los planificadores urbanos ni los de tránsito le asignaban prioridad al espacio público o a la vida urbana, y por muchos años se operó sin saber de qué manera las estructuras físicas influían sobre el comportamiento humano. Las consecuencias drásticas que el modelo modernista de planificar le infligió al modo como las personas usan el espacio urbano no se evidenciarían hasta mucho más tarde.

A todo nivel, el planeamiento de las ciudades a lo largo de los últimos 150 años ha sido problemático. En general, no se ha reconocido que la vida urbana pasó de ser parte de una tradición a convertirse en un aspecto que depende enteramente de un adecuado proceso de planeamiento.

Ahora, después de muchos años, hay buenas noticias. Se ha conseguido recolectar una significativa cantidad de información en torno a la conexión que hay entre la forma física y el comportamiento humano. Al mismo tiempo, las ciudades y sus residentes se han vueltos más activos a la hora de exigir que haya una planificación que considere a las personas. A lo largo de los últimos años, numerosas ciudades en distintas partes del mundo han hecho un esfuerzo serio por tratar de hacer realidad el sueño de mejores urbes para las personas. Es posible encontrar proyectos así como estrategias urbanas que indican una nueva dirección tras años de negligencia.

Actualmente se acepta que el cuidado de la vida urbana y de las personas en el espacio público debe jugar un rol central a la hora de planificar ciudades y áreas urbanas.

Espero que este libro pueda hacer una modesta contribución a esta importante y nueva orientación.

Es con gran alegría que veo que este libro se traduce al español. Tanto los individuos como los políticos, los planificadores y los arquitectos de habla hispana tendrán acceso a este cuerpo de conocimientos, que está basado en mi experiencia de 50 años trabajando en torno a las personas que habitan en las ciudades.

También me da mucha felicidad que esta versión en español se haya realizado gracias a la iniciativa de ONU-Hábitat. Estoy seguro de que a través de esta organización el mensaje humanista de este libro llegará lejos y será correctamente utilizado. Agradezco profundamente a ONU-Hábitat por su interés y esfuerzo.

**Jan Gehl**
ARQUITECTO

Copenhague, 1 de noviembre de 2013

# Introducción
## *por ONU-Hábitat*

Las ciudades son los lugares donde las personas pueden satisfacer sus necesidades básicas y, a la vez, encontrar bienes públicos esenciales. Las ambiciones, las aspiraciones y otros aspectos intangibles de la existencia humana también se materializan en las urbes, las cuales ofrecen aportes tanto para la contención como para la felicidad de sus habitantes y el bienestar colectivo, y busca que cada ciudadano pueda aumentar sus chances de prosperar.

ONU-Hábitat promueve una ciudad orientada hacia las personas, que sea capaz de integrar lo concreto con otros aspectos más inmateriales de prosperidad y sostenibilidad. Este tipo de ciudad logra obtener menores costos energéticos, produce una huella ecológica más pequeña, cuenta con una forma más compacta, tiene mayor heterogeneidad y funcionalidad y ofrece a sus habitantes protección contra nuevos riesgos. A la vez, permite que haya una mayor provisión de bienes públicos. Desde luego, es importante destacar que esta urbe está diseñada a una "escala humana" más adecuada, que da lugar a un aumento de la cantidad de espacios creativos donde puede desarrollarse la interacción social, lo que redunda en una mejora de la calidad de la vida urbana.

La calidad de la vida urbana es esencial para que las ciudades prosperen. Las urbes que logran mejorar las condiciones de vida para sus ciudadanos experimentan mayores niveles de prosperidad, y al mismo tiempo es probable que se encuentren más avanzadas en lo que hace a las cuestiones de sostenibilidad. Estas ciudades buscan conseguir equidad social en base a una estrategia de dar acceso a los bienes y a los espacios públicos a una mayor cantidad de población, impidiendo al mismo tiempo que se produzca la apropiación privada de estos sectores de modo que se logre una mejor calidad de vida para todos. Las ciudades demuestran un compromiso para mejorar la calidad de vida cuando revalúan su concepto de lo "público" y, a partir de esto, proveen más zonas verdes, parques, infraestructuras para la recreación y otros espacios públicos.

Las ciudades pueden y deben recuperar el control sobre sus destinos a partir de una revigorización de la planificación urbana y del diseño, con el objetivo de lograr un progreso económico y un desarrollo armonioso para todos. El planeamiento no se propone fabricar imágenes sino la posibilidad de hacer algo diferente; es el marco operativo a través del cual una propuesta se transforma en realidad, usando el espacio como un recurso esencial para conseguir el desarrollo y, a su vez, convenciendo a los afectados a lo largo del proceso.

La agencia de las Naciones Unidas a cargo de los asentamientos humanos y el desarrollo urbano sostenible, ONU-Hábitat, promueve una noción renovada del planeamiento urbano y del diseño que se apoya sobre la

sostenibilidad y el acceso igualitario a lo "público" mediante políticas y estrategias adecuadas. ONU-Hábitat entiende que la planificación urbana y el diseño son medios a través de los cuales es posible reconciliar e integrar cuestiones ambientales, económicas, espaciales, sociales y culturales de la ciudad. ONU-Hábitat trabaja sobre la dimensión técnica así como sobre la política del diseño urbano. Gracias a este modo de operar, logra que las autoridades locales se involucren en la tarea de moldear el crecimiento futuro de nuestras ciudades.

ONU-Hábitat busca relacionar, además, la planificación urbana y el diseño con los sistemas de gobierno y el mantenimiento de las infraestructuras. Creemos que con la combinación de estas tres aristas lograremos llevar adelante todo el ciclo de la transformación urbana —desde la toma de decisiones y la implementación práctica hasta el mantenimiento y el *feedback*— de un modo más estratégico que si estudiáramos cada parte por separado.

ONU-Hábitat está particularmente interesado en monitorear el estado de las ciudades ubicadas en los países en vías de desarrollo. Estas urbes se enfrentan a problemas de pobreza, exclusión, inseguridad y degradación ambiental. La abismal diferencia entre ricos y pobres se ve materializada en la gran disparidad espacial que se observa entre la calidad de los lugares donde viven unos y otros. Esto se ve reflejado también en las contrastantes formas urbanas: las comunidades cerradas nacen y crecen a la par de barrios en pésimo estado y de villas de emergencia.

Un adecuado trabajo de planeamiento y diseño es la clave para cerrar esta brecha urbana; es asimismo una herramienta esencial para poder pensar en ciudades más inclusivas, más conscientes del medioambiente, vibrantes desde el punto de vista económico, y culturalmente significativas y seguras para todos. Para que este proceso sea efectivo, las disciplinas técnicas deben ser activas, enfocándose en la sostenibilidad y en el establecimiento de conexiones entre las personas que se interesen en crear oportunidades económicas y en cuidar el medioambiente, siempre partiendo del interés por el individuo.

ONU-Hábitat entiende que la planificación urbana y el diseño no pueden mejorar la calidad de vida de las ciudades de modo automático. Sin embargo, son capaces de transformar –mediante una correcta asignación de recursos y ejecución de presupuestos– visiones y valores políticos en la forma física de una ciudad. Estas disciplinas tienen que encontrar los caminos para crear urbes que les sirvan a todos, que otorguen oportunidades a los ricos y a los pobres por igual, donde las comunidades y sus intereses estén en el centro del proceso de la toma de decisiones sobre el desarrollo urbano, y donde se evite dejar a cualquier ciudadano expuesto al riesgo y a la vulnerabilidad, particularmente en el caso de los que sufren situaciones de pobreza.

Las ciudades que mejoren y logren que sus habitantes usen su espacio público contarán con una comunidad cohesionada, una identidad cívica y una calidad de vida. La vitalidad y el aprovechamiento continuo de las zonas comunes por parte de los habitantes desembocan en un ambiente urbano que está bien mantenido y seguro, convirtiendo así la ciudad en un lugar atractivo para vivir y trabajar.

El acceso libre a los espacios públicos no solo mejora la calidad de vida, es también el primer paso para el empoderamiento civil, desde donde se puede mejorar el acceso a instituciones y a espacios políticos.

Los espacios públicos y las calles son, y deben ser vistos como tales, áreas multifuncionales en las que se produce la interacción social, el intercambio económico y la manifestación cultural para una gran diversidad de actores. La planificación urbana tiene la tarea de organizar estos espacios, y el diseño tiene la responsabilidad de alentar su uso, logrando que transmitan una sensación de identidad y de pertenencia.

Es un gran placer para ONU-Hábitat haber podido trabajar con Jan Gehl en la tarea de promocionar un tipo de planificación urbana y de diseño que contemple en primer lugar a la persona. Gehl es reconocido y respetado por el compromiso que tiene en aportar argumentos convincentes y evidencias que demuestran cuán importante es invertir más en la vida pública. Ha publicado libros que se enfocan en la cuestión del hombre como un punto de partida para las ciudades. En su última publicación, *Ciudades para la gente*, articula una persuasiva serie de lineamientos donde propone usar el espacio como bloques con los cuales construir una ciudad más vivible. Comienza con una premisa fundamental: los edificios ocupan solo una fracción del territorio en las ciudades. El espacio público que queda entre ellos es tan importante como las mismas estructuras físicas.

En muchas urbes, especialmente las situadas en países en vías de desarrollo, los espacios públicos se encuentran desdeñados, abandonados o en un estado deplorable. Sin embargo, actualmente se pueden encontrar experiencias interesantes e innovaciones atrevidas en ciudades de distintas partes del mundo: se están reutilizando y reimaginando aquellos espacios que hasta ahora habían sido descartados, como herramientas que puedan servir para revigorizar comunidades y transformar las vidas de sus habitantes. El modo de operar que expone Gehl, centrado en dar prioridad a las personas, es una metodología que encontrará posibilidades de uso en ciudades atravesadas por las más diversas situaciones de desarrollo, con lo cual se concluye que esto merece estar disponible en más idiomas. ONU-Hábitat espera que el conocimiento y los procedimientos prácticos que se exponen en este libro influyan tanto en los que toman las decisiones como en los que trabajan en planificación urbana, en especial aquellos que se desempeñan en el hemisferio Sur.

La sociedad con Jan Gehl es parte de una serie de proyectos e iniciativas que lleva adelante el programa global de ONU-Hábitat, Prácticas en el Espacio Público. Lanzado en 2012, es una respuesta a los pedidos hechos por los estados miembros de las Naciones Unidas, que reclamaban que se desarrollase una estrategia, dirigida tanto a la formación de políticas públicas como a la creación de una guía programática que reivindicase al espacio público como un componente importante y tangible del esfuerzo por diseñar ciudades más habitables. Este programa consolida la experiencia que ha logrado reunir ONU-Hábitat a lo largo de más de 20 años trabajando con el espacio público y el desarrollo urbano.

A través del programa global de ONU-Hábitat, Prácticas en el Espacio Público, buscamos aunar el rico y diverso cuerpo de conocimientos desarrollado por nuestros socios expertos, como Jan Gehl, y a la vez transformarlo en herramientas prácticas y útiles, capaces de resolver las necesidades, las preocupaciones y los desafíos actuales que presentan las ciudades, en especial las de los países en vías de desarrollo. Esperamos poder difundir el conocimiento y la información que recogimos en relación con el rol del espacio público en el desarrollo urbano, y así provocar ideas nuevas y más progresivas como también nuevos enfoques y soluciones sobre cómo crear y manejar nuestras ciudades.


P ΛIKADO



# 1

# La dimensión humana

la dimensión humana — descuidada, eliminada, ignorada








1.1

# La dimensión humana

*la dimensión humana — descuidada, eliminada, ignorada*

Hace ya varias décadas que la dimensión humana ha sido minimizada como una cuestión a atender dentro del planeamiento urbano, mientras que otros temas, como el manejo del constante aumento del tráfico vehicular, han pasado a ser primordiales. A esto hay que sumarle que las diversas ideologías que han dominado la disciplina —principalmente el modernismo— le han otorgado cada vez menor prioridad al espacio público y al rol de la ciudad como lugar de encuentro para sus habitantes. Por último, no se puede dejar de mencionar que las fuerzas del mercado y ciertas tendencias arquitectónicas han dejado de hacer foco en las interrelaciones y los espacios comunes de la ciudad para hacer hincapié en los edificios individuales, que en este proceso se han hecho cada vez más aislados, introvertidos y desdeñosos.

Una característica común a casi todas las ciudades del mundo —independientemente de su ubicación, condición económica y estado de desarrollo— es que las personas que aún continúan usando el espacio público han sido bastante maltratadas.

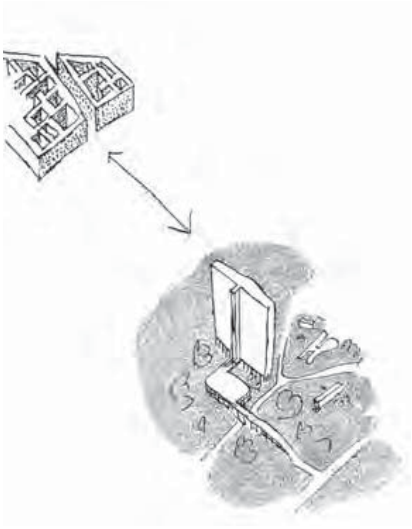
Los obstáculos urbanos, el ruido, la polución, la poca cantidad de espacio, el riesgo de accidente y condiciones de uso casi siempre deplorables son el panorama general con el que deben enfrentarse los usuarios en la gran mayoría de las ciudades.

Este cambio de escenario no solo ha reducido las oportunidades para que la caminata se desarrolle como forma de transporte, sino que también ha puesto en riesgo las funciones sociales y culturales que cumplen los espacios públicos. El lugar tradicional que ocupaba el espacio urbano como sitio de encuentro y foro social para los habitantes de las ciudades se ha ido reduciendo y en algunos casos se ha llegado gradualmente a eliminarlo.

*una cuestión de vida o muerte — que ya lleva 50 años*

Han pasado poco más de cinco décadas desde que la periodista Jane Jacobs publicó su emblemático libro *Muerte y vida de las grandes ciudades*, en 1961.[1] En ese escrito, la autora señala cómo el aumento masivo del automóvil y la ideología urbanística del Movimiento Moderno, que separaba los usos dentro de las ciudades y enfatizaba la construcción de edificios exentos, terminarían por destruir el espacio y la vida urbana, dando como resultado ciudades sin gente ni actividades. Jacobs también describe las ventajas de vivir y disfrutar de una ciudad vibrante, tal como ella lo hacía en el Greenwich Village en Nueva York, el sector donde ella vivió por muchos años.

El testimonio de Jacobs puede ser considerado como el grito inicial de una voz que clama por un cambio en la forma que diseñamos nuestras ciudades. Por primera vez en la historia, las urbes no eran concebidas como una red donde se fusionan espacios y edificios, sino como meras construcciones aisladas. Simultáneamente, el asfixiante tráfico automotor










Los modernistas rechazaban tanto a la ciudad como al espacio urbano y hacían énfasis en los edificios exentos. Esta ideología se hizo dominante en la década de 1960 y sus principios aún continúan siendo la norma para planificar numerosas áreas nuevas. Si a un equipo de planeadores se le pidiese que encontraran una manera de reducir las posibilidades de actividades entre edificios, difícilmente podrían encontrar un método más eficiente que los principios urbanos del Movimiento Moderno (diagrama de *A próposito del urbanismo*, de Le Corbusier, 1946.[2] Fotos de: Täby, Suecia; Melbourne, Australia; y Nuuk, Groenlandia).

estaba anulando cualquier vestigio de vida urbana que aún sobrevivía dentro del espacio de la ciudad.

## *progreso a pesar de los pronósticos funestos*

En las casi cinco décadas que han transcurrido desde 1961, investigadores y teóricos de la planificación urbana han contribuido al estudio y al debate en torno a la vida y a la muerte de las grandes ciudades. En ese sentido, se ha acumulado una gran cantidad de nuevos conocimientos al respecto.

Se han logrado avances también en el campo disciplinario propiamente dicho, tanto en términos de principios generales como de manejo del transporte. A lo largo de las últimas décadas, numerosas ciudades del mundo vienen trabajando en pos de revitalizar la vida urbana y mejorar las condiciones de circulación para los peatones al no darle prioridad en su gestión al transporte automotor.

También se ha registrado que a la hora de proyectar su desarrollo y crecimiento, las nuevas ciudades y áreas residenciales no se basan en los principios de planeamiento moderno. Es una señal positiva que el interés por construir complejos urbanos dinámicos y de uso mixto en vez de bloques aislados y de perímetro libre, ha aumentado y continúa creciendo.







Los automóviles invadieron las ciudades de modo masivo alrededor de la década de 1960, dando inicio así a un proceso que acabaría erosionando cualquier posibilidad de establecer un mínimo de vida urbana. Los daños que este fenómeno provocó se volvieron tan numerosos y constantes que hoy en día es casi imposible percibir cuán perjudicial ha sido el impacto del automóvil para la calidad de vida de nuestras ciudades (fotos de Italia, Irlanda y Bangladesh).

También han ocurrido cambios en el modo como se realiza la planificación del transporte. Han disminuido las facilidades que solían darse a los automóviles, se han introducido principios de "tráfico calmo" y se han tomado medidas para mejorar la seguridad vial.

No obstante estas iniciativas, el crecimiento del tráfico vehicular ha sido explosivo y mientras que en algunas partes del mundo han tomado nota de esto e intentan solucionarlo, en otros lugares simplemente lo han ignorado y ha empeorado.

*se necesita un esfuerzo mucho mayor*

A pesar de que el uso del automóvil ha aumentado a lo largo de las décadas, es posible encontrar señales de cambio en torno a la idea de vida urbana si se la compara con la falta de interés que existía por el concepto alrededor de 1960.

De manera esperable, estas mejoras se observan primordialmente en las zonas económicas más ricas del mundo, aun cuando en estos lugares también se haya adoptado la metodología del modernismo como punto de partida para sus nuevas áreas urbanas. En estas "ciudades felices"* la dimensión humana no es ni ha sido nunca una prioridad.

En los países en vías de desarrollo, en cambio, hacer lugar para la dimensión humana dentro de las ciudades ha sido una tarea muchísimo más compleja. La gran mayoría de la población se ve forzada a desarrollar sus actividades diarias dentro del espacio urbano y hay que decir que este ha funcionado razonablemente acorde con lo esperable. Pero cuando empieza a aumentar el parque automotor de forma acelerada, la competencia por el metro cuadrado se intensifica. Con el correr del tiempo, las posibilidades de lograr una buena calidad de vida urbana para los peatones disminuyen.

*la dimensión humana — la necesidad de una nueva dimensión del planeamiento*

Poco después del cambio de siglo, se observó que por primera vez en la historia la mayoría de la población mundial residía en ciudades. Las urbes han crecido velozmente y la expansión urbana, de ahora en adelante, solo se acelerará. Tanto las ciudades nuevas como las existentes deberán realizar cambios cruciales en las variables y prioridades que colocan en la balanza a la hora de trazar un plan urbano. Poner las necesidades de la población que usa y vive en las ciudades por delante de todo, es una tarea primordial de cara al futuro.

Esta es la base sobre la cual se trabajará en este libro, para hacer foco a su vez sobre la dimensión humana en el planeamiento urbano. Los gobiernos deben urgir a sus arquitectos y urbanistas para que incorporen la caminata en sus propuestas y así convertirlo en una política pública, capaz de contribuir en el desarrollo de ciudades vitales, sostenibles, sanas y seguras. También es necesario reforzar la función social del espacio público como un lugar de encuentro, una herramienta vital en pos de lograr una sociedad sostenible y una comunidad abierta y democrática.

*se buscan ciudades vitales, sostenibles, seguras y sanas*

En el comienzo del siglo XXI es posible observar ya los primeros desafíos globales que subrayan la importancia de colocar un mayor énfasis en la implementación de una dimensión humana. Lograr un proyecto que contemple desarrollar una ciudad vital, sostenible, sana y segura se ha convertido en un deseo urgente y casi unánime. En este sentido, incrementar el bienestar de los peatones y de los ciclistas es un paso fundamental para lograr estos cuatro objetivos principales: vitalidad, seguridad, sostenibilidad y salubridad. Una decidida iniciativa política que aliente a los ciudadanos a caminar y a usar la bicicleta lo máximo posible para realizar sus actividades diarias, por ejemplo, es una forma de encarar la búsqueda de estas metas.

*una ciudad vital*

Las posibilidades de lograr una ciudad vital aumentan cuando se logra convencer a una mayor cantidad de gente de que camine, use una bicicleta y resida dentro de la porción urbana de una ciudad. En los capítulos posteriores se discutirá acerca de lo importante que es tener espacios públicos ricos y variados en cantidad, como así también poder generar oportunidades para encuentros sociales y ofrecer propuestas culturales.

*una ciudad segura*

Una ciudad segura se obtiene al aumentar la cantidad de población que resida y circule dentro del espacio urbano. Si una ciudad desea alentar a sus habitantes a que caminen, debe tener atractivos para ofrecer, tales como la posibilidad de hacer trayectos cortos, tener espacios públicos atractivos y una variedad de servicios disponibles. Estos elementos incrementan la actividad y la sensación de seguridad dentro de los límites de una ciudad, ya

que hay más observadores en los edificios circundantes, que a su vez están interesados por los movimientos que suceden en la calle.

*una ciudad sostenible*

Enfatizar la movilidad "verde", es decir, viajar utilizando el sistema de transporte público, o bien caminar o usar una bicicleta, es el modo más eficiente de lograr una ciudad sostenible. Estas formas de transporte, además, le otorgan marcados beneficios a la economía y al medio ambiente, ya que reducen el consumo de recursos, limitan las emisiones de carbono y disminuyen los niveles de ruido.

Otro aspecto importante a tener en cuenta es que el interés de la población por estos sistemas alternativos se ve fortalecido cuando los usuarios se sienten seguros y cómodos yendo de un medio de transporte a otro, sea de un subterráneo a un tren o a un autobús. Tener un buen sistema de transporte público y una atractiva red de espacios públicos son dos caras de una misma moneda.

*una ciudad sana*

La salud de una urbe se beneficia enormemente si un individuo tiene la posibilidad de circular caminando o con una bicicleta para realizar sus actividades diarias.

Hay un incremento marcado en problemas de salud relacionados con el sedentarismo, ya que hay grandes segmentos de la población que solo se mueven en automóvil, de puerta a puerta.

Alentar a la gente a caminar como parte natural de su rutina diaria es un componente indispensable de cualquier política de salud pública que un gobierno interesado en estas temáticas debería encarar.

*cuatro objetivos — una política de acción*

En resumen, el interés por una dimensión humana dentro del planeamiento es el reflejo de que existe una demanda por mejor calidad urbana. Se pueden establecer conexiones directas entre las mejoras espaciales y su papel en lograr ciudades vitales, sanas, seguras y sostenibles.

Comparado con otras inversiones sociales —principalmente costos de salud pública e infraestructura automotora—, el precio de incorporar la dimensión humana es tan bajo que cualquier ciudad del mundo puede realizar inversiones en este área, más allá de su estado de desarrollo y de su capacidad económica. De cualquier modo, considerar y tener interés por estas cuestiones son la inversión primordial y los beneficios son indudablemente cuantiosos.



Una ciudad vital, segura, sana y sostenible es el objetivo principal del Plan NYC para la ciudad de Nueva York, implementado en 2007.[3]
En la imagen se ve una nueva vía para bicicletas y una vereda ensanchada sobre la calle Broadway, en Manhattan (realizada en 2008).[4]

## más caminos — más tráfico; menos calles — menos tráfico

Tras 100 años de existencia del tráfico automotor, la idea de que hacer más caminos solo lleva a más automóviles es aceptada como un hecho. En Shangai, China, y en otras grandes ciudades, puede verse cómo la realización de más vías de circulación ha llevado inexorablemente a un aumento del tráfico y de la congestión.

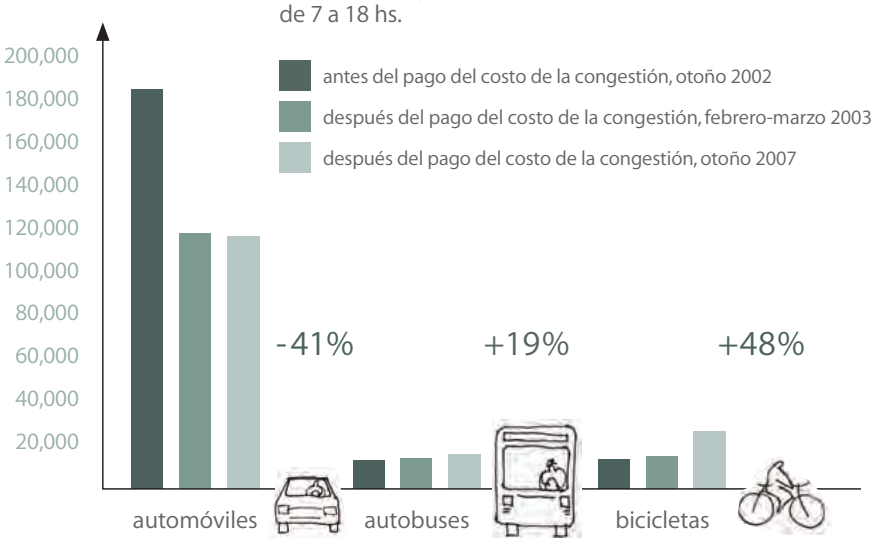


Cuando la extensa autopista Embarcadero, en San Francisco, se cerró tras el terremoto en 1989, la gente rápidamente modificó sus patrones de circulación y encontró vías alternativas para moverse. Actualmente el Embarcadero es un bulevar con árboles, por donde circula un tranvía y existen óptimas condiciones para el paseo en bicicleta y el disfrute de la vida urbana.



En 2002, Londres introdujo una tarifa a la congestión. En la práctica, esto significó que un conductor que quisiera entrar a determinadas partes de la ciudad debía pagar. Casi desde el arranque mismo de su implementación, esta medida llevó a una considerable reducción del movimiento vehicular. La zona tarifable fue luego ampliada y actualmente comprende cerca de 50 kilómetros cuadrados.[5]



## 1.2

# Primero moldeamos a las ciudades — y luego ellas nos moldean a nosotros

*planeamiento urbano y patrones de uso — cuestión de invitar al usuario*

Si observamos la historia de las ciudades, podemos ver claramente cómo las estructuras urbanas y el planeamiento han influido sobre el comportamiento humano y el modo como las ciudades funcionan. El Imperio Romano tenía sus ciudades coloniales, construidas en base a un diseño donde se habían fijado cuidadosamente el ancho de sus calles, sus foros, sus edificios públicos y sus cuarteles, una disposición que claramente remarcaba su carácter militar. La estructura compacta de las ciudades medievales, sustentada a partir de sus trayectos cortos, sus plazas y sus mercados, enfatizaba su carácter de centro comercial y dedicado a la artesanía. La estratégica renovación urbana de París, realizada por el Barón Haussman en los años posteriores a 1852, estructurada sobre las anchas avenidas, traía aparejada la intención de mantener un control militar sobre la población como así también proveer a la ciudad de un "bulevar cultural", que a su vez creó numerosos paseos y cafés que poblaron las calles de la urbe.

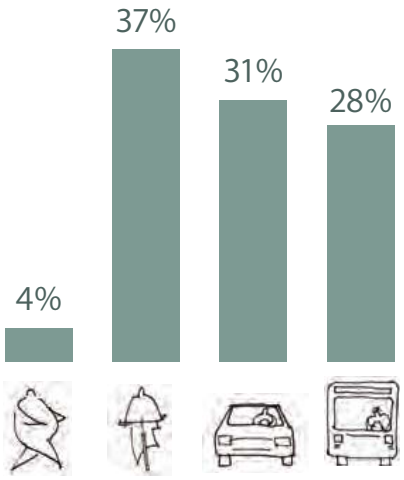
*más calles — más tráfico*

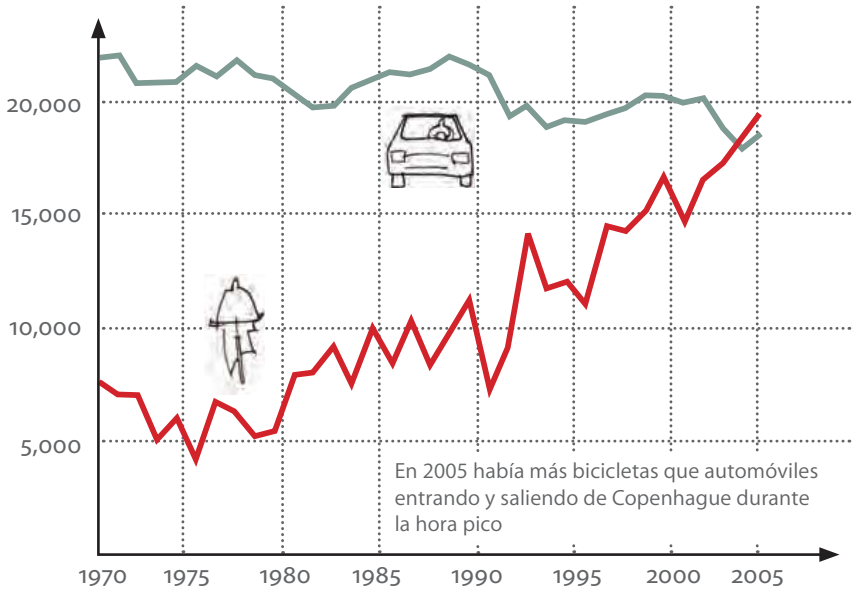
La conexión que existe entre crear facilidades para ciertos comportamientos problemáticos en un intento por manejarlos mejor, pero que a la vez alientan esos mismos comportamientos, se hizo evidente en las ciudades a lo largo del siglo XX. Con el propósito de hacerle frente al intensivo y cada vez más difundido uso del automóvil, se empezó a destinar todo espacio libre para el tránsito y el estacionamiento. Así, cada ciudad tuvo todo el tránsito que fuera capaz de manejar. En todos los casos, la construcción de más caminos y más playas de estacionamiento, tratando de aliviar el congestionamiento, ha resultado en exactamente lo contrario: más vías y más espacio para estacionar resultan en más automóviles. El volumen de automóviles por localidad actualmente es casi aleatorio y depende de la infraestructura de transporte que cada lugar posea. Como siempre se pueden encontrar nuevos destinos a los cuales conducir; realizar nuevos caminos es alentar a que la gente compre más vehículos.

*¿menos caminos significa menos tráfico?*

Si a mayor cantidad de automóviles hay más tránsito, ¿qué ocurriría si se deja de alentar a la población a que tenga y conduzca un automóvil? El terremoto de 1989, en San Francisco, provocó tales destrozos en la autopista Embarcadero, una vía que recorre la costa de la bahía y es una de las más transitadas de la ciudad, que debió ser clausurada. De golpe, una de las arterias más importantes de la metrópolis había desaparecido. Pero antes de que se iniciaran las obras de reconstrucción, se hizo evidente que la ciudad se las arreglaba bastante bien sin ella. Los usuarios rápidamente modificaron su comportamiento vial y, en vez de una autopista de varios

Abajo: yendo desde y hacia el trabajo en Copenhague (2005)




Hace ya muchos años que Copenhague alienta el uso de la bicicleta y, gracias a una extensa red de ciclovías, este medio de transporte se ha convertido en una alternativa sana y eficiente de circular. En 2008, los ciclistas ya representaban el 37% de todos los viajes que se realizaban ya sea yendo o volviendo de un lugar de trabajo. El objetivo es llegar al 50%.[6]




La aparición de una vigorosa cultura ciclista es el resultado de un esfuerzo de muchos años de alentar a los habitantes de Copenhague a que se muevan en bicicleta. Hacer ciclismo se ha convertido en una actividad fundamental para todos los estamentos de la sociedad, y se estima que más del 50% de la población anda en bicicleta todos los días.[7]







niveles, hay un bulevar urbano repleto de vegetación, con anchas veredas y un tranvía. En los años subsiguientes, San Francisco convirtió otras autopistas en pasajes urbanos, y se pueden encontrar ejemplos del mismo tipo de intervención en Portland, Oregon; Milwaukee, Wisconsin; y Seúl, Corea del Sur, diversas instancias que brindan testimonio de cómo los desmantelamientos de grandes vías de circulación resultaron en una disminución de la cantidad de tránsito.

En 2002, Londres puso en funcionamiento un sistema de tarifas para vehículos que quisieran entrar al centro de la ciudad. El efecto inmediato de este nuevo "arancel a la congestión" fue una disminución de un 18% del tránsito dentro de los 24 kilómetros cuadrados que comprendían esta zona. Algunos años más tarde, el tránsito volvió a aumentar y se resolvió subir la tarifa de 5 a 8 libras, lo que resultó en una nueva caída de la congestión. Esta iniciativa ha convertido el hecho de trasladarse en automóvil a la ciudad en una invitación vigilada. El tránsito se redujo, y el dinero recaudado se destinó a mejorar el sistema de transporte público, que ahora lleva mayor cantidad de pasajeros. Los patrones de uso han cambiado.[8]

*mejores condiciones para los ciclistas — resulta en una mayor cantidad de ciclistas*

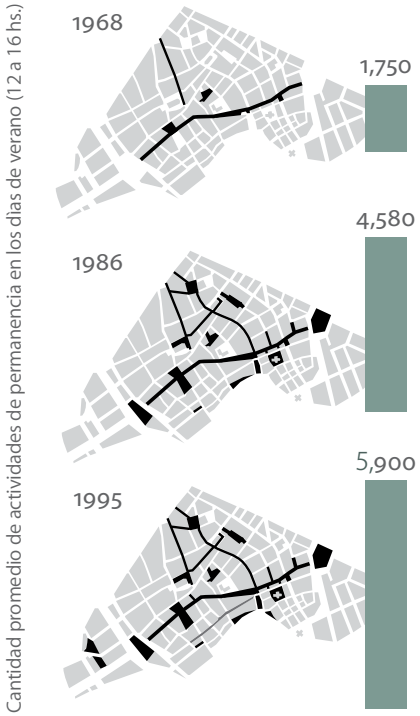
Copenhague viene reestructurando su red de circulación vehicular hace ya varias décadas, removiendo carriles y lugares para estacionar, en un intento por crear mejores condiciones para los ciclistas. Año tras año, la población es alentada a que circule más en bicicleta. Actualmente toda la ciudad está atravesada por un efectivo sistema de ciclovías, separado mediante curvas de las veredas y de las vías para automóviles. Las intersecciones entre calles tienen señalética específica para bicicletas, pintada de azul, lo cual, sumado a las luces especiales de tránsito que dan el verde para las bicicletas seis segundos antes que para los automóviles, refuerza la seguridad de los usuarios. En suma, se hizo una intensa campaña para convencer a la gente de que use este medio de transporte, y los resultados se ven reflejados en los patrones de uso.

El uso de la bicicleta se duplicó entre 1995 y 2002, y en 2008 las estadísticas reflejaban que el 37% de todos los viajes realizados a lugares de trabajo o de enseñanza se hacían sobre dos ruedas. El objetivo es incrementar este número en los años venideros.[9]

Nueva York comenzó un proceso de ampliación de las facilidades para los usuarios de bicicletas en 2007. Fotos de la 9º Avenida en Manhattan, en abril y noviembre de 2008, muestran el "estilo Copenhague" de las calles, donde se aprovechan los automóviles estacionados como escudos de protección para los ciclistas. El uso de la bicicleta se ha duplicado en Nueva York en solo dos años.
















En 1962, comenzó un proceso gradual en Copenhague por el cual aumentaban las zonas libres de automóviles. Estudios sobre la vida pública y el espacio público, realizados en 1968, 1986 y 1995, muestran que la cantidad de actividades que requieren un desarrollo en el tiempo (sentarse o tomar un café) se había cuadriplicado durante el período de estudio. A mayor cantidad de espacio ofrecido, más vitalidad llega a la ciudad.[10] Arriba a la derecha: Strædet, una calle de Copenhague, antes y después de su conversión en una zona exclusivamente peatonal en 1992. Abajo: Nyhavn, convertida en una vía peatonal en 1980.

Al mejorar las condiciones para los ciclistas, emerge una nueva cultura de la bicicleta. Tanto niños como ancianos, empresarios y estudiantes, padres e hijos y hasta los gobernantes y la realeza, todos usan este medio de transporte. Usar la bicicleta en la ciudad se ha convertido en la mejor forma de circular. Es más rápido y más barato que cualquier otra opción, además de ser bueno para la salud y para el medioambiente.

### *a mejores condiciones para la vida urbana — más vida urbana*

A esta altura, ya no sorprende encontrar que existe una relación directa entre alentar un comportamiento y ver un cambio en los patrones de uso, referida en este caso a la conexión entre el tránsito peatonal y la vida urbana.

Muchas ciudades antiguas fueron establecidas como urbes peatonales. Debido a una serie de razones, en algunos casos han continuado desarrollándose de esa manera hasta nuestros días. Esto puede haber sucedido, por ejemplo, si a causa de una topografía accidentada, el tránsito vehicular se haya tornado imposible de implementar, o porque las redes económicas y los lazos sociales se consolidaron en base a la circulación peatonal.

En este sentido, Venecia ocupa el sitial más elevado entre las viejas ciudades peatonales. En sus casi mil años de historia, ha funcionado siempre como una ciudad peatonal.

Hasta el día de hoy, Venecia continúa siendo una de las pocas ciudades del mundo que aún depende del tránsito de a pie, principalmente porque sus calles estrechas y sus numerosos canales impidieron que los automóviles pudieran ingresar a ella. En la Edad Media, Venecia era la ciudad más grande y rica de Europa. Esto, combinado con el hecho de que a lo largo de los siglos la ciudad se fue moldeando y adaptando el uso peatonal, hace que sea un modelo paradigmático de lo que es la dimensión humana.

Venecia lo tiene todo: una densa estructura urbana, distancias cortas a recorrer, espacios magníficos, un alto grado de uso mixto, locales llenos de actividad abiertos a la calle, una arquitectura de alto nivel y detalles de una gran factura —todo resuelto en una escala humana, a nivel del hombre. A lo largo de los siglos, Venecia ha ofrecido un escenario sofisticado para el desarrollo de la vida urbana, y continúa haciéndolo actualmente, lo que resulta en una gran invitación a caminar.

En la actualidad, podemos ver y analizar qué resultados han emergido del intento por alentar la movilidad peatonal y la vida urbana en ciudades antes dominadas por el automóvil, donde la dimensión humana pasó completamente desapercibida. En las últimas décadas, estas mismas ciudades han hecho esfuerzos por darle al tránsito peatonal y a la vida urbana mejores condiciones.

Para estudiar estos fenómenos, es particularmente interesante detenerse en distintos emprendimientos desarrollados en Copenhague, Dinamarca, y en Melbourne, Australia. No sólo por la manera en que estas ciudades mejoraron las condiciones para la circulación peatonal, sino porque realizaron un registro de cómo se hizo el proceso y por lo tanto lograron prever los cambios que ocurren en una ciudad paralelamente con la implementación de estas mejoras.

### *Copenhague — mejor espacio público, mayor vida urbana*

Tras someter sus áreas peatonales a años de descuido, Copenhague se convirtió en una de las primeras ciudades europeas en entender el cambio de los tiempos a comienzos de la década de 1960. Comenzó a reducir tanto el tránsito automotor como el espacio para estacionar en la parte más céntrica de la ciudad, y volvió a generar mejores condiciones para la vida urbana.

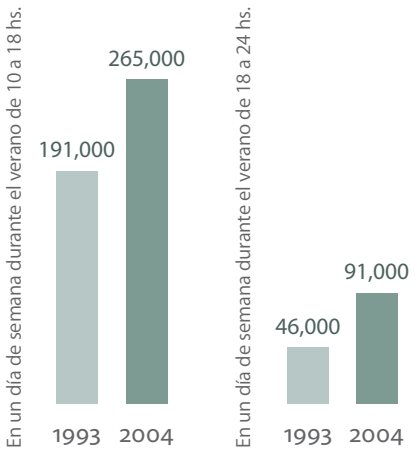
Cuando la calle principal de la ciudad, Strøget, fue convertida en una peatonal alrededor de 1962, el escepticismo fue mayúsculo. ¿Podía tener éxito un proyecto de este tipo en un país ubicado tan al Norte?

Después de tan solo un corto período, fue evidente que la iniciativa estaba logrando aceptación mucho más rápido de lo que cualquiera podría haber imaginado. El número de peatones ascendió a 35% solo en el primer año. Era más cómodo caminar y había más espacio para hacerlo. Desde entonces, muchas más calles se han reconvertido para facilitar el movimiento peatonal y la vida urbana, mientras que los lugares para estacionar se han ido transformando en plazas para acomodar la actividad al aire libre.

Entre los años 1962 y 2005, la superficie destinada para peatones y vida urbana creció siete veces: de aproximadamente 15 mil metros cuadrados hasta casi 100 mil.[11]

Investigadores de la Escuela de Arquitectura de la Academia Real Danesa de las Artes monitorearon el desarrollo de la vida urbana a lo largo de este período, y estudios realizados en 1968, 1986, 1995 y 2005 indicaron que había ocurrido un cambio significativo en la vida urbana. Las campañas

Tránsito peatonal en Melbourne






La ciudad de Melbourne, en Australia, llevó a cabo un intenso esfuerzo por mejorar las condiciones de vida dentro de la ciudad. Este proyecto empezó en 1993 y se extendió hasta 2004. Un estudio realizado en 2005 señaló que se había registrado un aumento del 39% en la cantidad de peatones con respecto a 1993, y que la cantidad de gente que permanecía por un cierto tiempo en la ciudad se había triplicado. Las propuestas de calidad han servido como una invitación directa para que aumente la actividad urbana en la ciudad.[12]



La plaza Federación es uno de los más nuevos y más eficientes espacios públicos de Melbourne. Muchos de los carriles, que antes no estaban lo suficientemente aprovechados, y las arcadas se han incorporado como espacio de permanencia. Dentro de todo, se han hecho esfuerzos importantes para invitar a los ciudadanos a que vuelvan a usar su ciudad.





para alentar a la población a caminar y a usar los espacios públicos de la ciudad habían dado lugar a un flamante patrón urbano: mucha más gente caminaba y permanecía dentro de las ciudades.[13]

Esta nueva forma de comportamiento urbano que se registró en la ciudad capital comenzó a repetirse en distritos más periféricos, donde en los últimos años muchas calles y plazas han pasado de ser "islas de tránsito" a ser sectores llenos de gente. La conclusión a extraer de la experiencia de Copenhague es irrebatible: si en vez de alentar a que a la ciudad vayan los automóviles se alienta a las personas al pedestrismo, la vida urbana aumenta decididamente.

### *Melbourne — mejores calles, más plazas y más vida en las calles*

Alrededor de 1980, el área central de Melbourne era una colección de edificios de oficina, inútiles y sin vida. La ciudad había sido bautizada como la "rosca" (*doughnut*), porque estaba vacía en el centro. En 1985, comenzó un ambicioso proyecto de renovación urbana para transformar el centro de la ciudad en un polo más atractivo para los más de tres millones de habitantes de la región. Entre 1993 y 1994, los problemas de la urbe fueron analizados, se documentó cómo era el comportamiento de la ciudad y se trazó una serie de iniciativas urbanas que debían desarrollarse a lo largo de la siguiente década.

Comenzando en 1994 y hasta 2004, se llevó a cabo una buena parte de esas propuestas. La cantidad de viviendas en la ciudad se multiplicó por diez, y la población pasó de mil personas (1992) hasta casi 10 mil (2002). El número de estudiantes en establecimientos educativos, ya sea dentro de la ciudad o en sus alrededores, se incrementó en un 67%. Se trazaron nuevas plazas, incluida la emblemática plaza Federación, y se construyeron pequeñas vías, arcadas y paseos a lo largo del río Yarra, destinados al tránsito peatonal y a instar a que la gente permaneciera en estos lugares.[14]

El factor decisivo, sin embargo, fue la intención de invitar a la gente a caminar en la ciudad. Desde su fundación, Melbourne había sido una típica ciudad colonial inglesa de calles anchas y manzanas regulares. Durante las primeras etapas del proceso de renovación urbana, se decidió implementar medidas para alentar a la gente a caminar. Las veredas se ensancharon, se realizaron nuevos empedrados con una piedra autóctona (llamada





Tras la conversión de New Road en una vía con prioridad peatonal en Brighton, Inglaterra, el tránsito de a pie se incrementó en un 62%, mientras que el número de actividades de permanencia tuvo un alza del 600%. Las fotos muestran el New Road antes y después de la remodelación de 2006.[15]





El río que atraviesa la segunda ciudad más grande de Dinamarca, Århus, había sido tapado y utilizado como una gran autopista antes de ser reabierto en 1998. Desde su reapertura, el sector para paseo peatonal a sus orillas se ha convertido en la zona más popular de la ciudad. Los valores inmobiliarios a lo largo del río están también entre los más altos.

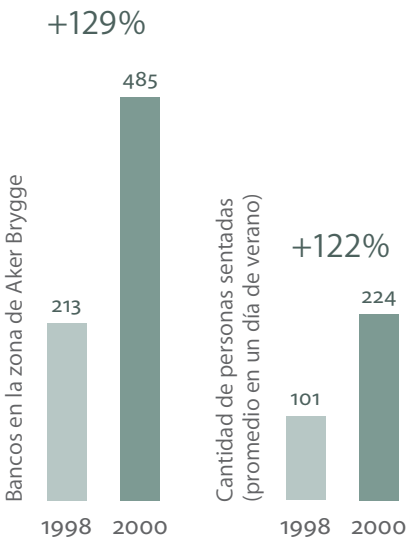
*Bluestone*), y también se diseñó un sistema de nuevo equipamiento urbano con materiales nobles. Tras instalar el concepto de que Melbourne era una ciudad amigable con los peatones, la siguiente iniciativa fue una estrategia "verde", que incluía la plantación anual de 500 árboles nuevos para así salvaguardar el carácter de la urbe y a la vez proveer sombra a las veredas. Iniciativas culturales como "vea arte en la ciudad" y un cuidado sistema de iluminación nocturno completaron un programa urbano que las autoridades han implementado con una clara política en mente: alentar a sus habitantes a caminar y a permanecer en la ciudad. Dos grandes estudios sobre espacio público y vida pública, realizados en 1994 y 2004, indicaban que el tránsito peatonal y las actividades de desarrollo en el tiempo habían aumentado marcadamente, en consonancia con estas mejoras urbanas. A la hora de sacar una conclusión, se puede decir que el flujo peatonal dentro del centro de la ciudad de Melbourne aumentó los días de semana un 39% en el horario diurno, mientras que por las noches, el movimiento peatonal se duplicó. Es interesante notar que el aumento se registró no solo a lo largo de las calles principales, sino en la totalidad del área central. La gente se siente inclinada a ir. Las actividades de permanencia también han aumentado de forma dramática. Las nuevas plazas, las veredas anchas y los pasajes renovados ofrecen nuevas y atractivas posibilidades de recorrer y permanecer en la ciudad, mientras que el nivel de actividad se ha triplicado en los días laborables.[16]

### *documentando la vida urbana — un instrumento importante para el desarrollo de la ciudad*

Los estudios realizados en Copenhague y en Melbourne son particularmente interesantes porque se pudo documentar cómo cambian los patrones de uso urbano de una ciudad y aumenta la vida pública en ella con solo mejorar las condiciones para los peatones y para el desarrollo de la vida urbana. Una conexión directa entre la calidad del espacio urbano y la concreción de un ámbito urbano se ha establecido tanto en Melbourne como en Copenhague.

### *mejor espacio urbano, mayor vida urbana*

A esta altura podemos afirmar que la conexión entre el uso que la gente le da al espacio urbano, la calidad de ese espacio y el grado de interés por







Invitaciones más modestas también pueden tener un efecto concreto. Al duplicar la cantidad de bancos para sentarse en Aker Brygge, en Oslo, se duplicó también la cantidad de gente que visita el sector.[17]

la dimensión humana es un patrón generalizado que puede verse en todas las escalas. Así como las ciudades pueden buscar alentar la vida urbana mediante diversas políticas públicas, hay sobrados ejemplos de cómo la renovación de un solo espacio y hasta el cambio de un mobiliario y algunos detalles pueden llevar a las personas a patrones completamente nuevos de comportamiento.

En Århus, Dinamarca, el río que había sido convertido en una autopista en la década de 1930, fue reabierto entre 1996 y 1998. En ese momento, se dispuso que las orillas del curso de agua funcionaran como sendas peatonales. A partir de entonces, esta zona se convirtió en el espacio exterior más intensamente usado de la ciudad. La remodelación ha sido tan popular y tan exitosa económicamente (el valor inmobiliario de los edificios que bordean el río se ha duplicado), que otra gran porción del río se abrió en 2008. Este nuevo tramo de espacio urbano y la invitación a usarlo ha llevado a su vez a nuevos patrones de uso dentro de la ciudad.

Algunos cambios tan simples, como por ejemplo la mejora de los bancos en el puerto de Aker Brygge, en Oslo, pueden también modificar significativamente los patrones de uso. Las viejas banquetas fueron reemplazadas en 1998 por modelos nuevos que tenían una capacidad de más del doble que las anteriores (129%). Encuestas hechas en 1998 y en 2000, antes y después de esta iniciativa, prueban que el uso de los bancos por parte de la gente ha aumentado casi en la misma proporción (122%).[18]

### *gente en la ciudad — cuestión de invitarla a venir*

A partir de estos datos surge la conclusión de que si se ofrecen mejores espacios públicos, el uso se incrementará, un razonamiento válido tanto para los grandes espacios como para los más pequeños, llegando inclusive hasta la escala del banco y la silla. También se puede ver que estas observaciones se mantienen constantes en lugares con culturas, climas y situaciones económicas y sociales muy distintas. El planeamiento puede influir los patrones de comportamiento y de uso de regiones y ciudades. Que la gente se sienta inclinada a caminar y a permanecer en los espacios urbanos es una cuestión íntimamente ligada a cómo se maneja la dimensión humana si se ofrecen los incentivos adecuados.

## actividades obligatorias, opcionales y sociales

Las actividades obligatorias son una parte integrada a nuestra vida, frente a las cuales no tenemos más opción que hacerlas.



Las actividades opcionales son recreativas y divertidas. La calidad urbana de una ciudad es un prerrequisito decisivo para este tipo de actividades.



Las actividades sociales incluyen cualquier tipo de contacto entre la gente y ocurren en todos los espacios de la ciudad.







1.3

# La ciudad como lugar de encuentro

*¡caminar quiere decir mucho más que circular!*

El concepto de "vida entre edificios" incluye una gran cantidad de actividades que la gente realiza cuando usa el espacio público: caminatas de un lugar a otro, paseos, paradas cortas, otras más largas, mirar vidrieras, conversaciones y encuentros, ejercicios, bailes, actividades recreativas, intercambio y comercio, se ven juegos, espectáculos callejeros y hasta mendigos.[19]

Caminar es el punto de partida de todo. El hombre fue creado para caminar, y todos los sucesos de la vida nos ocurren mientras circulamos entre nuestros semejantes. La vida, en toda su diversidad y esplendor, se muestra ante nosotros cuando estamos a pie.

En ciudades vitales, sostenibles, sanas y seguras, el prerrequisito para poder desarrollar una vida urbana es que existan oportunidades para caminar. Sin embargo, al tomar una perspectiva más amplia, salta a la vista que una gran cantidad de oportunidades recreativas y socialmente valiosas surgen cuando se las cultiva y se alienta la vida de a pie.

Durante muchos años, el tráfico peatonal fue tratado como una forma de circulación que pertenecía a la órbita de la planificación del transporte. Bajo esta forma de operar, las sutilezas y oportunidades que brinda la vida urbana fueron virtualmente ignoradas. Usualmente, para referirse al hecho de caminar, se hablaba de "capacidad de vereda", "tráfico de a pie", "flujos de peatones" y "cruces seguros de intersecciones".

Pero en las ciudades, ¡caminar es mucho más que solo circular! Hay contacto entre las personas y la comunidad, se disfruta del aire fresco, de la permanencia en el exterior, de los placeres gratuitos de la vida y de las diversas experiencias sensoriales. En su esencia, caminar es una forma especial de comunión entre personas que comparten el espacio público, como un lugar de circulación semejante a una grilla dentro de la cual se mueven.

*se trata también — y sobre todo — de la ciudad como lugar de encuentro*

Si observamos detenidamente los estudios sobre vida urbana que mencionamos antes, podemos ver que en todas las ciudades donde se mejoraron las condiciones para circular caminando, la cantidad de actividades que se pueden desarrollar a pie aumentan significativamente. También se observa un incremento en actividades recreativas y sociales.

Como señalamos antes, hacer más calles alienta a que haya más tránsito. Mejores condiciones para ciclistas alientan a más ciudadanos a andar en bicicleta, pero al mejorar las posibilidades para que la gente camine, no solo se vigoriza el tránsito peatonal sino que también —y sobre todo— se refuerza la vida urbana.

De esta manera, el debate sobre las cuestiones del tránsito pasa a formar parte de una discusión más amplia y más importante, relacionado con las condiciones de vida y con las opciones para el hombre dentro de la ciudad.





*vida urbana multifacética*

Una característica común de la vida dentro de un entorno urbano es la versatilidad y complejidad de las actividades, donde muchas veces se producen entrecruzamientos entre los recorridos peatonales que son eventuales y los que son necesarios, las detenciones, los descansos, las conversaciones y las permanencias en un lugar. Las acciones espontáneas, impredecibles y fuera de libreto, son una razón por la cual moverse de a pie dentro de una ciudad es una actividad tan atractiva. Estamos yendo hacia un lugar, mirando las personas y los sucesos que ocurren delante de nosotros y de golpe algo nos inspira a detenernos, a mirar más de cerca y, en algunos casos, hasta a parar y unirnos a él.

*actividades obligatorias — bajo cualquier condición*

Un claro patrón central emerge de esta gran diversidad de actividades que se dan en el espacio urbano. Una manera simple de entenderlas es poner a las tareas más importantes en una escala acorde con su nivel de necesidad. En un extremo se encontrarían las actividades obligatorias, que son las que las personas deben realizar sí o sí: ir al colegio o al trabajo, esperar un autobús, llevar las mercaderías a un cliente. Estas actividades son las que deben realizarse bajo cualquier tipo de condiciones.

*actividades opcionales — bajo las condiciones adecuadas*

En el otro extremo de esta escala, están las actividades recreativas, que por lo general son tareas opcionales que a la gente le gusta hacer: pasear, pararse en un mirador para observar un gran paisaje o sentarse para disfrutar del buen clima.

La gran mayoría de las tareas más placenteras se encuentran dentro de esta categoría de actividades opcionales, para las cuales es un prerrequisito indispensable que haya un espacio urbano de calidad.

Si las condiciones climáticas, como una tormenta o una nevada, hacen que sea imposible caminar, no se presenta problema alguno ya que no es posible hacer nada. A medida que las condiciones se vuelven tolerables, aumenta en la gente la necesidad de que haya actividades al aire libre. Y cuando el clima es decididamente óptimo, la población se vuelca a hacer numerosas actividades necesarias y una gran cantidad de opcionales. Los peatones detienen su marcha en ciertos puntos ya sea para apreciar el buen clima, una cierta

atracción o la vida urbana en general, mientras que más gente sale de sus casas y traslada sus actividades al espacio urbano. Sacan sillas de adentro de sus viviendas, a la vez que observan cómo sus niños juegan en la vereda.

*la versatilidad de la vida urbana depende en gran medida de cuán amable sea*

No se puede negar que el clima es un factor importante a la hora de definir si es posible realizar actividades al aire libre. Si hace mucho calor o mucho frío, o si está lloviendo, esto se vuelve prácticamente imposible.

Otra cuestión a tener en cuenta es la calidad física del espacio urbano. El planeamiento y el diseño pueden influir el tipo de actividades al aire libre que se quieran desarrollar, pero para alentar a la gente a usarlos también hay que incluir protección, seguridad, y una razonable cantidad de espacio y equipamiento adecuado que provea un atractivo visual.

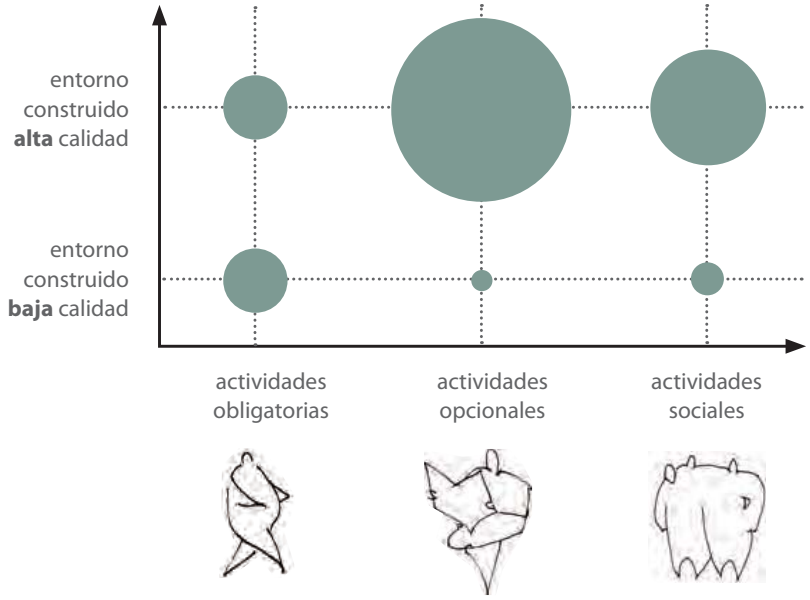
Los estudios sobre vida urbana que se realizaron en Copenhague y en Melbourne señalan que además de alentar a la gente a caminar, también es importante invitarla a participar de una vida urbana vital y variada.

*lograr una vida urbana diversa — una vieja tradición y una política urbana contemporánea*

Las ciudades y las áreas urbanas pueden proveer el escenario para ciertas actividades específicas. En las calles de Tokio, Londres, Sidney y Nueva York, la gente solo camina: no hay más lugar que para eso. En sitios turísticos, donde las prioridades son el consumo y el disfrute del tiempo libre, los usuarios son alentados a pasear y a permanecer. En ciudades tradicionales como Venecia, las personas entran en contacto con una vida urbana compleja y versátil, donde las condiciones son óptimas tanto para caminar como para detenerse y quedarse en ciertos lugares. Esta serie de patrones urbanos también pueden encontrarse en Copenhague, Lyon, Melbourne y otras ciudades, grandes y pequeñas, que en las últimas décadas han mejorado significativamente las condiciones para el desarrollo de la vida urbana. El tráfico peatonal ha crecido, y el número de actividades recreativas y opcionales también se ha incrementado.

*la interconexión entre la vida urbana y la calidad del espacio urbano: el ejemplo de Nueva York*

Si bien el tránsito peatonal ha sido siempre un factor preponderante de las calles de Manhattan, Nueva York, en 2007 se lanzó un ambicioso plan para alentar una mayor versatilidad de la vida urbana.[20] La idea era ofrecer




El gráfico representa la conexión entre la actividad al aire libre y el estado de las condiciones para realizar dichas actividades. A mayor calidad exterior, se observa un incremento particularmente alto de las actividades opcionales. Este aumento en el nivel de actividad a su vez lleva a una suba en las actividades sociales.





En 2009, se prohibió la circulación vehicular sobre la calle Broadway, en la ciudad de Nueva York, a la altura de Times Square y Herald Square. Esto significó la adición de más de 7 mil metros cuadrados de superficie para la vida urbana, y el nivel de actividad en la zona ha sido impresionante desde el primer día.[21] En la imagen, Times Square, antes y después de la implementación de la medida.

mejores opciones para el ocio y la recreación, una forma de complementar la gran vida peatonal que ya existía. Las veredas ensanchadas sobre la calle Broadway, por ejemplo, fueron aprovechadas para colocar sillas de café y bancos para los transeúntes, mientras que en Madison Square, Herald Square y Times Square se establecieron zonas libres de automóviles con numerosos espacios para peatones. En todos estos casos, estas nuevas oportunidades fueron aprovechadas de inmediato y han enriquecido la vida urbana, volviéndola más multifacética. Hasta en Nueva York se ve que hay una necesidad de más espacio urbano y un gran interés en participar más en la vida urbana ahora que hay más oportunidades y posibilidades de hacerlo.

### *las tareas opcionales y obligatorias son un prerrequisito para las llamadas actividades sociales*

Que tanto el carácter como el nivel de magnitud que alcanzará la vida urbana están influidos por la calidad del espacio público es una conexión importante en sí misma. Pero este hallazgo se hace más interesante si observamos la relación que se establece entre las actividades obligatorias y las opcionales y las denominadas actividades sociales. Si se alienta y se refuerza la vida urbana, se crean las condiciones necesarias para fortalecer las distintas actividades sociales que se dan dentro del entorno urbano.

### *las actividades sociales — la ciudad como lugar de encuentro*

Las actividades sociales incluyen todas las formas de comunicación que se dan entre las personas, y que requieren la presencia de otra persona, que ocurren dentro del espacio urbano. Si hay vida y actividad dentro de la ciudad, hay numerosos intercambios sociales, mientras que si las calles están vacías y desoladas, no ocurre nada.

Este tipo de actividades comprenden un espectro amplio de posibilidades. Existen las de carácter pasivo, como puede ser mirar y escuchar lo que ocurre alrededor de uno. Esta forma modesta de contacto es la actividad social más extendida en cualquier ciudad del mundo.

También hay contactos más activos. La gente se encuentra, saluda y charla con sus conocidos y amigos, tanto en la calle como en una esquina o en un café. Hay gente que pide indicaciones e intercambia comentarios sobre el clima o sobre la frecuencia de una línea de transporte. El contacto

más intenso a veces puede nacer a partir de estos pequeños encuentros. Surgen nuevos temas de charla e intereses compartidos. Aparecen conocidos en común. Las claves son la espontaneidad y la imprevisibilidad. Los tipos más usuales de esta clase de contacto se dan entre niños que juegan o entre jóvenes que usan determinadas partes de la ciudad como lugares de encuentro.

Por último, están las actividades que podemos catalogar como las del tipo común y planeadas: mercados, fiestas populares, encuentros, procesiones y manifestaciones.

*hay información importante y mucho que mirar*

Es sabido que mirar y escuchar lo que pasa alrededor es la forma más difundida de contacto social que existe. Este es también el tipo de intercambio que más puede ser influido por la planificación urbana. El grado de amabilidad de un espacio urbano va a determinar si generará el atractivo suficiente para que la gente se concentre allí y pueda conocerse. Este tema es importante, ya que estos contactos pasivos proveen el telón de fondo para que otras formas de comunicación se desarrollen. Al mirar, escuchar y experimentar nuestra realidad circundante, obtenemos información sobre la gente y sobre la sociedad. Es un buen comienzo.

Experimentar la vida urbana también es un entretenimiento divertido y estimulante. La escena cambia minuto a minuto, y hay mucho por observar: los comportamientos, los colores y las sensaciones. Todas estas experiencias están relacionadas con una de las cuestiones más importantes que hacen a la vida del hombre: sus semejantes.

*"el hombres es la alegría más grande del hombre"*

El dicho "el hombre es la alegría más grande del hombre" proviene de Hávamál, un poema de la *Edda poética* islandesa,** que tiene más de mil años y que describe de una manera muy simple el interés y el gozo que provoca la presencia de otro ser humano. Nada es más importante ni más persuasivo.[22]

Desde la primera infancia, vemos que los bebés se esfuerzan por tratar de mirar lo más posible. Luego buscan gatear, tratando siempre de seguir el movimiento o la actividad. Los chicos más grandes sacan sus juguetes a la cocina o al comedor, para estar así cerca de la escena social. Los juegos en el exterior no se dan únicamente en los parques ni en las zonas libres de tránsito, sino muchas veces en las veredas, en las calles, en las zonas de estacionamiento o en la puerta de entrada a la casa, donde están los



En todas las ciudades del mundo, la gente sentada sobre la vereda de un café dirige su atención a la principal atracción disponible: la vida urbana (Estrasburgo, Francia).

“el hombres es la alegría más grande del hombre”














adultos. Los jóvenes se juntan sobre los umbrales de ingreso a las casas y en las esquinas para seguir —y a lo mejor participar— de los sucesos urbanos.

Las chicas miran a los chicos, y viceversa, a lo largo de toda la vida. Los mayores siguen la vida de su barrio desde las ventanas, los balcones y los bancos de plaza.

A lo largo de la vida, experimentamos una constante necesidad por obtener nueva información sobre las personas y sobre cómo evoluciona la sociedad. Estos nuevos datos se recogen en infinidad de situaciones donde hay otras personas, los que muchas veces ocurren en los espacios públicos.

*la mayor atracción de una ciudad: la gente*

Estudios sobre distintas ciudades a lo largo del planeta ilustran cuán importante es la vida y la actividad urbana como fuente de atracción. La gente se concentra donde pasan cosas y espontáneamente busca la presencia de otros.

Puestos frente a la opción de caminar a lo largo de una calle desierta o una llena de gente, la mayoría elegiría circular por el camino donde se ve mayor actividad. El paseo será más interesante y habrá mayor sensación de seguridad. Una serie de análisis realizados en calles comerciales de Copenhague demuestra que cualquier evento o atracción donde se vea algún tipo de espectáculo atrae un mayor número de personas que simples comercios puestos uno a la par del otro. Distintos estudios realizados sobre bancos urbanos indican a su vez que aquellos lugares desde donde se observa el desarrollo de la vida urbana son usados mucho más intensamente que aquellos desde los cuales no se ve nada.[23]

La ubicación y el uso de las mesas y sillas de un bar sirven para corroborar todas estas observaciones. La atracción más importante sobre una vereda siempre ha sido poder ver la vida urbana que transcurre sobre ella. Por ende, la gran mayoría de las sillas en un café se disponen para poder ver el movimiento de la gente.

*el placer de la vida en la ciudad — representado en bosquejos arquitectónicos*

No hay documento que represente mejor el atractivo que significa la "vida entre los edificios" que los dibujos y los bosquejos de un arquitecto. Más allá de que la dimensión humana haya sido contemplada o no en el proyecto, los dibujos que se presentan siempre muestran gente alegre y riendo. Esta estrategia le da a los proyectos un aura de felicidad y un atractivo especial, transmitiendo la sensación de que abundan las condiciones para que la gente disfrute de estos espacios, más allá de que en la realidad esto se cumpla o no. Que a las personas les gusta estar en presencia de otros es obvio, ¡al menos en los dibujos!

*la historia como un lugar de encuentro — en una perspectiva histórica*

A lo largo de la historia, el espacio urbano ha funcionado como un lugar de encuentro para los habitantes de las ciudades. La gente se encontraba, intercambiaba novedades, hacía negocios y arreglaba bodas, los artistas callejeros ofrecían espectáculos y numerosos bienes se comercializaban. Sucesos urbanos, tanto grandes como pequeños, concentraban multitudes. Se celebraban procesiones, el poder se manifestaba, los premios y los castigos se llevaban a cabo públicamente, todo se desarrollaba a la vista. La ciudad era el lugar de encuentro.

*la invasión del automóvil y la ideología urbanística moderna*

El espacio urbano siguió siendo un importante lugar de encuentro social a lo largo del siglo XX, hasta que la ideología urbanística del Movimiento

Moderno prevaleció, lo que coincidió con la invasión del automóvil. La discusión en torno "a la muerte y a la vida" en las ciudades, iniciado desafiantemente por el libro de Jane Jacobs, en 1961, por un lado giró en torno a la gradual desaparición de espacios urbanos que pudieran funcionar como lugares de encuentro.[24] Y aunque el debate continúa y no se ha detenido desde entonces, en muchos lugares la vida urbana sigue siendo expulsada del entorno de la ciudad.

Las ideologías dominantes dentro del planeamiento han rechazado el espacio y la vida urbana como conceptos innecesarios y pasados de moda. La disciplina por su parte se ha dedicado intensamente a la tarea de construir un paradigma con el cual sistematizar, cual grilla racional, las actividades urbanas necesarias. Dependiendo de las circunstancias, el incremento del tránsito vehicular ha barrido con la vida urbana o ha hecho que la circulación peatonal se volviera imposible. El resultado de todo esto es que los intercambios y los servicios se han concentrado casi totalmente dentro de los *shoppings*.

### *las ciudades menospreciadas — ¡y la eliminación de la vida urbana!*

Vemos los resultados de estas tendencias en muchas ciudades, particularmente en el Sur de Estados Unidos. En una gran parte de los casos, la gente ha abandonado las ciudades y es casi imposible moverse entre las diversas localidades sin un automóvil. La caminata, la vida urbana y la ciudad como lugar de encuentro han sido todos eliminados.

### *la ciudad como un lugar de encuentro — en el siglo XXI*

El acceso indirecto a la información y a diversas formas de contacto ha crecido de modo exponencial en los últimos años. La televisión, Internet, los correos electrónicos y los dispositivos móviles nos posibilitan entrar en contacto de forma sencilla con gente alrededor de todo el mundo. Pero de tanto en tanto, surge una pregunta: ¿es posible que el lugar que ocupaba la ciudad como lugar de encuentro haya sido reemplazado por esta colección de opciones electrónicas?

El modo como se ha dado el desarrollo en las ciudades a lo largo de los últimos años sugiere un escenario completamente distinto. En este




Los pueblos sin gente son un fenómeno particular en el sur de Estados Unidos. Los peatones y la vida urbana han desaparecido, y para hacer cualquier actividad se necesita un automóvil (Clarksdale, Mississippi).




Nuevas formas de comunicación indirecta ya son una realidad. Pueden complementar, pero nunca reemplazar el encuentro cara a cara entre las personas.



marco alternativo, los contactos indirectos y el flujo de imágenes que muestran lo que otros han vivido no se convierte en sustituto de la vida urbana, sino en incentivo para que la gente se integre a esta red y desempeñe un rol más activo. Oportunidades para el encuentro cara a cara, y el sorpresivo e impredecible carácter que pueden tomar las vivencias y las relaciones humanas son cualidades intrínsecas que hacen de las ciudades lugares para el encuentro.

Es importante notar que en el mismo lapso durante el cual se ha visto un renacer de la vida urbana, los medios de contacto electrónico se han hecho masivos. Y necesitamos a ambos espectros de interacción.

Una gran cantidad de cambios sociales, que en su mayoría se han producido en los países más desarrollados del mundo, pueden ayudar a explicar este interés por circular y permanecer en el área urbana de las ciudades. Una




Caminar en la ciudad alienta la generación de experiencias para todos los sentidos, como así también la aparición de oportunidades adicionales de intercambiar miradas y sonrisas (Calle Robson, Vancouver, Canadá).







El espacio público cumple una función esencial, como un foro para el intercambio de ideas y opiniones.

mayor expectativa de vida, junto a una mayor disponibilidad de tiempo libre y a una mejor situación económica, han dejado como corolario más recursos para invertir en actividades recreativas y placenteras.

En 2009, la mitad de las viviendas de Copenhague estaban habitadas por una persona sola.[25] La reducción del tamaño de los hogares trae aparejada la necesidad de más actividades sociales fuera de ellas. Como resultado de las numerosas formas en que ha cambiado la estructura social y económica de la sociedad, actualmente mucha más gente lleva una vida más privada, con una casa, un automóvil y una oficina propia. En este contexto, aumenta el interés por solidificar los lazos con la comunidad.

Estos nuevos deseos y necesidades también ayudan a entender por qué ha aumentado el uso de los espacios públicos de las ciudades, una tendencia comprobable en todas las urbes que en los últimos años han hecho esfuerzos por tratar de que la gente volviera a participar de la vida urbana.

### *la ciudad como un lugar de encuentro — visto desde una perspectiva social*

Los espacios públicos urbanos proveen mayores posibilidades que los centros privados y comerciales para que los miembros de una sociedad se expresen, además de permitir que se desarrolle una serie de actividades que no encuentra cabida en otro lado.

El amplio espectro de actividades y actores que tiene cabida en el espacio público evidencia el rol que éste ocupa como un lugar potenciador de los lazos sociales. El hecho de que todos los grupos sociales, más allá de su condición etaria, social o económica, puedan encontrarse en el espacio urbano mientras desarrollan su vida diaria es un testimonio sobre su importancia. Es una buena manera de que toda la sociedad se entere de las particularidades que caracterizan a la comunidad de la que forma parte. También hace que la gente se sienta más confiada acerca de incursionar y experimentar situaciones que pueden darse en los más variados contextos.

Los diarios y la televisión, por su parte, representan la contracara perfecta de este escenario, en donde la gente experimenta de primera mano el palpitar de la ciudad. La información que brindan los medios se concentra

principalmente en hechos como accidentes, ataques y violencia, presentando así un panorama distorsionado de lo que realmente ocurre. En este tipo de atmósfera, es inevitable que el miedo y las generalizaciones abunden.

Es interesante notar que algunas de las principales estrategias para combatir el crimen tienen que ver justamente con fortalecer este espacio común, de modo que interactuar con personas distintas a uno sea parte de la rutina diaria. Conceptos como cercanía, confianza y consideración por el otro aparecen así como opuestos a muros, portones y a la presencia de la policía en la calle.

### *la dimensión democrática*

Las reglas de juego dentro del espacio público están determinadas por los intereses públicos, lo que asegura que existan oportunidades para que la gente intercambie mensajes personales, culturales y políticos.

La importancia del espacio urbano está contemplada en la Primera Enmienda de la Constitución de los Estados Unidos, donde proclama que sus ciudadanos gozarán tanto de la libertad de prensa como de la de reunirse. Su significación se ve refrendada a la vez por el hecho de que una de las primeras prácticas que los regímenes totalitarios generalmente prohíben es la de juntarse en los espacios públicos.

Al ser un ámbito donde se produce un encuentro abierto y franco entre las personas, el espacio público es un escenario donde pueden desarrollarse eventos masivos, ya sea actos políticos, manifestaciones y protestas, como así también actividades más modestas, tales como campañas para recoger firmas, distribuir volantes o encuentros comunitarios.

### *la ciudad como un lugar de encuentro — pequeños sucesos y grandes perspectivas*

La seguridad, la confianza, el fortalecimiento de los lazos sociales, la democracia y la libre expresión son conceptos clave a la hora de tratar de describir qué tipo de ideales están atados a esta idea de la ciudad como lugar de encuentro.

La vida en el espacio urbano lo abarca todo: desde un intercambio de miradas al pasar hasta grandes manifestaciones. Caminar a través del espacio público puede ser un objetivo en sí mismo, pero es también el comienzo de algo nuevo.

### *una ciudad hecha por la gente para la gente*

A diferencia de Venecia, los cascos urbanos recuperados de Copenhague, Melbourne y Nueva York no representan la añorada nostalgia por un pasado idílico. Son ciudades contemporáneas con economías sólidas y grandes poblaciones, que además cuentan con una gran variedad de servicios. Lo más notorio de ellas es que reflejan el creciente entendimiento de que las ciudades deben ser diseñadas para alentar el tránsito peatonal y la vida urbana. Estas urbes reconocen el impacto que la circulación a pie o a bordo de una bicicleta tiene para la salud y para el crecimiento sostenible de una ciudad. A su vez, admiten la importancia del espacio público como un lugar atractivo, informal y democrático para los residentes del siglo XXI.

Tras 50 años de ignorar la dimensión humana, al comienzo del nuevo siglo hay una necesidad y una voluntad de volver a crear ciudades para la gente.


RESTAURANT
Danielsen
SØLV



# 2

# Los sentidos y la escala



Nuestro cliente es un ser humano lineal, frontal y horizontal, que circula a una velocidad máxima de aproximadamente 5 kilómetros por hora (Laura, un año de edad).





Los elementos básicos de la arquitectura urbana son los espacios canales para circular y el espacio para permanecer. Las calles replican el patrón de movimiento de los pies y las plazas son las áreas donde el hombre puede mirar y experimentar sensaciones diversas (Stone Town, Zanzíbar, Tanzania y Ascoli Piceno, Italia).



Este pequeño pueblo está cuidadosamente encajado en una bahía, tal cual lo estaría un sofá esquinero en un living. Su espalda está "cubierta" y el entorno está resuelto en una escala humana. Es un buen lugar para estar; inclusive para una ciudad (Portofino, Italia).

## 2.1
# Los sentidos y la escala

*un mamífero lineal, frontal, horizontal, caminando a una velocidad máxima aproximada de 5 kilómetros por hora*

A la hora de pensar en diseñar ciudades para la gente, el punto lógico de partida es concentrarse en la movilidad y en los sentidos del hombre, ya que de ellos depende la capacidad biológica de las personas para comunicarse, comportarse y realizar actividades dentro del espacio urbano.

Los peatones del siglo XXI son el último eslabón de una cadena evolutiva que lleva ya millones de años. El hombre ha evolucionado hasta el punto de poder moverse despacio y de a pie, con su cuerpo siempre en posición erecta.

Mientras que nuestros pies pueden moverse hacia adelante con gran facilidad, les resulta mucho más dificultoso caminar hacia atrás o hacia los costados. Nuestros sentidos también han evolucionado para acomodarse a recorridos frontales, lentos, generalmente a lo largo de superficies horizontales.

Tanto los ojos como las orejas y la nariz apuntan hacia adelante para ayudarnos a detectar tanto la presencia de peligro como el posible surgimiento de caminos alternativos a medida que avanzamos. Los bastones y los conos en la retina del ojo están organizados para acomodarse a nuestro campo de experiencia horizontal y terrestre.

Podemos ver claramente hacia adelante, y también poseemos una mirada periférica hacia los costados. Hasta cierto punto, podemos mirar hacia abajo y hacia arriba, aunque en este último caso la dificultad es mayor. Nuestros brazos también se orientan hacia adelante, con lo cual pueden cumplir con la función de tocar cosas o de correr ramas que puedan aparecer delante de nosotros. Para resumir, el *homo sapiens* es un mamífero lineal, frontal, erecto, que se orienta horizontalmente en el espacio. Sendas, calles y bulevares son todos espacios para el movimiento lineal, el cual está codificado en las bases del sistema humano de locomoción.

Uno de los momentos más memorables en la vida de cualquier padre es el día en que su niño se yergue y empieza a caminar: ahora la vida está realmente por comenzar.

Este es nuestro cliente, un peatón con estos atributos, con estas potencialidades y limitaciones. Trabajar con la escala humana significa, básicamente, proveer buenos espacios urbanos que tengan en cuenta estas características dictadas por el cuerpo humano.

*distancia y percepción*

En sus dos libros, *El lenguaje silencioso* (1959) y *La dimensión oculta* (1966), el antropólogo estadounidense Edward T. Hall ha brindado un excelente resumen de la historia evolutiva de nuestra especie y una primera aproximación a la importancia que tienen los sentidos humanos.[1]

El desarrollo de los sentidos está vinculado a la evolución de la especie, y estos pueden ser clasificados en dos grupos: los sentidos de la distancia (la vista, el oído y el olfato) y los de la cercanía (el tacto y el gusto), que




Podemos distinguir a las personas a partir de los 100 metros de distancia, y observamos más detalles a medida que esa distancia se va acortando. Pero la experiencia se hace más interesante y atractiva cuando las personas se encuentran a menos de 10 metros de distancia. Lo ideal es llegar a rangos aún más cortos, donde podemos poner en juego todos nuestros sentidos.[2]

están relacionados con la piel y los músculos, con la habilidad para sentir el frío, el calor y el dolor, como así también las texturas y las formas. En el contacto entre las personas, los sentidos encuentran su campo de acción en distintos grados de distancia.

La vista es el más desarrollado de todos. Percibimos a las personas primero como una difusa figura en la distancia. En función de la cantidad de luz y de cómo es el fondo, podemos distinguir a las personas de los animales y de los arbustos a una distancia aproximada de 300 a 500 metros.

Solo cuando esa distancia se ha reducido a 100 metros, el ojo puede distinguir movimientos y gestos corporales. El género y la edad de alguien pueden ser determinados a medida que la persona se acerca y, por lo general, solemos reconocer a alguien recién cuando se ubica en un rango de entre 50 a 75 metros. El color del pelo y el lenguaje corporal también pueden detectarse a esta distancia.

Distinguimos expresiones faciales y señales emocionales cuando una persona se acerca entre 22 y 25 metros. Esto quiere decir que ya notamos si alguien está triste, contento, enojado o alterado. A medida que se acerca más, empezamos a percibir una mayor cantidad de detalles, ya que el campo de visión del observador pasa de concentrarse en la parte superior del cuerpo a observar el rostro para finalmente detenerse en los rasgos específicos de la cara. A todo esto, todo lo que la persona verbaliza ya está adentro de un rango audible. Entre los 50 y los 70 metros, se pueden

escuchar gritos de auxilio. A partir de los 35 metros, puede establecerse una comunicación unidireccional, como la que se conduce desde un púlpito, un escenario o un auditorio. Se pueden intercambiar mensajes cortos dentro de los 20 y los 25 metros, pero una auténtica conversación solo es posible cuando los interlocutores están a una distancia de 7 metros uno del otro. A medida que el emisor y el receptor se van acercando, hasta llegar a los 50 centímetros, la conversación va tornándose cada vez más fluida y van aumentando los detalles.[3]

Los otros sentidos también entran en juego a medida que la distancia disminuye. Somos capaces de oler la transpiración y el perfume de quien tenemos enfrente. También percibimos la temperatura corporal, un medio importante de comunicación. A distancias cortas, se puede notar si alguien se sonroja, si lanza miradas afectuosas o si está enojado. Las demostraciones de afecto y el contacto físico también se realizan en esta esfera más íntima.

*campo social de la visión*

Podemos resumir estas observaciones en torno a la distancia, los sentidos y la comunicación afirmando que, en cuanto a la percepción se refiere, hay pocas variaciones entre los 100 y los 25 metros. Después de este umbral, la visualización de los detalles y la riqueza de la comunicación aumentan de modo dramático, metro a metro. En el rango entre los cero y los siete metros, todos los sentidos son usados y se pueden intercambiar los sentimientos más intensos.

En el contexto del planeamiento urbano, donde la relación entre los sentidos, la comunicación y las dimensiones es un tema central, se habla de un "campo social de la visión". El límite de este campo son los cien metros, el punto en el cual aún es posible observar el movimiento de las personas.

A los 25 metros podemos hablar de un punto de inflexión, la marca a partir de la cual empezamos a decodificar emociones y expresiones faciales. No es casual que estas dos distancias sean elementos clave a la hora de diseñar escenarios donde el énfasis está puesto en mirar a las personas.[4]

*mirando sucesos*

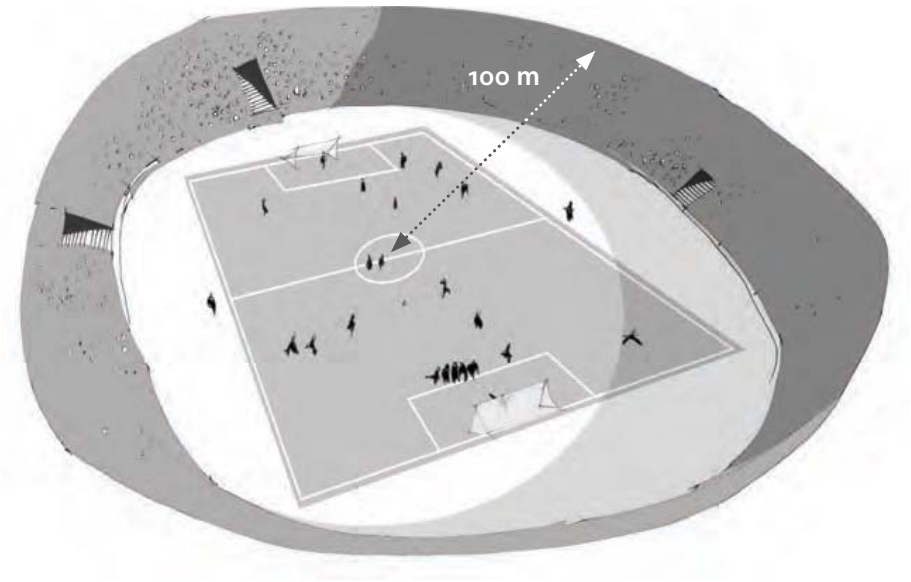
En estadios que deben recibir cantidades masivas de gente, como conciertos, desfiles y encuentros deportivos, se utiliza el umbral de los 100 metros como una suerte de medida patrón. Para construir escenarios donde se desarrollarán partidos, lo que implica que el público tiene que mantener la vista puesta no solo en la situación general sino también en la pelota, en los jugadores y en el movimiento, la distancia que se toma como regla, desde el centro del estadio hasta los asientos más alejados, es de aproximadamente 100 metros.

Los estadios se diseñan de modo tal que los asientos "balconean" sobre el estadio mismo, lo que en un partido no representa un problema ya que el centro de atracción son los hechos que se desarrollan sobre ella. Se pueden vender entradas siempre y cuando los asientos se encuentren dentro de este rango aproximado de los 100 metros, que es la distancia hasta la cual somos capaces de percibir movimiento.

Esta distancia también marca el límite de cuánta gente puede entrar a un estadio. Inclusive los estadios más grandes solo pueden acomodar una cantidad relativa de espectadores antes de llegar a las 100 mil personas. Tal es el caso del Camp Nou de Barcelona (98.772 espectadores) o el Estadio Olímpico de Beijing (91.000).

para ver eventos

El hecho de que el rango de visión hasta el cual las personas detectan movimiento sea 100 metros se ve reflejado en las dimensiones que toman las gradas en los estadios.



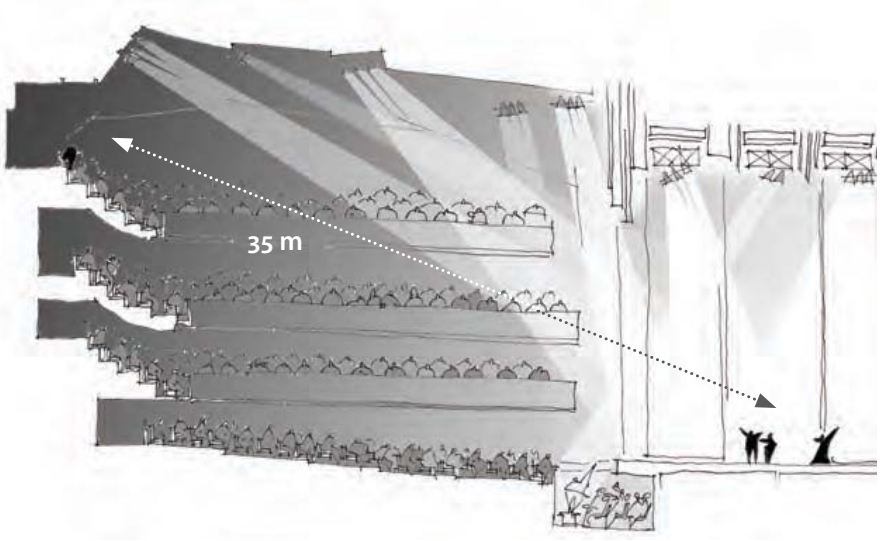

Lo que tenemos aquí es una forma eficiente de medir la marca de los cien metros, un "muro observatorio", un límite biológico para el tamaño de estas estructuras. Si se quiere incrementar el número de espectadores, hay que ampliar el punto focal sobre el que se posa su atención. En conciertos de rock, tanto el sonido como la imagen están amplificados de modo tal que se adaptan a la cantidad total de asistentes. En los autocines, por ejemplo, la película se proyecta sobre una pantalla gigante, y así todos los espectadores pueden seguirla, más allá de la distancia en la que se encuentren.

*experimentando emociones*

El segundo valor umbral, el de los 25 metros, lo encontramos en los teatros o salones de ópera. Es en este rango donde diversas vivencias, como el acto de cantar y la conversación, e inclusive la percepción de las expresiones faciales, pueden ser experimentadas satisfactoriamente. En ambas expresiones artísticas, lo que se comunica desde el escenario busca despertar emoción en el espectador. Debido a esto, los gestos deben ser visibles y los cambios en la enunciación audibles.

Sin embargo, si analizamos la gran mayoría de los teatros del mundo, encontraremos que la distancia crítica entre el escenario y los asientos más alejados es de 35 metros. La razón para este distanciamiento se encuentra en el lenguaje corporal de los actores, su maquillaje y su proyección vocal. El maquillaje ayuda a acentuar y a exagerar las expresiones faciales, los movimientos del cuerpo se enfatizan y se vuelven "teatrales". El lenguaje, por su parte, se modula mediante una articulación y una exageración, con una técnica que es conocida como el "susurro escénico", lo pronunciado puede llegar a ser escuchado hasta una distancia de 35 metros. Todos estos artilugios les permiten a los asistentes vislumbrar de modo más intenso las emociones que están en juego, aunque el escenario en realidad se encuentra a 35 metros. Ese es el límite con el que se trabaja.

Los teatros y los salones de ópera también extienden la capacidad del lugar hacia arriba y hacia los costados, de modo de poder acomodar la mayor cantidad de público posible. Al espacio de la platea se le suman uno, dos y hasta tres niveles de palcos frontales, como así también palcos laterales, ubicados a los costados del escenario. En todos los casos, la figura




Cuando lo que se quiere comunicar es la emoción más que el movimiento, el número clave con el que se trabaja es 35 metros. Se usa en teatros y salones de ópera de todo el mundo, ya que es la distancia máxima desde la cual las audiencias pueden detectar expresiones faciales y escuchar canciones y conversaciones.

clave de los 35 metros es el denominador común que nos permite experimentar todas estas sensaciones.

### *uno obtiene la experiencia por la que paga*

Más allá de que en un lugar pueda caber un cierto número de espectadores, la calidad de la experiencia varía enormemente de acuerdo con la ubicación de cada uno, y esto se ve reflejado en igual medida en el precio de las entradas. Las más caras son las que se encuentran en la mitad delantera de la platea y en los palcos más bajos y más cercanos al escenario. Desde estos lugares, el público puede seguir las actuaciones de frente, a una corta distancia y casi a la altura de los ojos. Las experiencias más intensas se dan en estos asientos. Las ubicaciones van bajando de precio a medida que uno se aleja del escenario, ya que las vivencias son menos intensas, aunque todavía frontales. Si uno se ubica arriba y a los costados, la vista se enrarece y la experiencia pierde calidad; por ende, las entradas son también más baratas. Los asientos más baratos son los que se encuentran en el sector lateral más alto del teatro, desde donde ni siquiera se ve el espectáculo, solo las pelucas de los actores y los patrones en que se mueven. Lo único rescatable es que estos espectadores pueden escuchar los diálogos y tienen mejores visuales de las alas del escenario.

La ubicación de los asientos en un teatro y sus correspondientes precios nos revelan información acerca de nuestro aparato sensorial y del carácter de la comunicación humana. Las palabras clave que podemos asignarles a





Nuestra vista se ha desarrollado de modo tal que nos permite mirar y comprender lo que pasa sobre un plano horizontal. Si observamos personas o eventos desde abajo o desde arriba, se nos dificulta obtener datos esenciales.

los lugares más privilegiados son: cercanía, vista frontal y nivelación. Por el contrario, los asientos menos apreciados se caracterizan por estar ubicados lateralmente y a una gran distancia. La menos atractiva de todas es la ubicación en la altura, ya que si bien se puede ver el espectáculo, seguramente no se podrán observar ni las emociones ni las expresiones faciales.

*la escala, los sentidos y las dimensiones del espacio urbano*

Es posible encontrar el campo social de la visión, de aproximadamente 100 metros, en las dimensiones de casi todas las plazas de las ciudades antiguas. A esta distancia podemos pararnos en una esquina y obtener un panorama general de lo que está ocurriendo. Con adentrarse unos pasos y entrar al rango entre los 60 y los 70 metros, empezamos a reconocer los rostros y por lo tanto podemos identificar quiénes se encuentran allí.

Muchas viejas plazas de Europa se encuentran dentro de este rango de tamaño. Raramente superan los 10 mil metros cuadrados y, mientras que la mayoría se ubica entre los 6 y los 8 mil metros cuadrados, también hay una gran cantidad que incluso son más pequeñas. Si miramos las dimensiones que tienen, es infrecuente encontrar distancias mayores a los 100 metros. Es mucho más común encontrar tramos de 80 a 90 metros. El ancho varía entre las que son cuadradas y las que son más rectangulares, pero una plaza promedio puede medir 100 metros por 70. En espacios de estas dimensiones, pueden observarse actividades en todas partes. Al caminar a través de ellos, es posible observar las caras de las personas que están dentro del rango de los 25 metros, y así distinguir detalles de sus expresiones faciales. Está claro que estas características permiten la percepción de lo mejor de ambos mundos: el general y el particular.

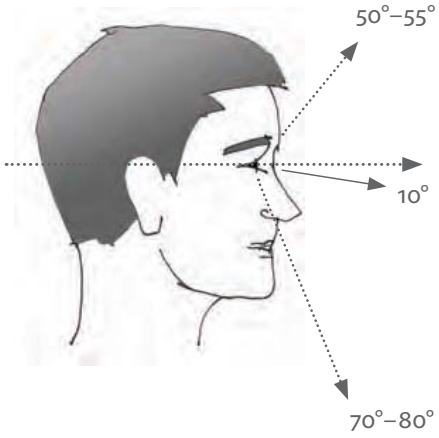
La Piazza del Campo, la plaza principal de la ciudad toscana de Siena, es un espacio grande. Sobre una de sus caras más largas, la de 135 metros, se encuentra el Ayuntamiento. El lado más corto mide 90 metros. Una fila interna de bolardos crea un nuevo límite virtual, cercano a los 100 metros de distancia. El centro de la plaza se encuentra rehundido, como un plato hondo, lo que lo convierte en un lugar ideal tanto para realizar actividades como para ver qué ocurre en el entorno. Es en la Plaza del Campo donde se evidencia que hasta en los espacios muy grandes se puede hallar la dimensión humana, siempre y cuando se lo diseñe correctamente.

*la plaza — espacios tanto para permanecer como para realizar actividades, siempre en relación con las capacidades de la visión*

Anteriormente mencionamos que tanto los senderos como las calles pueden ser caracterizados como espacios de movimiento, ya que su forma está directamente conectada a la forma en que se mueven los pies. Así, las plazas asumen una forma espacial que está en sintonía con el ojo humano y su potencial para observar hechos que ocurren dentro de un rango de 100 metros. Mientras que las señales de tránsito alientan el movimiento, las plazas invitan a permanecer. Podríamos asumir que los espacios de movimiento dicen "avance", toda vez que las plazas nos dicen lo contrario: "pare y observe qué está ocurriendo aquí". Tanto los pies como los ojos han dejado marcas indelebles en la historia del planeamiento urbano. Los elementos básicos con los cuales se hace arquitectura urbana son el espacio de movimiento (las calles) y el de la experiencia (la plaza).

*un aparato sensorial horizontal*

Ya se ha explicado cómo el precio de las entradas en un teatro disminuye gradualmente a medida que nos alejamos del escenario y no puede




Nuestra vista se ha desarrollado de modo tal que nos permite caminar sobre un plano horizontal.
No podemos observar mucho cuando miramos hacia arriba, y cuando tratamos de mirar hacia abajo para eludir obstáculos en nuestro camino, la situación es solo parcialmente mejor.
A esto hay que sumarle que tendemos a bajar la cabeza 10 grados cuando caminamos.[5]



Los edificios bajos están en sintonía con el aparato sensorial horizontal del hombre, a diferencia de las construcciones más altas (Bo01 y el Turning Torso, Malmo, Suecia).

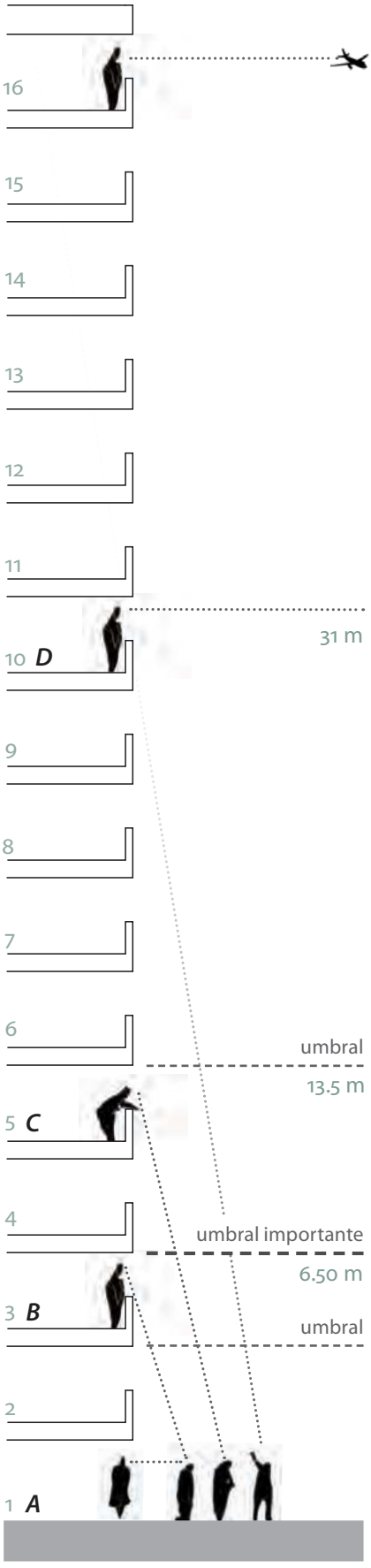
El hecho de que generalmente la verdulería se ubique en la parte delantera de un comercio es un testimonio certero acerca de cómo se comporta nuestro campo de visión.



experimentarse el espectáculo a la altura del horizonte visual, siendo el súmmum de esto los asientos ubicados en la bandeja más alta. La explicación para este tipo de comportamiento la encontramos en el hecho de que la especie humana ha desarrollado un aparato sensorial horizontal. A medida que evolucionamos, la vista y los otros sentidos se adaptaron a una situación donde la gran mayoría de los movimientos se realizaba a pie y de manera lineal y horizontal. En las fases iniciales de nuestra historia, era importante que el individuo pudiera detectar potenciales peligros o la presencia de un enemigo, como así también evitar escorpiones o amenazas vegetales. También era crucial poder observar qué ocurría a los costados del camino.

El ojo puede ver de manera certera hacia adelante a grandes distancias. A esto hay que sumarle que los bastones y los conos de la retina están organizados de manera horizontal, lo que nos permite ampliar el campo de visión en sentido perpendicular a la dirección en la que caminamos.

Sin embargo, nuestra visión hacia abajo y hacia arriba se ha desarrollado de un modo muy distinto. Cuando miramos a nuestros pies, una habilidad que se tornaba importante para poder vislumbrar donde pisábamos, el

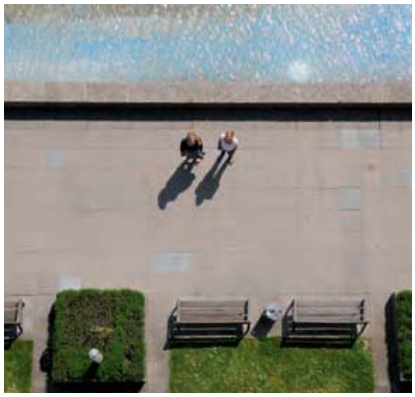




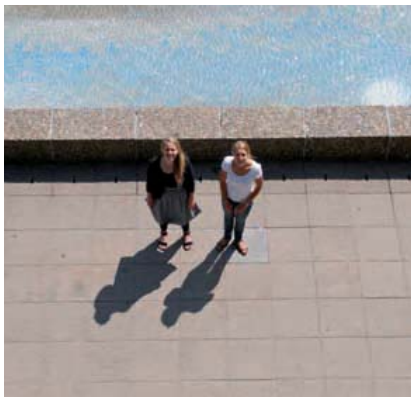
hasta D


desde D


hasta C


desde C


hasta B


desde B


de A a A


de A a A

campo visual se extiende entre 80 y 90 grados por debajo del horizonte. Si intentamos mirar al cielo por otro lado, nuestro rango de visión solo se extiende entre los 50 y los 55 grados, debido a que en los últimos eslabones de nuestra evolución no había grandes amenazas que llegaran desde arriba.

Cuando se trata de mover la cabeza hacia los costados, podemos hacerlo rápidamente si necesitamos concentrarnos en algo que ocurre al lado del camino. También nos cuesta relativamente poco bajar la mirada. De hecho, cuando caminamos nuestra cabeza tiende a estar inclinada 10 grados hacia abajo, para así poder estar atento a cualquier obstáculo que aparezca en nuestro camino. Levantar la mirada, por otro lado, nos resulta mucho más dificultoso.[6]

Nuestros sentidos y nuestro aparato locomotor dibujan un claro panorama de quiénes somos: un peatón en alerta, que puede percibir rápidamente lo que pasa tanto abajo suyo como a los costados, pero que tiene un limitado campo de visión cuando se trata de mirar hacia arriba. En base a esto, suena lógico que los primeros hombres hayan buscado refugiarse en los árboles. Resultaba sencillo mirar hacia abajo, pero hacerlo hacia arriba era otra historia, ya que debían exigirse y estirar enormemente el cuello para hacerlo.

La constitución de nuestro aparato sensorial horizontal es el elemento esencial para entender cómo experimentamos el espacio; para comprender, por ejemplo, qué porcentaje de los edificios que el peatón ve en su recorrido diario es capaz de percibir. Esto repercute en la forma distinta en qué experimentamos edificios altos y bajos dentro de la ciudad. Por lo general, los pisos superiores de construcciones altas solo pueden verse a una distancia y nunca de cerca.

Las distintas circunstancias que se desarrollan en el espacio urbano, o en las puertas y ventanas de las viviendas al nivel de la vereda, son observables a una distancia de hasta 100 metros. En estas situaciones, podemos acercarnos y poner todos nuestros sentidos en juego. Desde la calle, nos resulta mucho más dificultoso percibir lo que ocurre en los pisos más altos. A más altura, mayor dificultad para ver. Para poder aumentar nuestra percepción, tendríamos que retroceder bastante, con el consiguiente aumento de la distancia y la disminución de nuestro sentido de la experiencia.

A la izquierda: el contacto entre el edificio y la calle es posible a lo largo de los primeros cinco pisos. Más allá de este nivel, el contacto con la ciudad se disipa rápidamente y se ve reemplazado por un entorno de visuales al horizonte, nubes y aviones.

En los hechos, tener un campo de visión horizontal significa que al caminar por el frente de un edificio, solo lo que ocurre en el nivel de planta baja puede despertar nuestro interés. Si las fachadas de nuestros edificios cuentan con una variedad de detalles en su planta baja, nuestros paseos por la ciudad serán abundantes en sentido y en experiencias (calles en Gamla Stan, Estocolmo, Suecia y plantas a nivel de vereda en Dublín, Irlanda).












Cuando caminamos, tenemos tiempo de ver los rostros y los detalles (Plaza Navona, Roma, Italia). También es posible ver una gran cantidad de detalles cuando andamos en bicicleta (a una velocidad aproximada de 18 kilómetros por hora) o cuando corremos (12 kilómetros por hora).

Gritar y gesticular no aportan mucho. Es más, la posibilidad de establecer una conexión entre la vereda y un piso se pierde a partir del quinto nivel.[7]

De esto se desprende que el nivel de comunicación entre los distintos pisos de un edificio y su entorno urbano es excelente en los dos primeros niveles, y solo posible a lo largo de los niveles tres, cuatro y cinco. A esta altura se puede ver y seguir qué ocurre dentro del espacio urbano; podemos escuchar gritos y ver movimientos de brazos. Estamos siendo parte de la vida urbana. Por encima del quinto piso, la situación cambia drásticamente. Ya es imposible reconocer detalles o identificar a las personas que se ven en la calle. Todo lo que se encuentra por arriba de este umbral debería caer dentro de las competencias de las autoridades del tráfico aéreo. De cualquier manera, ya no forma parte de la ciudad.

*percepción y velocidad — una criatura que camina a 5 km/h podría llegar hasta los 15 km/h*

Tanto nuestros sentidos como nuestro sistema de percepción están adaptados al movimiento peatonal. Cuando caminamos a una velocidad nominal de entre 4 y 5 kilómetros por hora, tenemos tiempo de ver donde

pisamos y de observar qué está ocurriendo alrededor nuestro. Si nos encontramos con otras personas, podemos verlas a una distancia de hasta 100 metros, y transcurrirán entre 60 y 70 segundos hasta que nos encontremos cara a cara. El volumen de información que recogemos aumenta dentro de este lapso, y tenemos tiempo de sobra para procesar estos datos y reaccionar adecuadamente.

Cuando corremos, a una velocidad de entre 10 y 12 kilómetros por hora, aún somos capaces de procesar impresiones sensoriales y así poder obtener un cierto nivel de control sobre lo que está pasando en nuestro entorno, asumiendo que el camino es plano y que lo que sucede es medianamente entendible. Es interesante notar que la experiencia del corredor se asemeja a la del ciclista, que circula a una velocidad de entre 15 y 20 kilómetros por hora. Al andar en bicicleta, también tenemos un buen contacto sensorial con la gente y los eventos que nos rodean.[8]

Si el camino está lleno de obstáculos, o si el panorama se presenta de una forma compleja, automáticamente disminuimos la velocidad a la que nos movemos. De lo contrario, no tendríamos tiempo de observar, entender y reaccionar. Para poder entender el escenario en el que nos movemos y aprehender los detalles, debemos circular a una velocidad aproximada de 5 kilómetros por hora.

Los accidentes de automóvil son un buen ejemplo para ilustrar lo importante que es, para nuestra capacidad cognitiva, moverse a baja velocidad. Basta ver lo que sucede en el carril que va en dirección contraria al hecho, donde los conductores llegan a pasar casi a paso de hombre para poder ver y entender qué pasó. Otro ejemplo menos macabro se da en el caso de un orador que hace pasar las diapositivas de su exposición demasiado rápido, hasta que la audiencia le pide que se detenga más tiempo en cada una.

## *la escala humana — y la escala del automóvil*

Cuando se circula a velocidades mayores que las que se registran al caminar o al andar en bicicleta, nuestras chances de ver y entender qué ocurre disminuyen enormemente. En las ciudades viejas, donde el tránsito es principalmente el movimiento peatonal, los espacios y los edificios se diseñaron en base a la escala de los 5 kilómetros por hora. Los peatones no necesitan mucho espacio para maniobrar, y tienen el suficiente tiempo de

La arquitectura de los 5 km por hora y la arquitectura de los 60 km por hora.







5 km/h




60 km/h




5 km/h



60 km/h

La escala de los 5 km por hora cuenta con espacios chicos, pequeños carteles, numerosos detalles y mucha gente. La escala de los 60 km por hora, por su parte, necesita espacios y señalética grande, y no tiene detalles. A esa velocidad, es imposible ver ni detalles ni personas.

ocio para poder estudiar de cerca los detalles de un edificio, como así también estudiar el fondo que se recorta en la distancia. La gente que circula cerca de uno puede ser vista tanto de lejos como de cerca.

La arquitectura de los 5 kilómetros por hora está sustentada en la abundancia de impresiones sensoriales. Los espacios son pequeños, las construcciones están pegadas unas a otras y la combinación de detalles, rostros y actividades crea una paleta rica en experiencias sensibles.

Al manejar un automóvil que va a 50, 80 o 100 kilómetros por hora, nos perdemos la oportunidad de percibir estos detalles y de mirar a las personas. Cuando uno se mueve a velocidades tan altas, el espacio para maniobrar tiene que ser grande, mientras que todas las señales tienen que ser simplificadas y ampliadas para que tanto los conductores como los pasajeros puedan absorber la información.

La escala de los 60 kilómetros por hora necesita grandes espacios y anchas carreteras. Los edificios se observan a una distancia, y solo pueden percibirse figuras generales. Tanto los detalles como las experiencias sensoriales multifacéticas desaparecen y, desde la perspectiva de un peatón, toda la señalética y la información disponible se encuentra groseramente magnificada.

Caminar en el medio de una arquitectura construida a escala de los 60 kilómetros por hora es una experiencia sensorial pobre, cansadora y poco interesante.

Venecia es una ciudad hecha a escala de los 5 km por hora, donde se encuentran espacios pequeños, señales elegantes, finos detalles y mucha gente. Es una ciudad que ofrece una gran variedad y riqueza de experiencias sensoriales.



Dubai es una ciudad construida a escala de los 100 km por hora: espacios amplios, una cartelería de gran tamaño, edificios imponentes y un alto nivel de ruido.





De 0 a 45 cm: distancia íntima.



De 45 a 120 cm: distancia personal.



De 1.2 a 3.7 m: distancia social.



Cualquier distancia por encima de esta: distancia pública

## 2.2
# Los sentidos y la comunicación

*a grandes distancias, numerosas impresiones — a distancias cortas: impresiones fuertes*

Cuando recorremos grandes distancias captamos un cuantioso volumen de información, mientras que al embarcarnos en trayectos más cortos, las impresiones sensoriales se tornan más intensas y significativas. El denominador común que engloba a los sentidos que funcionan cuando hacemos un recorrido más pequeño —hablamos del olfato y del tacto, lo que nos permite captar las variaciones de temperatura— es que son los que están más ligados a nuestras emociones.

La comunicación entre las personas varía muy poco en el rango que va de los 100 hasta los 10 metros, pero a partir de este umbral, la naturaleza del contacto cambia significativamente, casi podríamos decir de centímetro a centímetro. La comunicación personal, intensa y afectuosa solo ocurre cuando la distancia entre las personas es mínima.[9]

*cuatro distancias de comunicación*

Hay diferentes modos de comunicarse que se dan a lo largo de diversas distancias, que dependen a su vez del tipo y de la naturaleza del contacto que se establece. Estudios en torno a este tema han arrojado como resultado que existen cuatro instancias críticas para la comunicación. En su libro *La dimensión oculta*, el autor Edward T. Hall menciona cuatro distancias de la comunicación, que pueden ser definidas mediante los cambios en los decibeles de la voz.[10]

Cuando los espectadores desean ubicarse a una distancia cómoda de un artista callejero, se forma un círculo en torno al suceso que le asegura una buena cantidad de espacio para desarrollar su obra (Centro Pompidou, París, Francia).



La distancia íntima —de 0 a 45 centímetros— es la distancia en donde se manifiestan las emociones más intensas. Es el rango del amor, de la ternura y del consuelo, como así también el del enojo y el de la furia. A esta distancia son el tacto y el olfato, los sentidos más conectados a nuestras emociones, los que dominan la escena. Podemos tocar, abrazar y palmear a alguien. El contacto es cercano, intenso, afectuoso y está emocionalmente cargado.

La distancia personal —de 45 centímetros hasta 1,20 metros— es la separación que caracteriza a la relación entre amigos cercanos o parientes. Es en este ámbito donde generalmente ocurren las conversaciones sobre temas importantes. El ejemplo más cabal de este tipo de interacción es el de una familia reunida en torno a la mesa familiar.

La distancia social —de 1,20 metros hasta 3,70 metros— se refiere al escenario donde se producen las charlas sobre el trabajo, las vacaciones o cualquier otro tipo de información general. Una materialización de este tipo de contacto es el que se da en un living o en una sala de estar.

La distancia pública —a más de 3,70 metros— se refiere principalmente al contacto formal y a la comunicación unidireccional. Es la distancia entre la maestra y el alumno o entre el pastor y su feligresía. Es también la distancia en la que elegimos ubicarnos cuando queremos oír o ver un espectáculo callejero, pero del que no queremos participar directamente.









Al igual que los pájaros, las personas también desean mantener una cierta distancia entre ellos. Un ejemplo que ilustra nuestra preferencia por una distancia de separación del largo de un brazo se ve en la forma en que nos alineamos en la parada del autobús (Amman, Jordania; Chiba, Japón y Montreal, Canadá).

*distancia y comunicación*

No importa donde sea que la gente se comunique entre sí, podemos ver que siempre usan el espacio y la distancia. Nos acercamos, luego nos inclinamos hacia adelante o nos retraemos. Además de la distancia física, la calidez y el hecho de tocarse son otros parámetros a tener en cuenta.

La importancia del movimiento, la distancia y la temperatura se ve reflejada a su vez en el lenguaje. Hablamos de alejarnos de alguien, de acercar posiciones y de dejar cosas atrás, de amistades cercanas y de parientes lejanos.

Las personas pueden tener discusiones acaloradas, citas ardientes y un trato cálido. En contraste, también son capaces de enviar miradas gélidas y de dispensar un trato frío.

Usamos estas reglas básicas de comunicación en situaciones cotidianas. Nos ayudan a iniciar, desarrollar, controlar y finalizar relaciones con gente que conocemos y con gente que no. También nos ayudan a enviar

señales a quienes nos rodean, indicando si queremos entrar en contacto con ellos o no.

La existencia de estas reglas comunes es importante para que la gente pueda moverse de forma segura y cómoda entre extraños, dentro del espacio público.

*a un brazo de distancia*

A diferencia de otras especies, el hombre es un individuo que lleva en alto la bandera de "no tocar". La distancia íntima es donde se desarrollan e intercambian emociones fuertes, una zona propia de cada persona a la que solo pueden ingresar aquellos que uno elige específicamente. Cada individuo vela por esta esfera de manera particular, que puede ser descripta como una burbuja invisible y personal. Cualquier persona es mantenida, literalmente, a un brazo de distancia.

Se puede ver cómo funciona este principio — que podría llamarse también la "distancia donde no se toca" — en numerosos contextos. En la playa, en los parques, en los bancos urbanos, esperando por alguien en la calle o haciendo la fila para tomarse un autobús. En tanto y en cuanto sea posible, una persona siempre busca mantener ese espacio pequeño pero vital dentro del cual se siente cómodo y seguro.

En medio del forcejeo que significa subirse a un autobús o a un ascensor, nuestro cuerpo se tensa y evitamos mirar directamente a los ojos de quienes nos rodean. Cuando andamos en un ascensor, en general mantenemos los brazos pegados a los costados y la mirada clavada en el panel donde se indica en qué piso estamos. Comenzar una conversación en un ascensor es prácticamente imposible, ya que no hay lugar al cual "escapar".

La comunicación entre las personas requiere de un mínimo de espacio para poder desarrollarse. Es necesario poder dar comienzo y final a los encuentros. Si estamos sentados a una mesa o reunidos alrededor de un café, con inclinarnos hacia adelante y hacia atrás regulamos nuestro grado de participación en la charla. En una calle o en una plaza podemos movernos como si fuéramos parte de una coreografía acercándonos, alejándonos, moviéndonos hacia los costados e inclusive retirándonos completamente de la interacción. Una buena conversación requiere de una cierta flexibilidad para poder funcionar. No es necesario establecer una cantidad fija de metros, con solo establecer un espacio donde uno pueda maniobrar entre la distancia íntima y la personal es suficiente.

Abajo: una línea dibujada en el piso marca la distancia adecuada a la caseta que deberán guardar quienes pasen por ahí (Castillo Real, Estocolmo, Suecia). Derecha: El respeto por el espacio personal se indica en el asiento que cada uno elige (Washington Square Park, Nueva York).









Las mesas angostas aseguran una distancia personal con el otro y a su vez alientan el desarrollo de una conversación. El tamaño mismo de las mesas anchas indica la formalidad de la ocasión.

Por la misma razón, tanto escaleras como rellanos son ubicaciones inconvenientes para empezar una conversación. Generalmente hay poco espacio para moverse, y pueden producirse situaciones incómodas, por ejemplo cuando uno de los dos busca establecer una distancia y se ubica un par de escalones por encima del otro para lograrlo. Las charlas son mucho más cómodas cuando ambos están ubicados en un mismo plano y tienen una adecuada cantidad de superficie sobre la cual maniobrar.

### *comunicación y dimensiones*

Tener un amplio conocimiento acerca de los cinco sentidos y las distancias de la comunicación nos provee de un marco a partir del cual podemos empezar a planificar las dimensiones y el equipamiento de una habitación. Si una cena se desarrolla en torno a una mesa angosta, un ánimo festivo rápidamente se contagia entre todos porque cada uno puede iniciar múltiples conversaciones en varias direcciones. Es decir, hay comensales con ganas de pasarla bien, todos ubicados a una cómoda distancia personal del otro. Por otro lado, si las mesas son muy anchas, las personas solo pueden hablar con quien tienen a su izquierda y a su derecha. Si se intenta iniciar una conversación con alguien que está del lado de enfrente, debe alzar la voz y las otras charlas automáticamente se detienen. La presunción tácita es que el mensaje gritado debe ser importante, ya que está siendo transmitido en público y a viva voz. Podemos decir que una fiesta empezó con el pie izquierdo si las personas solo pueden hablar con quienes se encuentran a sus costados, mientras que el resto de los asistentes se encuentra a una prudente distancia pública. Toda la cena se hace muy formal.

En talleres comunitarios por ejemplo, puede verse cómo rápidamente la gente corre y reubica las mesas en grupos de a cuatro para poder acercarse y trabajar en forma conjunta. De esta manera, hay espacio para todos alrededor de una gran mesa. Sin embargo, la distancia a través de las mesas ahora es demasiado grande para que los miembros puedan interactuar entre sí. Todos alzan demasiado la voz y, en la práctica, el resultado de sus esfuerzos suele ser pobre. Tener mesas pequeñas que concentren

muchos individuos sentados uno cerca del otro es una solución más eficiente. Como ahora todos están dentro de la distancia personal o social de otro, las voces pueden disminuir su intensidad y es posible percibir todas las sutilezas de la interacción.

Trabajar de forma cuidadosa con los sentidos y las distancias es una tarea importante dentro del panorama docente. Debe haber contacto visual entre el maestro y el alumno, además de procurar que exista solo la distancia indispensable entre ambos para así lograr una comunicación intensa y multifacética.

*"asegúrense de que nunca haya suficiente espacio"*

Fue Sven-Ingvar Andersson, profesor de paisajismo en la Escuela de Arquitectura de la Academia Real Danesa del Arte entre 1963 y 1994, quien dio este consejo: "asegúrense de que nunca haya suficiente espacio". Iba incluso más allá con su observación y alentaba a los docentes a que buscaran aulas donde cupiesen solo 50 alumnos si esperaban una asistencia de 100. De esta manera, la sala se llenaría rápidamente y todos pensarían que era una clase importante que atraía a una gran cantidad de interesados. Los últimos en llegar se considerarían afortunados por solo haber logrado entrar, aunque fuera parados. El aire se encontraría recargado y las expectativas serían altas. La distancia entre el orador y los estudiantes sería ínfima a lo largo de la exposición, haciendo que la experiencia se volviera más intensa para todos.

Cuando esta situación se da a la inversa, y 50 alumnos se encuentran disgregados en un anfiteatro donde caben 300, todos se preguntan porqué nadie más se molestó en venir. La gente empieza a especular sobre si algo más importante estará ocurriendo en la universidad en ese mismo momento. Hay una atmósfera dispersa dentro de la sala, y la clase se dicta a una distancia mucho mayor de lo necesario. No importa con cuanto esmero y cuidado se haya preparado la lección, todo el asunto acabará teniendo un aire entre cansador y poco serio.



El deseo de que hubiera una buena distancia social ayudó a determinar el tamaño de las bañeras para los baños termales de la ciudad de Reykjavik, en Islandia. Así se constituyó lo que podemos considerar una buena sala para entablar una amena charla sobre los hechos del día.





Los contactos cálidos e intensos ocurren entre las personas que se encuentran a distancias cortas. Los espacios pequeños y las distancias cortas resultan en ambientes urbanos intensos, vitales y cálidos —más allá de la temperatura exterior (Tokio, Japón; Perth, Australia; Farum, Dinamarca).



*una escala pequeña crea ciudades intensas, cálidas y excitantes*

La conexión entre la distancia, la intensidad, la cercanía y la calidez en situaciones de contacto tiene un paralelo interesante cuando se trata de decodificar y experimentar las ciudades y el espacio urbano.

Al recorrer calles estrechas y espacios pequeños, podemos observar detalles, edificios y la gente que nos rodea de cerca. Debemos asimilar muchas cosas, mientras nos vemos rodeados de edificios y diversas actividades que experimentamos intensamente. Percibimos todo esta escena como un entorno cálido y personal que nos hace sentir bienvenidos.

Es inevitable notar el contraste entre este panorama y el que se presenta en ciudades y complejos urbanos donde las distancias, el espacio y los edificios son enormes, donde las distintas vías de circulación están muy separadas entre sí, donde faltan detalles y donde casi no hay otras personas.

Este tipo de situación urbana frecuentemente es percibida como impersonal, formal y fría. En lugares donde las rutas de tránsito son de una gran escala y distanciadas unas de otras, por lo general no hay mucho por experimentar. Y si hablamos de los sentidos vinculados a las emociones intensas, directamente no hay nada.



La conjunción de espacios y edificios grandes dan como resultado un ambiente urbano formal, frío e impersonal.





La confusión de la escala en Venecia. Si bien la tecnología actual nos permite construir cosas de gran tamaño, a veces solo sirve para generar confusión en cuanto a lo que es la escala humana (un crucero visto desde la Via Garibaldi, Venecia, Italia).




Cambio de escala en el Rio Singapur. Las viejas construcciones de cuatro o cinco pisos se encuentran con los nuevos rascacielos. Frente a este escenario, no sería descabellado dejar volar la imaginación y fantasear con que estos dos tipos de edificios fueron hechos para especies diferentes. Cuando se desarrollan actividades al aire libre en este lugar, casi todas se llevan a cabo frente a las torres más bajas.




La cantidad de automóviles en las ciudades, tanto los que circulan como los que están estacionados, ha contribuido significativamente a la confusión que existe sobre el tema de la escala en relación a las urbes.

## 2.3
# La escala destrozada

*demasiado grande, demasiado alto y demasiado rápido*

Las ciudades orgánicas y tradicionales crecieron a lo largo del tiempo sobre la base de actividades diarias. El transporte se realizaba a pie y el conocimiento sobre la construcción se adquiría a través de la experiencia ganada con los años. El resultado de esta forma de proceder eran ciudades materializadas en una escala acorde con los sentidos de los seres humanos.

Actualmente, las decisiones que afectan a un proyecto urbano se realizan sobre una mesa de trabajo, y casi inmediatamente se procede a la realización de las directrices. La velocidad de las nuevas formas de transporte y la escala, muchas veces masiva, de los proyectos arquitectónicos plantean nuevos problemas. El conocimiento empírico que solíamos tener acerca de la escala y la proporción se ha perdido, lo que ha resultado en áreas urbanas construidas en dimensiones que las personas sienten como ajenas e incómodas.

Si buscamos alentar la marcha y el ciclismo, si queremos construir ciudades seguras, sanas, vitales y sostenibles, es indispensable conocer en profundidad cómo funciona la escala humana. Es fundamental entender esto, no solo si pretendemos emplearla adecuadamente, sino también para saber cómo se relaciona con las otras proporciones con las que entra en juego, tanto la que está por debajo como la que está por arriba.

*los automóviles y la escala destrozada*

La irrupción del automóvil y el tráfico vehicular han sido factores decisivos en crear confusión en torno a los conceptos de la escala y las proporciones dentro de las ciudades. Los automóviles de por sí ocupan mucho lugar. Los autobuses y los camiones también son enormes, y hasta un pequeño automóvil compacto puede ser considerado gigante si se lo compara con el espacio que necesita una persona. Todos los vehículos abarcan una gran cantidad de espacio, tanto cuando circulan como cuando están estacionados. Una zona de estacionamiento para solo 20 o 30 automóviles ocupa la misma superficie que una pequeña plaza. Cuando la velocidad de movimiento pasa de 5 kilómetros por hora a 60 o 100, todas las dimensiones espaciales se incrementan enormemente, lo que contribuye a crear perfiles urbanos distorsionados.

Tanto los automóviles como el tránsito representan problemas desde hace 50 años para el planeamiento urbano. Durante este mismo período, la escala y el sentido de la proporción han comenzado a adaptarse a un escenario dominado por los automóviles. No se ha podido hacer una diferenciación real entre la escala humana y la vehicular como dos dimensiones distintas, debido a que el tema del automóvil ha confundido el entendimiento del concepto de la escala.

*ideologías de planeamiento y la escala destrozada*

Paralelamente al desarrollo de la tecnología constructiva y del agravamiento del problema del tránsito, las ideologías que dominan el planeamiento también cargan con una porción de la culpa al utilizar distancias






Hasta un automóvil pequeño se ve grande en una ciudad medieval, y un autobús escolar ocupa una calle entera (Santiago Atitlán, Guatemala).

gigantes, edificios altos y una arquitectura "veloz". El rechazo del Movimiento Moderno a las calles y a la ciudad tradicional de las décadas del 20 y del 30, y su apego a los ideales funcionalistas de la higiene y las viviendas bien iluminadas resultaron en postales de urbes altísimas en medio de autopistas. Caminar, andar en bicicleta y encontrarse con otros en un espacio urbano no formaban parte de esas visiones, lo que en las décadas siguientes tuvo un impacto significativo en los nuevos desarrollos urbanos realizados en todo el mundo.

Si en algún momento de la historia a los planificadores se les hubiera pedido que diseñaran ciudades que dificultaran la vida y que desalentaran a la gente a salir de sus casas, no podrían haber hecho una labor más eficiente que la que hicieron con las urbes del siglo XX basados en esta ideología.

### *edificios inmensos, pensamientos grandes, escala enorme*

Los desarrollos que se han producido en la sociedad, en la economía y en la tecnología constructiva han terminado por conformar áreas urbanas y edificios exentos a una escala sin precedentes. Una mayor riqueza resultó en mayores necesidades de espacio para todas las actividades. Tanto las empresas como las oficinas, las tiendas y las casas: todo ha crecido. Las estructuras y los encargos han crecido mientras que los tiempos de la obra se han acelerado. Los avances tecnológicos han acompañado estos cambios y nuevos métodos de producción han permitido construir edificios más altos, más anchos y más largos. Mientras que anteriormente las ciudades se ampliaban mediante la construcción de nuevos edificios, las nuevas áreas urbanas actualmente son una colección de edificios resueltos en un vistoso lenguaje arquitectónico, dispuestos de forma exenta y aleatoriamente entre estructuras de estacionamiento y grandes autopistas.

Durante este mismo período, las ideas arquitectónicas han dejado de enfocarse en edificios erigidos dentro de un contexto urbano, que a su vez cuentan con elaborados detalles, para pasar a realizar proyectos individuales con un lenguaje muy complejo, pensados para maravillar desde la distancia. Los imaginarios y los pensamientos son grandes, al igual que la escala.

Se pueden encontrar buenas razones financieras, tecnológicas e ideológicas para explicar por qué las ciudades modernas lucen como lucen, como así también explicar por qué los planificadores y los arquitectos en general parecen estar tan confundidos y fuera de práctica cuando se trata de abordar la escala del hombre.

*construir respetando la escala del hombre*

En medio de este panorama, conviene notar que a lo largo de todos estos años sí hubo arquitectos y planificadores que entendían cómo combinar estos nuevos desafíos respetando la escala del hombre. A lo largo de su carrera, el arquitecto sueco-británico Ralph Erskine (1914-2005) mostró diversas formas de respetar la escala humana, en proyectos como el Complejo Byker en Newcastle, construido entre 1969 y 1983.

El complejo Bo01 en Malmo, Suecia (2001), el cuartel central de Aker Brygge en Oslo, Noruega (1986-1998) y el proyecto habitacional para la nueva área urbana Vauban en Friburgo, Alemania (1986-2006) son también ejemplos de nuevos distritos urbanos diseñados tratando de respetar la escala del hombre.

Otro tipo de edificios donde se puede observar el respeto por la escala humana son los *shopping centers*, los parques de diversiones, los restaurantes y los hoteles sobre el mar, donde la existencia de un ambiente amable para el hombre es un prerrequisito para el éxito del emprendimiento. Estos ejemplos nos demuestran que es posible trabajar con la escala humana de modo serio en forma combinada con otras escalas.



El diseño del arquitecto Ralph Erskine para este complejo revela su habilidad para manejar tanto la escala grande como la pequeña (Byker, Newcastle, Inglaterra).

## edificios grandes — gente pequeña

El impacto que genera una falta de entendimiento y de respeto por la escala humana puede verse en una gran mayoría de las nuevas áreas urbanas. Los edificios y los espacios se agrandan constantemente mientras que la gente que debe usarlos sigue siendo pequeña (La Défense, París; Eurolille, Lille, Francia, y Brasilia, Brasil).







Cuando es vital que los clientes se sientan cómodos, se realizan todos los esfuerzos necesarios para que las dimensiones y el diseño del espacio exterior esté en armonía con la escala humana (hotel resort sobre el Mar Muerto en Jordania y *The Cappuccino strip*, Freemantle, Australia).






El desafío es lograr que los principios fundamentales que guían a la escala humana se acoplen naturalmente al entramado urbano para así alentar a la gente a que camine y se transporte en bicicleta. Por numerosas razones, siempre estaremos necesitados de complejos y de edificios de grandes dimensiones y muchos pisos, pero descuidar y negar la escala humana no puede ser nunca una opción.

El cuerpo humano, sus sentidos y su movilidad son la clave para lograr una buena planificación urbana que le sirva a la gente. Todas las respuestas se encuentran ahí, encapsuladas dentro de nuestros cuerpos. El mayor reto es construir ciudades magníficas a la altura del observador, con edificios altos que se levantan por encima de los bellos pisos bajos.

*"cuando tengas dudas, deja algunos metros fuera"*

Enfrentados con la tentación de diseñar espacios demasiado grandes para poca gente, y la tentación de agregar algunos metros más al espacio resultante entre edificios, "solo por las dudas", nuestro consejo en casi todos los casos sería reducir las dimensiones de manera de poder seguir el dicho: "cuando tengas dudas, deja algunos metros fuera".





# 3

# La ciudad vital, segura, sana y sostenible





Cómo se desarrolla nuestra vida en el espacio urbano tiene un impacto significativo en el modo como percibimos ese espacio. Una calle sin vida es como un teatro vacío: algo está fallando con la producción del espectáculo ya que no hay público.





La vida urbana es un concepto relativo. No se trata de la cantidad de gente, sino de la sensación de que ese lugar está poblado y de que la gente lo usa (calles en Brasil y en Holanda; una esquina en Flushing, Nueva York).

3.1

# La ciudad vital

## La vida urbana como un proceso

*la ciudad vital — y la sin vida*

Si bien tratar de lograr una ciudad vital que invite a ser recorrida puede ser un objetivo en sí mismo, es también el punto de partida para un tipo de planeamiento urbano holístico que englobe todas las cualidades que hacen a una ciudad segura, sana y sostenible.

Una vez superada la instancia de asegurar que la gente pueda caminar y andar en bicicleta, el foco de los planificadores se agranda y vira hacia desafíos más significativos, como puede ser lograr que la gente tenga un contacto directo con la sociedad. Esto significa que el espacio público debe ser un lugar vital, donde numerosos grupos puedan usarlo y cruzarse entre sí.

No hay forma más enfática de avalar los beneficios y las cualidades de la vida urbana dentro del espacio público de una ciudad que observar su contracara: la ciudad sin vida.

La ciudad vital envía señales amigables a sus habitantes, con promesas de interacción social. La presencia de otras personas, a su vez, nos señala a qué lugares vale la pena ir. Un teatro lleno y uno vacío envían mensajes completamente diferentes. En uno de ellos, anticipamos participar de un espectáculo placentero, de una experiencia común. En el otro caso, todo apunta a que algo anda mal.

La ciudad vital y la sin vida también ofrecen señales totalmente distintas. Los bocetos arquitectónicos, que siempre nos muestran grupos de gente sonriendo dentro del proyecto, independientemente de sus cualidades, también es un indicador acerca de cuán atractivo como factor urbano es la vitalidad de los espacios públicos.

*la ciudad vital — un concepto relativo*

Es importante mencionar que, más allá de lo que muestren las caras sonrientes de las representaciones arquitectónicas, la idea de la vitalidad de la ciudad no está limitada meramente al de cantidad. La ciudad vital es, en definitiva, un concepto relativo. Unas pocas personas viviendo sobre una calle estrecha en un pueblo pueden formar una imagen atractiva. No se trata del número de habitantes ni de multitudes ni del tamaño de una ciudad. Más bien, un espacio se convierte en significativo cuando es popular y capaz de atraer gente hacia él.

La ciudad vital también necesita tener una compleja y variada vida urbana, donde, además de la presencia de actividades recreativas y sociales, haya espacio para el tránsito peatonal como así también oportunidades de formar parte de la vida urbana. La existencia de veredas repletas de personas luchando por circular de un lugar a otro no genera las condiciones óptimas para el desarrollo vital dentro de un espacio urbano. Si bien la búsqueda de una ciudad vital tiene una pata cuantitativa, en el sentido de que

Nada pasa porque nada pasa porque nada… (Muelle de Tuborg, Copenhague).





La vida urbana es un proceso que se retroalimenta. Algo ocurre porque algo ocurre porque algo ocurre. Una vez que un grupo de niños empieza a jugar, es probable que más niños se acerquen. Este tipo de lógica también puede aplicarse a las actividades de los adultos. Las personas buscan a otras personas.





debe haber un mínimo indispensable de personas para lograr el objetivo, la cuestión cualitativa es igualmente importante y enfatiza la necesidad de que exista una adecuada cantidad de estímulos para que la gente la use.

*la ciudad vital — un proceso que se retroalimenta*

Las ciudades que deseen atraer flujos de personas deben tener espacios públicos cuidadosamente diseñados, que son la infraestructura sobre la cual se sostiene el proceso que refuerza la vida urbana. De aquí se desprende el hecho de que la vida urbana es un proceso que se retroalimenta.

"La gente va a donde hay otra gente", es un dicho popular en los países escandinavos. Las personas se sienten naturalmente atraídas por la presencia de otros y por los lugares donde hay actividad. Cuando los niños observan que hay otros niños jugando, rápidamente quieren unirse al grupo.

*uno más uno se convierte rápidamente en más de tres*

Combinados con una dosis de buenos hábitos y de rutinas diarias establecidas, la existencia de una masa crítica de personas y de espacios de calidad son requisitos indispensables para crear ámbitos donde ciertos eventos puedan florecer. Una vez que estos procesos arranquen, se convierten en círculos virtuosos donde la sumatoria de individuos de a uno se acelera rápidamente.

Algo pasa porque algo pasa porque algo pasa…

Podemos ver el panorama contrario en áreas urbanas: donde hay un clima riguroso y el espacio público es de mala calidad, hay grupos pequeños de personas que se encuentran muy distantes unos de otros, además de observarse pocos niños jugando en el barrio. Bajo estas circunstancias, la gente no tiene el hábito de salir de su casa porque no se han creado las condiciones para un círculo positivo de retroalimentación.

Nada pasa porque nada pasa porque nada pasa…

*concentrar o expandir las personas y los eventos*

Con la dispersión de las personas y los eventos a lo largo de toda un área urbana, muchas veces encontramos que no hay suficientes individuos ni actividades para poblar el espacio público. El potencial que tiene la vida urbana para convertirse en un proceso que se retroalimenta está íntimamente ligado a que haya un cuidadoso planeamiento urbano capaz de concentrar e insuflarle vitalidad a nuevos sectores de la ciudad.

Un ejemplo de cómo funciona esto se da cuando planificamos fiestas familiares, donde los principios de la concentración de actividades son vitales para que una reunión arranque con el pie derecho. Si estamos esperando un número pequeño de invitados, trataremos de agruparlos en pocos ambientes, en un mismo piso. Que todos se sientan un poco apretados no es un problema, al contrario. Tratar de llevar adelante esta misma reunión en un espacio más amplio, seguramente la convertirá en un encuentro olvidable.

Estos principios básicos, que aseguran que una fiesta sea exitosa, pueden ser extrapolados y usados dentro del planeamiento urbano para configurar espacios donde se sabe que no habrá cantidad de personas. Hay que concentrar los asistentes en pocos recintos pequeños, siempre ubicados en un mismo nivel.

A su vez, hay que señalar que estos principios han sido sistemáticamente aplicados en Venecia, donde se ha formado una estructura urbana compacta que siempre alberga multitudes. Aunque tenga calles, plazas y callejones de todos los tamaños, su estructura básica es muy simple. El grueso de la ciudad se concentra alrededor de una serie de calles principales que

## tanto espacio — tan poca gente

Las nuevas áreas urbanas cuentan, por lo general, con poca población. Hace cien años, había siete veces la cantidad de población actual habitando en la misma cantidad de espacio.[1]

| | 1900 viejas áreas urbanas | 2000 nuevas áreas urbanas (alta densidad) | 2000 nuevas áreas urbanas (baja densidad) | 2000 nuevas áreas urbanas (suburbios) |
|---|---|---|---|---|
| cantidad promedio de habitantes de una casa | 4 personas | 1.8 personas | 2 personas | 2.2 personas |
| superficie promedio por residente, en m². | 10 | 60 | 60 | 60 |
| relación de la superficie construida con el tamaño del lote | 200% | 200% | 25% | 20% |
| número de viviendas por hectárea | 475 | 155 | 21 | 8 |
| número de residentes por hectárea | 2,000 personas | 280 personas | 42 personas | 17 personas |



Es importante saber acomodar las personas y los sucesos. Sin embargo, numerosos espacios exteriores de grandes dimensiones, por lo general forman parte de nuevos emprendimientos residenciales. Los procesos a través de los cuales se genera la vida urbana nunca pudieron siquiera comenzar en estos lugares.



conectan los destinos más importantes, mientras que las plazas se ordenan de manera jerárquica, de mayor a menor. Toda Venecia está construida sobre una trama sencilla, que asegura los trayectos más cortos entre destinos, además de otros pocos pero importantes espacios. Cuando los lugares de importancia son acotados, y los recorridos están dispuestos de modo que se aprovechen los destinos peatonales más atractivos, se puede emplear más esfuerzo y dedicación en moldear la calidad del espacio individual.

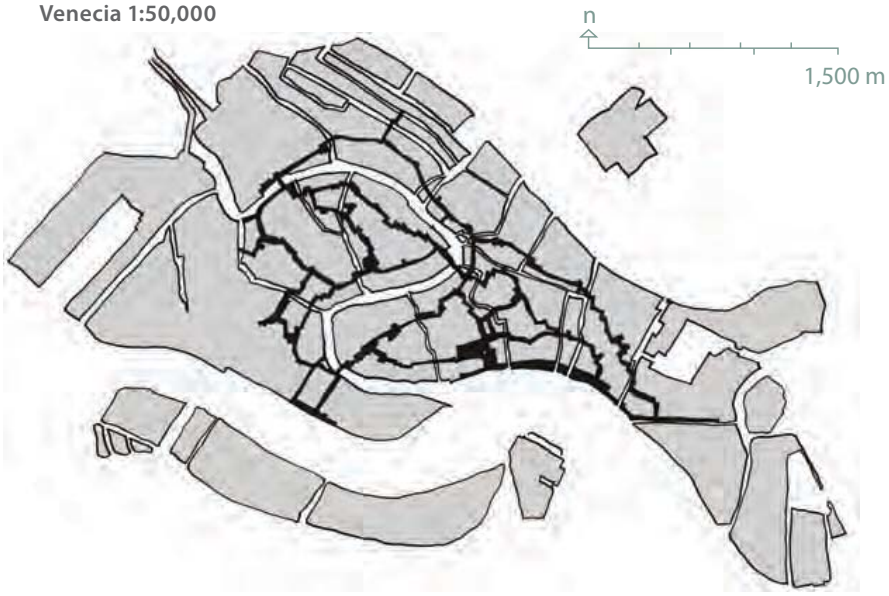
Siguiendo esta lógica, se pueden entonces ubicar las tiendas, los restaurantes, los monumentos y los servicios públicos en los lugares que probablemente atraigan mayor cantidad de personas. Las distancias peatonales a recorrer parecen así ser más cortas, y la caminata se asemeja más a una experiencia. De esta forma se combina lo placentero con lo útil, y todo a pie.

*se buscan: recorridos cortos y lógicos, espacios pequeños y una jerarquía espacial urbana clara*

Son estas las cualidades que pueden ser usadas como guía para encarar el planeamiento urbano contemporáneo. Las palabras clave para alentar la creación de vida urbana son: trayectos directos, lógicos y compactos, dimensiones espaciales a una escala amigable; y una clara jerarquía donde pueda notarse cuáles son los espacios más importantes.

Estos principios entran en flagrante contradicción con muchas de las prácticas que el planeamiento urbano aplica a la hora de diseñar nuevas áreas. Por lo general, se construyen demasiados espacios públicos, mientras que también se diseñan recintos individuales de dimensiones exageradas. Sobre un plano se trazan dimensiones generosas para las calles, los balcones, los callejones, las plazas, los parques, los jardines, las avenidas y las zonas recreativas, sin jamás detenerse a pensar sobre la secuencia natural en que se desarrollan las cosas, o sobre cuáles son los espacios más importantes o si tal o cual sector siquiera vale la pena hacer. Al final, casi todos los proyectos acaban teniendo superficie de más y los espacios públicos son excesivamente grandes para la cantidad de usuarios que tendrá. Solamente en los bosquejos arquitectónicos puede haber tanta gente en tantos lugares distintos al mismo tiempo. Inclusive podría decirse que se tomaron todas las medidas posibles para asegurarse de que ese círculo virtuoso nunca pueda comenzar.

Nada pasa porque nada pasa porque nada pasa…




Aunque parezca complicada a simple vista, la trama urbana de Venecia es simple y a la vez compacta. Las calles de la ciudad conectan los puntos más atractivos de ella de la manera más directa posible: los puentes principales, las plazas más importantes y las terminales de transporte.

## La ciudad densa, ¿es una ciudad vital?

*la ciudad densa y la ciudad vital — una verdad a medias*

Hay una idea muy difundida que postula que una ciudad vital requiere de una alta densidad de edificios, como así también de grandes cantidades de población y de una variada oferta laboral.

En realidad, lo que necesita es una combinación entre un espacio urbano que resulte atractivo de usar y una cierta masa de gente que esté dispuesta a usarlo. Se pueden encontrar numerosos ejemplos de lugares donde existe una elevada densidad de construcciones y pobres espacios públicos que no funcionan. Las nuevas áreas urbanas muchas veces son densas y cuentan con un alto nivel de infraestructura, pero sus espacios urbanos son demasiado grandes y poco atractivos como para convocar a que la gente los use.

Lo que muchas veces observamos es que un sector de alta densidad, que no ha sido planeado adecuadamente, de hecho obstruye la posibilidad de que surja un espacio urbano vital. El *downtown* de Sidney, por ejemplo, está lleno de torres en altura, y mucha gente trabaja y vive a lo largo de esas calles oscuras y ruidosas por donde corren vientos considerables. Las calles permiten a las personas moverse de un lado a otro, pero más allá de eso, no alientan a nadie a usarlas. También podemos encontrar ejemplos de rascacielos que generan vías oscuras al nivel de la calle en Manhattan, Nueva York.

*una densidad razonable y un espacio urbano de buena calidad*

Por otro lado, lugares como el *Greenwich Village* y el *Soho*, ambos en Nueva York, cuentan con menos densidad que la zona media de Manhattan, pero que sigue siendo relativamente alta. Los edificios son más bajos y, por lo tanto, el sol puede alumbrar y calentar las calles internas, lo que da lugar a un ambiente vital. Como en esta parte de la ciudad las construcciones tienen menos pisos y los espacios públicos son más atractivos, la vida urbana es más activa que en las zonas de los rascacielos de alta densidad, donde vive y trabaja mucha más gente. Tener una densidad razonable y un espacio urbano de buena calidad es casi siempre preferible a una zona de alta densidad, ya que este factor muchas veces interfiere en la creación de una atractiva oferta urbana.

Crear las condiciones para que surja la vida urbana es una cuestión cualitativa y cuantitativa. No podemos aspirar a producir vitalidad solamente con la densidad. Si bien mucha gente trabaja y vive en grandes torres, las calles que las rodean se convierten rápidamente en territorios oscuros y olvidables (Bajo Manhattan, Nueva York).



Otra cuestión que reduce la vida urbana en torno a los rascacielos es que los usuarios de los pisos más altos —tanto de departamentos como de oficinas— no salen al espacio público tanto como los que viven en los cuatro primeros niveles. En estos pisos más bajos, sus ocupantes tienen mayor contacto visual con el exterior, e incursionar en el espacio urbano no es visto como una tarea tan dificultosa.

A través de una serie de estudios hechos sobre complejos residenciales en Dinamarca, se ha podido constatar que las viviendas dentro de edificios que tienen entre dos y tres niveles desarrollan un mayor nivel de vida urbana y social que la que practican en torres más altas.[2]

Podemos concluir diciendo que construir edificios altos para así dar lugar a una alta densidad y un espacio público de poca calidad no es una receta adecuada para crear una ciudad vital, más allá de que políticos y desarrolladores digan que buscan otorgarle vitalidad a la ciudad mediante estos emprendimientos.

*tenemos una alta densidad — queremos una mejor densidad*

La vida urbana no ocurre por sí sola ni se desarrolla automáticamente como una respuesta a la alta densidad. Se trata en realidad de una cuestión que necesita un enfoque más variado y concentrado. Las ciudades vitales necesitan estructuras urbanas compactas, una densidad razonable de población, distancias óptimas para ser recorribles a pie o en bicicleta y una buena cualidad espacial urbana. La densidad, que se encuentra dentro del apartado cuantitativo, se debe combinar con el aspecto cualitativo mediante la materialización de espacios públicos atractivos.

Hay estrategias arquitectónicamente inteligentes para hacerle frente a la necesidad de edificar en zonas de alta densidad, sin caer en la producción de rascacielos ni en la de calles oscuras, y a su vez evitando levantar barreras psicológicas que desalienten a las personas a salir del interior e incursionar en el mundo urbano exterior.

*la densidad y el buen espacio urbano — en ciudades viejas*

En muchas estructuras urbanas antiguas es posible encontrar esta combinación de una densidad compacta y de un espacio urbano de calidad, tales los ejemplos de los centros históricos de París y de Copenhague. La trama Cerdá, en Barcelona, también ostenta una óptima calidad espacial, calles que vibran de vitalidad, y además cuentan con una mayor densidad de desarrollo que Manhattan, en Nueva York.

*la densidad y el buen espacio urbano — en áreas urbanas nuevas*

Entre las zonas urbanas recientemente construidas, hay un ejemplo que vale la pena analizar: Aker Brygge, sobre la bahía de Oslo, Noruega (1984-1992). En este caso se le dio especial cuidado a la densidad, al uso mixto y a la creación de un correcto espacio urbano. A pesar de una alta densidad de construcción (260%), los edificios no aparentan ser altos porque aquellos que se encuentran sobre la línea municipal tienen menos pisos que los que se encuentran retirados de ella.

El espacio urbano está bien proporcionado, con una abundante cantidad de actividades que se desarrollan en las plantas bajas. Gracias a un adecuado planeamiento, Aker Brygge se ha convertido en una de las pocas áreas urbanas recientes de Europa, donde la gente realmente disfruta estar. La densidad es alta, pero es una densidad correcta.

El complejo Aker Brygge (1984-1992), en Oslo, es uno de los pocos emprendimientos urbanos recientes que cuenta con torres, alta densidad y un espacio público de calidad. Es esta combinación lo que ha convertido a la zona en un distrito popular y atractivo.





## el tráfico lento resulta en ciudades vitales

La vida urbana tiene mucho que ver con la cantidad y con el tiempo. Se encuentra vitalidad en las calles de las ciudades peatonales porque la gente puede ver a otros durante largos períodos de tiempo (Venecia, Italia, y un pueblo en Pekín, China).





El tráfico que se mueve a alta velocidad a lo largo de una autopista ve pasar muchas cosas que rápidamente se pierden de vista. Sin embargo, cuando surge un embotellamiento y el movimiento se detiene, se puede observar mucho más.





## A cuántos y por cuánto tiempo: acerca de la cantidad y la calidad

*la vida urbana — una cuestión de números y de tiempo*

Como ya mencionamos anteriormente, hay una creencia extendida que tiende a relacionar la vitalidad de un espacio urbano con la cantidad de usuarios que tiene, pero el asunto no es tan simple.

La cantidad de gente, el factor cuantitativo, es un punto a considerar. Sin embargo, es igualmente importante tener en cuenta cuánto tiempo una persona pasa en el espacio público. La calidad de nuestra experiencia urbana peatonal está directamente conectada a la diversidad de cosas que podemos observar, que se encuentren dentro de nuestro campo social de la visión, de aproximadamente 100 metros. Las actividades que registremos dentro de este espectro visual están ligadas a su vez al número de personas presentes en este espacio y al tiempo que permanezcan allí. El nivel de actividad, por lo tanto, es producto de la cantidad y del tiempo de permanencia. Un gran número de personas moviéndose a una gran velocidad a través de un espacio puede resultar una experiencia urbana menos vital que un puñado de individuos que pasan por un lugar y se quedan allí.

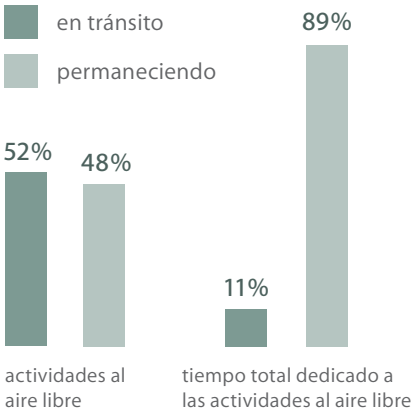
Sobre la calle Strøget, una de las principales vías peatonales de Copenhague, la velocidad de los transeúntes es un 35% más lento en verano que en invierno. Esto quiere decir que la misma cantidad de personas provee un aumento del 35% de la cantidad de actividad en la calle.[3] Por lo general, suele ser verdad que el nivel de actividad en el espacio público se incrementa de manera sustancial cuando el clima es agradable. La diferencia no radica en que hay más gente durante este período, sino en que las personas pasan una mayor cantidad de tiempo en el espacio exterior. Caminamos más despacio, nos detenemos más a menudo y cedemos más fácilmente a la tentación de sentarnos en un banco o de entrar a un café.

*una menor velocidad resulta en ciudades más vitales*

Al reconocer que la vitalidad del espacio urbano depende del producto de la cantidad de gente presente y del tiempo que permanecen en los recintos públicos, es más sencillo entender un aspecto esencial del fenómeno urbano. Comprender esto es una herramienta de planificación necesaria si pretendemos inyectarle vitalidad a nuestras ciudades.

En Venecia hay un notable nivel de actividad, si bien la cantidad de población ha decrecido enormemente. El porqué de esto reside en que todos los movimientos se realizan a pie, que la gente camina lentamente y que hay muchos atractivos que incitan al peatón a quedarse. Las góndolas y otras formas de tráfico marítimo también se mueven a un ritmo agradable. De esto se desprende que, a pesar de la poca cantidad de gente y de medios de transporte, siempre hay algo que mirar, ya que moverse a poca velocidad resulta en ciudades vitales.

Por el contrario, nuestras urbes contemporáneas, diseñadas para acomodar automóviles, contienen más gente pero el tráfico se mueve mucho más rápido. A su vez, hay pocas personas que se quedan en cada lugar. Los automóviles desaparecen de nuestro campo visual casi al mismo tiempo que entran. Esto también ayuda a explicar por qué hay tan pocas cosas para experimentar. Un tránsito veloz resulta en ciudades sin vida.




Un estudio sobre las actividades realizadas al aire libre, en 12 calles residenciales canadienses, reveló que las tareas del tipo "ir y venir de un lugar" sumaban más de la mitad del total registrado, pero que a su vez eran muy cortas en duración. Las actividades que requieren un tiempo de permanencia, por otra parte, duran hasta nueve veces más tiempo que las anteriores, y son responsables del 89% de la vitalidad que se registra en las calles.[4]





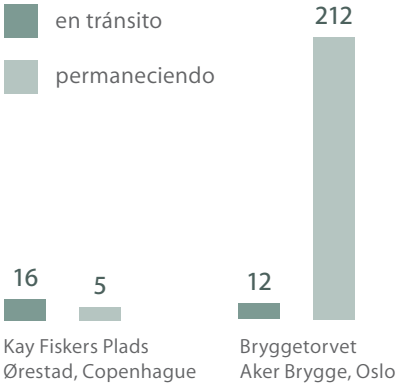

Cuando se discute la reorganización del tráfico automotor y cuáles serían los principios de tránsito que deberían regir en cada calle, conviene recordar que hay mayor vitalidad en barrios urbanos, que es donde la gente se mueve a una menor velocidad. El objetivo de crear ciudades donde las personas encuentren estímulos para caminar y andar en bicicleta desembocará en una mayor vitalidad en las calles y en experiencias más atractivas, ya que el tráfico veloz mutará en uno más lento.

### *estadías prolongadas significan ciudades vitales*

Una serie de estudios hechos en 1977, en calles residenciales de las ciudades canadienses de Waterloo y Kitchener, registraron un índice de las actividades desarrolladas en el espacio urbano. La mitad de esas actividades podía ser catalogada como perteneciente a la categoría del "ir y venir", ya sea que se hubieran hecho a pie, en automóvil o en bicicleta. La otra mitad correspondía a diversas actividades, como ser juegos, tareas hogareñas, jardinería, charlas o simplemente gente sentada frente a sus casas, siguiendo el desarrollo de lo que ocurría en la vereda.

De aquí se dedujo que había dos grupos de personas: uno que estaba moviéndose de un lado al otro, otro que permanecía cerca de su hogar. Pero circular desde una puerta de ingreso hasta la esquina (aproximadamente 100 metros), o moverse desde el automóvil en el garaje hasta el interior de una casa, no llevaba más que 30 segundos en el peor de los casos, una figura que no representa mucho si se trata de averiguar qué nivel de actividad hay a lo largo de una calle.

Por otro lado, las que requerían de un período de permanencia se extendían mucho más en el tiempo y representaban el 89% de las actividades









El gráfico de barras nos muestra el número promedio de personas que permanecen dentro de dos plazas nuevas construidas en Copenhague y Oslo, respectivamente, entre las 12 del mediodía y las 4 de la tarde en un día de verano.
Arriba, derecha: los peatones atraviesan la plaza entre una estación metro y un *shopping* en menos de un minuto (Kay Fiskers Plads, Orestad, Copenhague, Dinamarca).
Abajo: el nivel de actividad en esta plaza en un día de verano es hasta 10 veces más alta porque el público es alentado tanto a caminar por ella como a permanecer (Bryggetorget, Oslo, Noruega).[5]

urbanas registradas. Solo el 11% de los movimientos detectados se correspondían con objetivos predeterminados. Estas estadísticas apoyan la idea de que existe una relación entre la duración de las actividades al aire libre y la vitalidad de las ciudades.[6]

Otros estudios sobre vida urbana, realizados tanto en ciudades nuevas como en áreas más antiguas donde no circulan automóviles, en Copenhague y en Oslo, también remarcan la importancia que tiene analizar, además del número de personas, el tiempo que permanecen dentro de un espacio urbano, si se quieren crear espacios urbanos vitales y atractivos. La población peatonal de ambos lugares estudiados oscila entre los 5 mil y los 10 mil. A pesar de esto, algunos lugares parecían desiertos mientras que otros desbordaban vitalidad. La diferencia radica en que algunas plazas solo proveían el espacio necesario para que la gente se mueva, mientras que en otros había oportunidades no solo para caminar sino también para detenerse y disfrutar de numerosas experiencias. Las plazas que combinan tanto la posibilidad de circular como la de permanecer registran alzas en los niveles de actividad de 10, 20 y hasta 30 veces comparadas con las que solo ofrecían chances para moverse de un lado a otro.[7] Si lo que se busca son ciudades vitales y atractivas, entonces no podemos dejar de estudiar las actividades de permanencia y los beneficios que proveen.

### *¿más gente o más tiempo?*

No podemos dejar de señalar que, en estos tiempos en que pareciera que tanto políticos como desarrolladores y arquitectos tienen interés en crear ciudades vitales y atractivas, detenerse solamente en la cuestión de la alta densidad y la urbe compacta es meramente rasgar la superficie del asunto.



charlando




entrando y saliendo



cruzarse




pararse uno a la par de otro



tomarse un descanso



pararse en una entrada



hacer compras cerca de otro




interactuar con otro



mirar vidrieras cerca de otro



sentarse



sentarse cerca de alguien



mirar hacia adentro y hacia afuera

Es posible influir cualquier entorno urbano cuantitativamente atrayendo más gente a él, o cualitativamente, alentándolo a que se queden y disminuyendo la velocidad del tránsito. Es más sencillo y eficiente aumentar la calidad y por lo tanto el deseo de la gente de permanecer en un espacio que aumentar el número de personas.

Tratar de incidir en los tiempos de permanencia y en la calidad de la experiencia más que en los números y en la cantidad de personas, generalmente mejora la calidad urbana, beneficiando así a todos los habitantes de la ciudad.

## Bordes blandos — ciudades vitales

*donde el edificio se encuentra con la ciudad*

El tratamiento de los bordes de una ciudad, más precisamente las plantas bajas de los edificios, ejerce una influencia decisiva en la vida urbana. Esta es la zona que uno recorre cuando llega a una ciudad, las fachadas que uno observa y con las que uno interactúa. Este borde es a su vez el umbral a través del cual entramos y salimos de nuestras viviendas y oficinas, la zona donde el interior y el exterior entran en contacto. Este es el lugar donde la ciudad se encuentra con los edificios.

*bordes que definen espacios*

Los bordes urbanos limitan el campo visual y definen los espacios individuales. También contribuyen a enriquecer la experiencia del usuario y ayudan a tomar conciencia de que el espacio es un lugar propio. Así como las paredes de una casa cumplen una función estructural y a su vez comunican una sensación de bienestar, los bordes urbanos organizan y brindan confort y seguridad a nuestras experiencias dentro de la ciudad. Podemos distinguir estos escenarios de los que se plantean en una plaza la cual, en vez de bordes, está rodeada por vías de circulación. Su calidad espacial se encuentra empobrecida con respecto a un sector de la ciudad que tiene límites, donde las actividades dentro de este se ven reforzadas por la presencia de bordes atractivos.[8]

*bordes como zona de intercambio*

A la altura de la vereda, los bordes se convierten en zonas de intercambio, ya que es a través de las puertas y ventanas que el interior y el exterior se fusionan. Los bordes generan la posibilidad de que la vida interna de un edificio, o las actividades que se desarrollan en su vereda, entren en contacto con la ciudad. Es a través de esta área que puede salir, lo que antes se desarrollaba adentro de un recinto cerrado, e integrarse al espacio público.

*bordes como zona de permanencia*

En los bordes también hallamos sectores privilegiados donde sentarse dentro del espacio urbano. A su vez, en esta zona se encuentra el mejor clima de la ciudad, nuestras espaldas están protegidas y nuestro aparato sensorial puede dedicarse a disfrutar del paisaje. Todas las actividades caen dentro de nuestro campo visual y no tenemos que preocuparnos por la aparición de ninguna sorpresa a nuestras espaldas. Dentro del espacio urbano, el borde es un buen lugar donde estar.

La tendencia general que tiene la gente a pegarse a las paredes se aplica tanto para espacios públicos y privados como para interiores y exteriores.











A lo largo del período en que la ciudad vietnamita de Hanoi fue una colonia francesa, la forma dominante de construir resultaba en estructuras muy delgadas con muchas puertas. Este principio de diseño urbano es recomendable también para nuevas zonas (Sluseholmen, Copenhague, Dinamarca, 2007-2009).

Si uno recorre distintas zonas comerciales alrededor del mundo, verá que en todas se aplica la misma lógica: la relación de 15 a 20 negocios por cada 100 metros asegura que el peatón se demorará de cuatro a cinco segundos en cada vidriera antes de pasar a la siguiente (Changcha, China; Middlesbrugh, Reino Unido; Nueva York, Estados Unidos).




Hasta podríamos decir que la vida crece desde el borde hacia el centro. En los bailes, se ve cómo la gente se alinea siempre contra la pared. Cuando hay una reunión, todos comienzan alejados del centro y, a medida que la fiesta avanza, empiezan a perder la timidez y circulan libremente por el salón. Cuando los chicos comienzan a jugar al aire libre, al principio no se despegan de la puerta de casa, al menos hasta que entran en confianza. Si por algún motivo el juego se detiene, los niños vuelven a la zona de borde hasta que arranca una nueva actividad.

Cuando alguien tiene que esperar en un espacio público, generalmente se ubica en los bordes. Es interesante notar que las personas que planean permanecer mucho tiempo en un lugar tienden a ubicarse también en los asientos del borde, ya sea en un bar sobre la vereda o en una banqueta. Sentimos que nuestras espaldas están protegidas en esta situación, y que gozamos de una buena visual del espacio. A su vez, cuando un borde cuenta también con toldos, podemos observar todo y al mismo tiempo cobijarnos en las sombras. Se trata, sin duda, de un buen lugar para estar.

*los bordes urbanos como zonas de experiencia*

Al ser peatones, nuestras impresiones y experiencias más duraderas se producen en relación con lo que vemos a la altura de la planta baja. Los pisos más elevados no forman parte de nuestro campo inmediato de visión, como así tampoco los edificios que están en la vereda de enfrente. Percibimos tanto lo que está arriba nuestro como lo que está del otro lado de la calle a una mayor distancia, y por lo tanto no podemos establecer una relación cercana con el objeto ni distinguir detalles significativos.

La situación cambia cuando hablamos de las plantas bajas que observamos durante un recorrido peatonal. En estos casos vemos todos los detalles de la fachada y de las ventanas. Notamos el ritmo de los distintos elementos compositivos, los materiales, los colores y las personas que se encuentran alrededor nuestro y que van a determinar si nuestra caminata resulta interesante. De esto se desprende que hay indicios que muestran lo positivo que resulta para el espacio urbano la disposición de actividades atractivas en las plantas bajas de edificios que están sobre vías transitadas. Cuando se trata de determinar qué constituye una experiencia, cualquier otro elemento ocupa un rol mucho menos importante.

*buenos ritmos — detalles finos*

Caminar por la ciudad es una actividad que nos permite concentrarnos en ver y experimentar todo lo que ocurre al nivel de la planta baja. Podemos analizar todos los detalles visuales y captar hasta las informaciones más sutiles que escuchamos. De esta manera, los paseos se hacen más interesantes y significativos, el tiempo pasa más rápido y las distancias parecieran acortarse.

Si la situación fuera al revés y no existieran bordes interesantes, la planta estuviese cerrada y fuese monótona, nuestras caminatas parecerían largas y carecerían de cualquier experiencia sensorial. Todo el proceso podría volverse tan superficial y cansador que la gente hasta perdería las ganas de caminar.

En base a estudios psicológicos hechos a personas en habitaciones cerradas donde no hay ningún estímulo, podemos decir que nuestros sentidos necesitan ser incentivados cada cuatro o cinco segundos, el intervalo adecuado entre el exceso y la escasez.[9] Sabiendo esto, es interesante notar que las tiendas ubicadas sobre calles comerciales de intenso movimiento tienen un frente que oscila entre los cinco y los seis metros, una medida que corresponde a un número de 15 a 20 negocios por cada 100 metros. Si nos movemos a una velocidad promedio de 80 segundos por 100 metros, este ritmo de las fachadas asegura que nuestro ojo se encontrará con nuevas visuales y actividades cada cinco segundos.

*unidades angostas — que haya muchas puertas, por favor*

La mejor manera de lograr oportunidades de intercambio entre vendedores y clientes se da cuando a lo largo de una calle se encuentran numerosas construcciones angostas, que a su vez traen aparejadas una gran cantidad

**Escala y ritmo**
La escala de los 5 km por hora es una escala compacta, repleta de puntos de interés, con unidades angostas y muchas puertas.
La escala de los 60 km por hora es una escala para automóviles y conductores, no para peatones.



5 km/h



o 60 km/h

**Transparencia**
La experiencia de caminar por la ciudad mejora si los peatones pueden ver lo que ocurre dentro de los edificios con los que se van cruzando. Y esto funciona para los que están adentro también.


abierta



o cerrada

**Estimular numerosos sentidos**
Todos nuestros sentidos se activan cuando estamos cerca de edificios que nos proveen de oportunidades y experiencias interesantes. En contraste, ocho afiches colgados no inspiran nada.


interactiva



o pasiva

**La textura y los detalles**
Para los peatones que caminan despacio, un edificio ofrece una gran cantidad de atractivos.
Además de las texturas y los materiales, la planta baja siempre contiene una gran riqueza de detalles.


interesante


o aburrida

**Uso mixto**
Las unidades angostas con muchas puertas que a su vez cuentan con una oferta variada aportan un escenario donde se dan múltiples intercambios y experiencias variadas.



variada


o uniforme

**Fachadas con ritmo vertical**
Las plantas a nivel de la vereda que cuentan con una resolución formal con ritmo vertical dan lugar a paseos más interesantes. También aparentan ser más bajos, en comparación con frentes donde predominan las formas y los detalles horizontales.

Fuente: "Clouse Encounters with Buildings", Urban Design International, 2006.


vertical


u horizontal

de puertas. En este escenario hay mucha actividad y lugar para un sinfín de ofertas. En este sentido, podemos agregar que muchos *shoppings* han adoptado esta modalidad de pequeñas unidades angostas con numerosas puertas, generando así un paseo comercial.

*que las fachadas tengan una resolución vertical, por favor*

Cuando la planta baja de un edificio está ocupada por un negocio y en los pisos superiores se resuelve colocar viviendas u oficinas, algo que ocurre muchísimas veces, es importante que haya una articulación entre la fachada de la planta baja y el remate del edificio. Esto hace que los paseos parezcan más cortos y más interesantes. Por el contrario, si los frentes se resuelven con una preponderancia de elementos compositivos horizontales, las distancias se sienten más y la caminata se torna más cansadora.

*bordes blandos — y duros*

Los edificios estrechos con muchas puertas que cuentan con un remate de ritmo vertical, ayudan a mejorar la experiencia del peatón. La presencia de actividades en los locales sobre la calle y la variedad de usos que presentan, interactuando con lo que ocurre en su entorno, también es un impacto sobre la calidad de la vida urbana.

De un modo simple, podemos decir que las experiencias urbanas surgen a partir de dos extremos. Uno de ellos es el "borde blando", donde se encuentran tiendas pegadas una a la par de la otra, con fachadas transparentes y ventanales grandes, que cuentan con una oferta cuantiosa y variada de productos. En este escenario hay mucho por ver y por tocar, donde sobran las razones para pasear de forma lenta y detenerse a mirar. En el otro extremo encontramos el "borde duro", que es la contracara del ejemplo anterior: las plantas sobre la vereda se encuentran cerradas y los peatones deben recorrer grandes distancias frente a muros ciegos, de frentes vidriados oscuros o mampostería. Se cuentan pocas puertas y hay pocas oportunidades para entrar en contacto con experiencias significativas, con lo cual no habría razón para caminar por esta zona salvo por una necesidad puntual.

*hay siete veces más vitalidad urbana delante de fachadas donde hay actividad*

A través de los años se han conducido numerosos estudios para tratar de verificar el impacto que tiene la calidad de un borde en la vida urbana, y los resultados indican que hay un vínculo directo entre los bordes blandos y la vitalidad urbana. Podemos señalar un estudio en particular, que se realizó en Copenhague en 2003, donde se analizaba el nivel de actividad delante de una fachada pasiva y una activa en varias calles de la ciudad.[10]



Un estudio, hecho en 2003 sobre las calles comerciales más activas de Copenhague, mostró que el nivel de actividad delante de una fachada activa es hasta siete veces más intenso que el que se registra frente a una fachada pasiva.[11]

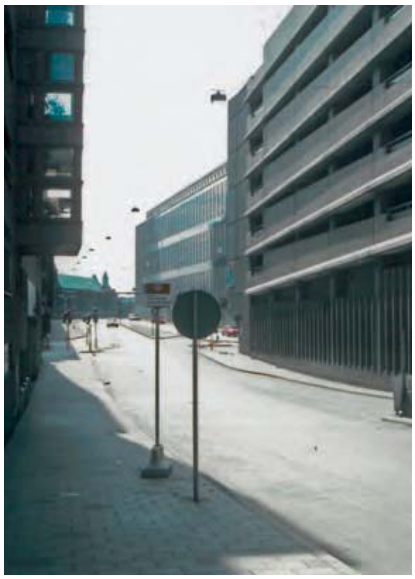
La cartelería indica que el supermercado está abierto los siete días de la semana, pero por lo que se ve, no se abre a la vereda (Adelaida, Australia).




Fotos del antes y el después en una esquina de Melbourne y en una calle de Estocolmo. Ambas ciudades han adoptado una política de fachadas activas.












Registro de los problemas ocurridos en fachadas al nivel de la vereda en Estocolmo y Copenhague. En las décadas de 1950 y de 1960, la parte central de Estocolmo fue sometida a un extenso proceso de renovación urbana. Muchos de los edificios que se construyeron durante ese período contaban con fachadas pobres, un problema que este relevamiento detectó claramente (se muestra cómo es el método de relevamiento en la página 241).[12]

En cuanto a las fachadas abiertas y activas, se detectó que los peatones tendían a bajar la velocidad de circulación y a observar lo que ocurría, y que muchas veces se detenían. Por el otro lado, delante de los frentes pasivos y cerrados, el ritmo de paseo se aceleraba y muy poca gente disminuía su marcha o se paraba. La conclusión del estudio apuntaba a que, considerando el mismo flujo de peatones tanto sobre las calles activas como sobre las pasivas, el promedio de personas que se frenaba frente a una fachada abierta era siete veces mayor que el que lo hacía delante de una cerrada. Esto ocurría porque la gente aminoraba su paseo, se detenía con mayor frecuencia y caminaba más de un negocio a otro en la calle con el borde blando.

También es interesante notar que sobre estas calles activas se daban una serie de actividades adicionales, más allá de lo que ocurría en las tiendas y los negocios. La gente hablaba más por celular, se agachaba para atarse los cordones, dejaba sus bolsas en el suelo para reordenarlas y, en general, conversaba mucho más que sobre las vías pasivas. Otra prueba más de que los procesos urbanos muchas veces son un ciclo de retroalimentación: "la gente va donde hay otras personas".

### *fachadas cerradas a nivel de la vereda — ciudades sin vida*

Las calles que cuentan con bordes blandos tienen un impacto significativo en los patrones de actividad y en el grado de atractivo que tendrá un espacio urbano. Las fachadas abiertas, transparentes, que invitan a entrar, le otorgan al usuario un entorno a su escala, que puede sentir como cercano y que a su vez está a la altura de sus ojos.

La calidad de los ámbitos que abren a una vereda es un dato tan crucial para medir la vitalidad de una ciudad que resulta difícil de entender por qué numerosas localidades, tanto viejas como nuevas, tratan este asunto de una manera tan desdeñosa. Las paredes largas y ciegas, con poca superficie vidriada y escasas puertas, se han multiplicado en los últimos años, lo que desalienta a los peatones a usar ese espacio urbano.

### *las ciudades vitales necesitan de una política que asegure la existencia de fachadas activas*

Fue en 1990 que el centro de Estocolmo se trazó una escala para determinar el grado de atractivo que un ambiente a nivel de la calle podía tener, en un esfuerzo por mejorar la calidad urbana de la ciudad.[13] El método luego fue refinándose a medida que el proyecto empezó a aplicarse en otras urbes.

Relevar qué actividades se desarrollan en las plantas bajas y cuán atractivas son puede ayudar a indicar qué áreas de la ciudad son más problemáticas, como así también pintar un cuadro sobre lo que ocurre sobre las calles más importantes. Basándose en esta información, los planificadores urbanos pueden armar una política de fachadas activas, que asegure un nivel de dinamismo en los ambientes de planta baja en nuevas zonas urbanas. A su vez, también pueden corregir fallas sobre las vías más significativas dentro de la parte consolidada de una ciudad.

Este tipo de iniciativa pública ha tenido un gran éxito en Melbourne y en otras ciudades que están buscando soluciones para este tipo de cuestiones. Una serie de planes para las nuevas zonas urbanas sobre la bahía de Oslo hacen hincapié en que la vitalidad de las actividades de la planta baja será crucial para el desarrollo cualitativo de ciertos tramos de esta expansión. Hay diversos modos de asegurarse de que esto ocurra como, por ejemplo, cobrar un alquiler menor en los basamentos ubicados dentro de estos sectores, donde el movimiento y la actividad serán cruciales para asegurar que sea un proyecto exitoso. Si esta área se vuelve popular y atractiva, los ingresos podrán compensarse mediante otros emprendimientos inmobiliarios.

### *los bordes blandos — en las áreas residenciales*

El borde —ese límite donde el edificio se encuentra con la ciudad— también es una parte vital de la calidad que tendrá un complejo residencial y el área urbana que la rodea. La del borde es la zona más activa del espacio exterior dentro de un área residencial. Dentro de él se encuentran las puertas de ingreso —el umbral de intercambio entre el adentro y el afuera—, y a su vez provee el terreno de transición a través del cual las actividades del interior se trasladan a la terraza o al jardín, donde entran en contacto con el espacio público. El borde también es la zona que los peatones observan y experimentan cuando caminan dentro de un tramo residencial de la ciudad.

La importancia de la zona del borde puede resumirse en el consejo que el arquitecto Ralph Erskine (1914-2005) le dio a quien escribe este libro: "si un complejo es interesante y atractivo a la altura de los ojos, entonces toda la zona lo será. Por lo tanto, concéntrate en que el borde sea un lugar rico en detalles donde la gente se sienta bienvenida, y no te desvivas tanto por lo que ocurre en los pisos más altos, ya que son menos importantes, tanto funcional como visualmente".[14]

Se pueden encontrar varios ejemplos interesantes acerca de cómo diseñar y usar la zona de borde en áreas residenciales: los jardines semiprivados que se observan delante de los dúplex británicos; las escaleras de acceso a una casa, ya sea del tipo que se ve en Holanda o en Nueva York; los sectores que rodean a las viviendas urbanas japonesas; las galerías o "porches" de las casas estadounidenses, así como las partes delanteras de las casas bajas en hilera que se ven en las ciudades australianas. Estos son ejemplos de cómo se resolvió dotar de áreas semiprivadas a las viviendas dentro de antiguos barrios residenciales. También es posible encontrar ejemplos de otras propuestas para los bordes en nuevos complejos urbanos residenciales alrededor del mundo.

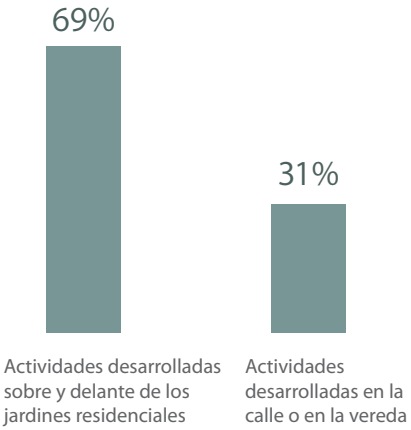
Sin embargo, la realidad es que en muchos emprendimientos contemporáneos se resolvió construir espacios para estacionamiento en la zona de borde, o se decidió borrar cualquier tipo de espacio transicional entre el exterior y el interior. De esta forma, la gente se mueve entre lo privado y lo público, sin escalas de ningún tipo.

### *los bordes blandos — y la vida en las calles de zonas residenciales*

Hay numerosos estudios que sostienen que la existencia de un espacio o jardín semiprivado provoca un impacto positivo en la vitalidad y el nivel de actividad que pueda ostentar una calle residencial. En este caso, señalaremos uno conducido por la Universidad de Melbourne en 1976, donde se analizó la actividad registrada en 17 calles residenciales de la ciudad, algunas en sectores más antiguos con casas tipo dúplex, y otras en suburbios donde había viviendas unifamiliares. El estudio fue hecho mediante observaciones detalladas realizadas a lo largo de varios días, tanto sobre inmuebles que tenían un jardín delantero semiprivado como sobre los que no lo tenían. En base a los resultados obtenidos, se pudo construir un panorama claro de cuál era la naturaleza de las actividades que se desarrollaban en las calles, como así también cuál era la ubicación exacta de ellas.

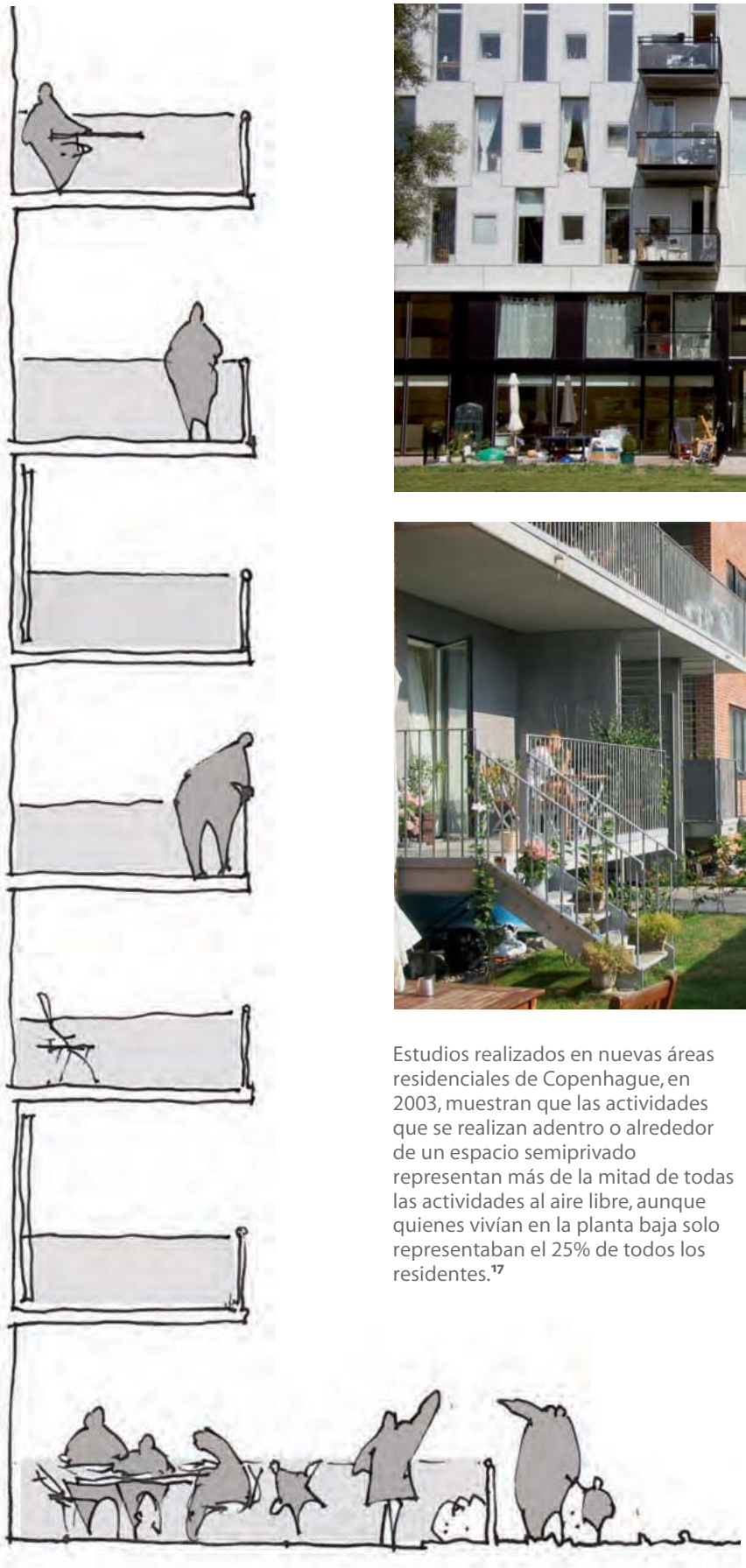
Las calles que registraron los índices más altos de actividad fueron las que se encontraban dentro de las zonas residenciales más antiguas, donde la tipología constructiva había sido la del *townhouse,** que contaba con una terraza cuidadosamente diseñada que separaba a la casa de la vereda. El 68% de todas las actividades detectadas —caminar de un lugar a otro, conversaciones, juegos, simple deambular o permanecer en un lugar específico— se desarrollaban en los jardines delanteros, o en las inmediaciones de los portones de acceso a estos. Solo el 31% de la actividad se llevaba a cabo en otras partes del espacio peatonal. A su vez, una porción importante de las tareas realizadas —como ser sentarse a tomar un café y descansar— combinaban el hecho de estar al aire libre con la oportunidad de seguir lo que estaba pasando en la calle.[15]

Surge como un dato importante que el prerrequisito para la existencia de una vital vida urbana es la densidad constructiva. Es que debido a esto, las personas se sienten alentadas a moverse a pie de un lado al otro. Caminar o permanecer del lado público de la casa de uno solo se convierte en una actividad interesante cuando hay un cierto movimiento en la vereda. En las




En un estudio realizado sobre las actividades al aire libre en 17 calles residenciales de Melbourne, Australia, quedó demostrado el impacto que tiene la existencia de un borde blando. De toda la actividad registrada, el 69% se desarrolló sobre o cerca de un jardín delantero semiprivado. El 31% restante se llevó a cabo en las calles.[16]

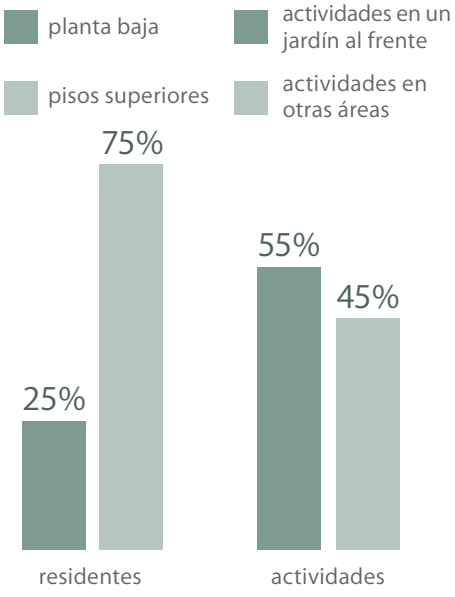








Estudios realizados en nuevas áreas residenciales de Copenhague, en 2003, muestran que las actividades que se realizan adentro o alrededor de un espacio semiprivado representan más de la mitad de todas las actividades al aire libre, aunque quienes vivían en la planta baja solo representaban el 25% de todos los residentes.[17]







Los bordes blandos delante de una vivienda tienen un impacto significativo sobre el nivel de actividad al aire libre que se registra (bordes duros en un complejo residencial en Noruega y bordes blandos en Soljberg Have, Frederiksberg, Dinamarca).

zonas donde había terrazas y jardines sobre los frentes pero que a su vez contaban con una cantidad importante de tránsito automotor, muy pocas personas deambulaban delante de las casas.

En 1977, un grupo de investigadores llevó adelante un estudio en las ciudades canadienses de Waterloo y Kitchener, con el objetivo de analizar la naturaleza de las calles residenciales típicamente norteamericanas. Éstas se distinguían por contar con una cierta densidad de viviendas unifamiliares, todas con un "porche" y un jardín que se encontraban entre la casa y la vereda. Lo que descubrieron fue que el patrón de actividades se parecía bastante al que se había registrado en las calles australianas. Cuando se analizó la cantidad de tiempo que se destinaba a cada tarea, lo que notaron fue que las actividades realizadas cerca o adentro de este sector semiprivado representaban la gran mayoría del 89% de esa vitalidad urbana.[18] No hay que olvidar que lo que determina si una calle es vital o no son los minutos por día que una persona permanece en el espacio exterior, y no la cantidad de personas que están allí. Algunas tareas que podrían llamarse privadas se trasladan a la zona de borde mediante estos jardines semiprivados. Es un lugar seguro, cómodo, donde la gente establece un contacto visual con su entorno, un factor esencial para que una calle o un sector de la ciudad puedan adquirir vitalidad.

Otra serie de estudios llevados a cabo en calles residenciales de Copenhague, en 1982, nos da una idea de la situaciones que ocurren en los *row house*,** ya sea que tengan o no un jardín delantero. El trabajo se realizó sobre calles paralelas con tipologías idénticas y tipos de habitantes similares. En todas las instancias analizadas, el nivel de actividad en las calles con bordes blandos era de dos a tres veces más alto que el registrado en calles parecidas pero con bordes duros.[19]

### *bordes blandos — en nuevas áreas residenciales*

Un estudio realizado en 2005, sobre los patrones de actividades en las nuevas áreas residenciales de Copenhague, reveló que los balcones, los jardines delanteros y muchos otros tipos de equipamiento para exterior son usados dentro del contexto urbano contemporáneo. El mismo estudio también indica que hay una tendencia a trasladar actividades que se realizan al aire libre, y que solían desarrollarse en un ámbito privado, hacia el espacio público. Al igual que otras investigaciones anteriores, este estudio confirma que







Bordes blandos en áreas urbanas antiguas (Tokio, Japón; Sidney, Australia; y Montreal, Canadá).



A la derecha: bordes blandos en todo un distrito (barrio francés de Nueva Orleans, Luisiana).





Bordes blandos en nuevas áreas urbanas (Bogotá, Colombia; Ciudad del Cabo, Sudáfrica).



Vida urbana cerca de las casas y los jardines delanteros (Yakarta, Indonesia).

el espacio semiprivado, ubicado generalmente delante de una casa, juega un rol preponderante a la hora de inyectarle vitalidad al espacio urbano de las zonas residenciales.

Dentro del sector analizado, las casas que contaban con un jardín semiprivado adelante constituyeron entre un 25% y un 33% de todos los casos. Por su parte, las actividades que se desarrollaban dentro de ese espacio representaban un 55% de todas las registradas en esa zona.[20] Vale la pena observar que estos jardines, donde además de la cercanía a la casa y a las plantas se puede estar en contacto con el espacio urbano circundante, son mucho más usados que los balcones, ya que la relación con el entorno se empobrece.

### *bordes blandos — vistos en diversos contextos culturales*

A lo largo de más de tres décadas, se han conducido numerosos estudios en varios continentes, tanto en ciudades grandes como en ciudades pequeñas, tanto en áreas centrales como suburbanas. Estos estudios también cubrieron viviendas y zonas que abarcaban distintas culturas, condiciones de vida y niveles socioeconómicos. A esto hay que sumarle que los patrones de uso y las formas de habitar varían con el tiempo, en sintonía con los cambios demográficos, económicos y de estilos de vida. De esto se desprende que una discusión seria sobre la función de los bordes blandos en un contexto residencial, tiene que incluir a la dimensión cultural y a la socioeconómica. Sin embargo, no ahondaremos en esos temas aquí ya que la intención es dar una idea general acerca del papel que juegan los bordes blandos. No podemos negar ni su potencial, como generador de puntos de contacto entre interior y exterior, ni su importancia a la hora de hablar de patrones de actividad o de estrategias para alentar a la gente a caminar, ya sea en zonas urbanas o residenciales.

*¿un metro cuadrado pegado a la casa, o diez metros cuadrados a la vuelta de la esquina?*

Todos los estudios mencionados hasta aquí presentan un cuadro sin matices, donde el borde urbano es señalado como una herramienta simple y valiosa con la que cuenta el planeamiento urbano para mejorar todas las áreas de las que se habló hasta ahora. La fórmula parecería ser, "cuanto más fácil sea usar el espacio urbano, cuánto más bienvenida se sienta la gente, más vital será el lugar". Vale recordar también que, casi siempre, un metro cuadrado pegado a la casa es más útil y es más usado que diez metros cuadrados a la vuelta de la esquina.

*ciudades vitales con bordes blandos, por favor*

Tener bordes activos y vitales es, sin lugar a dudas, el factor más importante cuando se trata de lograr un espacio urbano atractivo y vital. Contar con edificios estrechos, que a su vez tengan numerosas puertas y detalles de óptima manufactura al nivel de la vereda, también contribuye a que la vida urbana florezca y se extienda. Cuando los bordes funcionan bien, ayudan a retroalimentar el círculo de la vida urbana. Las actividades se complementan entre sí, el número de experiencias posibles aumenta, los paseos peatonales se vuelven más seguros y las distancias parecieran acortarse.

En su libro *Un lenguaje de patrones* (1977), Christopher Alexander resume la importancia que tienen los bordes: "si los bordes no cumplen su función, el espacio comprendido dentro de ellos nunca cobrará vitalidad".[21]

Es —casi— tan simple como eso.






Si los bordes funcionan… Una calle comercial en Camden, Londres, y un área residencial con una escalinata de acceso (Brooklyn, Nueva York).

## Una ciudad vital — se trata de un proceso donde interviene el tiempo, la cantidad de gente y los estímulos adecuados

*las ciudades vitales — y las sin vida*

El capítulo anterior sobre los sentidos y la escala describía cómo ciertos procesos de planeamiento, que ponían el foco sobre el transporte a gran escala y sobre la construcción de edificios introvertidos, combinado a su vez con una confusión en torno a las escalas a aplicar, habían desembocado en la creación de ciudades impersonales y alienantes. Estas urbes desiertas son el efecto secundario de una política de planificación que en realidad tenía otras prioridades.

Hasta la mitad de la década de 1950, la vida urbana se tomaba como algo obvio en las ciudades más tradicionales. De hecho, se daba por sentado que esa era la norma a la cual todos deberían apegarse, y con justa razón. Hoy en día, en muchas partes del mundo, nadie da por sentado que pueda disponer de una atractiva vida urbana. De hecho, este tipo de espacio se ha convertido en un recurso valioso y limitado que los planificadores deben saber manejar cuidadosamente. Los cambios en la sociedad y en la disciplina misma han alterado la situación de modo considerable.

En este capítulo, trataremos de enumerar algunos métodos que pueden ser usados para fortalecer la vida urbana. También mostraremos una serie de herramientas que sirven para apuntalar la dimensión humana, dependiendo de la situación en la que se encuentra cada uno.

*ciudades vitales — el producto de un proceso de cuidadosa planificación*

Tanto la vitalidad urbana como la tranquilidad son cualidades valiosas y deseables. Dentro de la agitada vida que propone una ciudad, poder disponer de un poco de paz es un objetivo primordial y altamente buscado. Quienes intentan promover la vitalidad urbana deberían apuntar a generar atractivos en la mayor cantidad de lugares posibles, y no en generar la mayor cantidad de actividad posible.

El problema que se presenta es que las áreas desoladas surgen espontáneamente dentro de los nuevos emprendimientos urbanos. No hay que esforzarse mucho para que esto suceda. Se requiere de un trabajo cuidadoso para lograr la combinación justa entre espacios vitales y tranquilos dentro de una ciudad.

Cuando el objetivo es desarrollar ciudades, cuando se prioriza la escala humana y la generación de encuentros entre personas, cuando se quiere estimular a la gente para que camine, es esencial obrar de una manera cuidadosa en la tarea de alentar la vida urbana.

Es importante recordar que no hay una solución mágica. Aplicar principios simples, como la búsqueda de una mayor densidad, o tratar de apilar más gente en un edificio, no es la respuesta adecuada. Hay que trabajar de forma mancomunada en un proceso, con numerosos otros actores, donde la concreción de la vida urbana sea el objetivo primordial.

Procesos, estímulos, calidad urbana, el imprescindible factor temporal y bordes blandos que hagan que la gente se sienta bienvenida son las palabras clave de este trabajo.

## el precio del miedo

Desde que los automóviles dominan las calles, el miedo y la preocupación se han convertido en una parte integral de la vida diaria de numerosas ciudades de todo el mundo.







Quienes andan en bicicleta se encuentran en una posición extremadamente vulnerable dentro de muchas ciudades que aun no tienen una adecuada infraestructura para el ciclismo. Este cartel en Japón indica que andar en bicicleta sobre la vereda no es una buena alternativa.






## 3.2
# La ciudad segura

## La ciudad segura como proceso

*sentirse seguro dentro de la ciudad — una cualidad urbana fundamental*

Lograr que la gente se sienta segura es crucial si queremos que abrace el espacio urbano. Por lo general, son las personas las que hacen que una ciudad sea más segura y atractiva, tanto en términos de seguridad real como percibida.

En esta parte, nos ocuparemos de la cuestión de la seguridad urbana a través de nuestro objetivo de crear ciudades vitales alentando a la gente a caminar, a andar en bicicleta y a permanecer en el espacio urbano. La exposición hará foco en dos aspectos centrales sobre los cuales se puede accionar para tratar de brindarle seguridad al espacio urbano: prevención del delito y seguridad vial.

## La seguridad y el tránsito

*¿una política urbana que le da más lugar a los automóviles?*

Desde que los automóviles comenzaron a dominar el escenario urbano, hace aproximadamente 50 años, la cantidad de tránsito y de accidentes ha aumentado a un ritmo sostenido. El temor a sufrir un accidente ha crecido de forma todavía más intensa, con un impacto particularmente fuerte en peatones y ciclistas y sus deseos de moverse por la ciudad. Y a medida que fue creciendo la cantidad de automóviles en las calles, tanto los políticos como los planificadores urbanos se dedicaron a crear más espacio para que esos vehículos se muevan y se estacionen.

Como resultado de esta estrategia, se deterioraron las condiciones para que los peatones y los ciclistas transiten. Las veredas, estrechas de por sí, comenzaron a llenarse de señales de tránsito, parquímetros, boyardas, faroles y otros obstáculos colocados sobre el espacio peatonal, de modo tal de no entorpecer el movimiento de los automóviles. A estos impedimentos físicos, a quienes circulan a pie se le suman otras dificultades, tales como largas esperas en los semáforos, problemas para cruzar la calle, oscuros túneles de paso y puentes sobreelevados. Todos estos ejemplos de disposición urbana ilustran un solo hecho: cómo se ha ordenado todo para proveer a los automóviles de mayor comodidad. Como consecuencia de esto, caminar se ha vuelto una actividad más dificultosa y complicada.

Las condiciones para quienes andan en bicicleta son, en muchos casos, aun peores. Se han eliminado ciclovías, o se las ha colocado pegadas a la par de calles con un alto nivel de tránsito. La infraestructura básica muchas veces no está, y los ciclistas deben arreglárselas como pueden.

El concepto de la calle compartida o completa se refiere a la posibilidad de que haya igualdad entre grupos de tránsito, una idea básicamente utópica. La integración no es una opción satisfactoria hasta que no se reconozca que los peatones tienen prioridad (espacio compartido en Haren, Holanda, y una calle con prioridad peatonal en Copenhague, Dinamarca).






A lo largo de todo este período en que el automóvil usurpó el espacio público, las ciudades se dedicaron a tratar de eliminar el tránsito ciclista de sus calles. Durante todos estos años en que se consolidaba el uso vehicular, el riesgo de accidentes para peatones y usuarios de bicicleta ha sido extremadamente alto, y el miedo a accidentes, más alto todavía.

*diferencias importantes en varias partes del mundo — pero exactamente el mismo problema*

Fueron numerosos los países europeos y de América del Norte que experimentaron la invasión del automóvil de modo temprano, viendo como disminuía su calidad urbana año a año. En respuesta a esto ha habido varias iniciativas e inclusive han comenzado a gestarse nuevos planes de transporte en algunos sitios. En los países que se desarrollaron económicamente más tarde y de manera más modesta, solo recientemente han comenzado a sufrir la invasión del automóvil. Pero en todos los casos, el resultado siempre ha sido un empobrecimiento de las posibilidades para moverse a pie o en bicicleta.

En las urbes donde más tempranamente se vio el dominio del tránsito automotor, que son los lugares donde el fenómeno ya lleva décadas instalado, es donde se observan las reacciones más fuertes contra esa mirada miope que solo se preocupa por los automóviles, una forma de proceder que le ha propinado severos daños a la vida urbana y al tráfico ciclista.

*el planeamiento de transporte moderno asegura un mayor equilibrio entre distintos medios de locomoción*

Con respecto a las ideas directrices de hace 20 o 30 años, la planificación del transporte en el siglo XXI ha cambiado notoriamente en muchos países del mundo, sobre todo en los europeos. Se ha avanzado muchísimo en la concientización acerca de cuán importante es promover la caminata y el tránsito ciclista, mientras que un mayor entendimiento acerca de cuáles son las causas primordiales de los accidentes ha dado lugar a la producción de nuevas herramientas técnicas de las que los planificadores pueden disponer.

Cuando las calles exclusivamente peatonales comenzaron a aparecer en Europa en la década de 1960, solo existían dos modelos posibles de vías: las que eran usadas por automóviles y las que eran usadas por las personas de a pie. Desde entonces, se han desarrollado numerosos tipos de calles y de soluciones de transporte, de manera que los planeadores actuales tienen una gran variedad de opciones con las cuales pueden trabajar: calles de tránsito vehicular exclusivo, bulevares, vías con una velocidad máxima de 30 km por hora, calles con prioridad para el peatón, áreas donde la máxima es de 15 km por hora, calles para peatones y tranvías, para peatones y bicicletas y exclusivamente para peatones. La experiencia ganada en estos años también ha logrado reducir la cantidad de accidentes de tránsito, además de mejorar las condiciones de seguridad y de confort para quienes se mueven en bicicleta o a pie.

Cuando hay que elegir tipos de calles y soluciones de transporte, es importante empezar siempre por la dimensión humana. Las personas deberían poder moverse de manera cómoda y segura por las calles de la ciudad, ya sea caminando o andando en bicicleta. También hay que tener especial consideración por los niños, los jóvenes, los adultos mayores y quienes son discapacitados. Los objetivos primordiales deben ser lograr espacios de calidad para las personas y condiciones seguras para los peatones.

*en una situación de tránsito mixto, los peatones deben tener prioridad*

En los últimos años han surgido ciertas tendencias dentro del planeamiento urbano que, basándose en estadísticas sobre choques de automóvil, afirman que se podría reducir el riesgo de accidentes si se crearan zonas de tránsito mixto en una misma calle, bajo el lema de "espacio compartido".

La idea sobre la que se sostiene este proyecto de calles compartidas es que de esta manera se lograría que los camiones, las motos, los ciclistas y los peatones de todas las edades circulen de forma tranquila, uno a la par del otro y siempre con buen contacto visual. El razonamiento continúa con la presunción de que nunca se producirían accidentes serios en este escenario, ya que quienes se mueven a pie o en bicicleta estarían obligados a prestar máxima atención a su entorno en todo momento.

Obviamente, si la gente está lo suficientemente asustada y tiene un ojo siempre puesto en el tránsito, nada muy grave va a ocurrir. Sin embargo, el precio a pagar es muy alto, tanto en calidad de vida como en dignidad básica. Los niños no pueden moverse solos, y personas mayores o con movilidad reducida posiblemente tendrían que resignarse a no poder caminar nunca. Cualquier estrategia que se adopte en torno a la gente y a la seguridad vial debe comenzar por asegurarle, tanto a las personas como a los ciclistas, condiciones de calidad y comodidad para trasladarse. Hay muchísimas iniciativas dentro de la planificación de transporte contemporánea que no le otorgan la suficiente importancia a la calidad de vida urbana.

Lograr un tipo de tránsito mixto es una posibilidad a considerar, sin duda, pero no bajo las condiciones de igualdad espacial que pareciera preanunciar





Los carriles para bicicletas, al estilo Copenhague, aprovechan los automóviles estacionados como escudos para proteger a los usuarios que los usan (imágenes de distintas calles de Copenhague, Dinamarca).



Las ciclovías trazadas por afuera del sector destinado para estacionamiento no ofrecen seguridad para nadie, salvo para los automóviles estacionados.

el concepto de "calles compartidas". Tal como lo demuestran los ejemplos de la "zona hogareña" británica, el "*woonerf*" holandés o el "*sivegader*" sueco,*** los peatones pueden convivir perfectamente junto a otros medios de transporte, siempre y cuando quede perfectamente claro que quienes circulan a pie tienen ascendencia por sobre los otros. Las soluciones de tráfico mixto tienen entonces dos opciones: o le otorgan prioridad al peatón o crean carriles segregados claramente delimitados.[22]

### *una planificación de transporte flexible, pragmática y considerada*

Hay razones para aplaudir muchos de los nuevos tipos de calles y políticas de transporte, que aseguran por un lado condiciones de seguridad para peatones y ciclistas, y a su vez permiten que circulen vehículos de servicio.

De acuerdo con cada proyecto en el que le toque trabajar, un planificador debe decidir qué tipología de calle y qué grado de integración de transporte será conveniente, siempre teniendo en cuenta que la seguridad de los peatones, tanto la que ellos perciben como la real, será el factor decisivo. No es una ley divina que el tránsito automotor debe tener acceso irrestricto a todos

los lugares que quiera. Es un hecho aceptado por todos que un automóvil no debería entrar a una biblioteca, a un parque o a una casa. Las ventajas de no encontrarse con vehículos en todas partes son obvias, por lo que podemos decir que si bien hay argumentos válidos para permitir que lleguemos con un automóvil hasta la puerta de nuestra casa, también hay situaciones donde sobran las razones por las cuales establecer áreas libres de vehículos.

### *el principio de Venecia — inspirador*

A lo largo de los siglos, el tránsito en Venecia ha operado bajo la consigna de que la transición de un medio lento a uno veloz no debe ocurrir en la puerta de la casa, sino sobre los límites de la ciudad. A la hora de ponderar la calidad urbana, es fundamental considerar este ejemplo. Anteriormente nos referíamos a cómo han surgido numerosas opciones para tratar de hacer coexistir el tráfico vehicular y el peatonal. Esas estrategias, si bien han hecho aparecer algunas soluciones, también han creado nuevos problemas.

Podríamos disculpar a un peatón veneciano por suponer que cualquier opción de las aquí barajadas, para enfrentar el problema del tránsito vehicular, es nefasta comparada con lo que una ciudad pensada para la gente debería realmente ser. Dicho de otra manera, en Venecia es fácil decir que "solo hay una cosa mejor que el tránsito lento, y eso es la ausencia de tránsito".

Sin embargo, es importante ser pragmáticos y también flexibles. Se pueden encontrar numerosas instancias y soluciones intermedias a la hora de discutir estos temas, solo se trata de asesorarse y de tomar decisiones informadas.

El paso de un medio de circulación lento a uno veloz en Venecia ocurre en los límites de la ciudad y no en las puertas de las casas. Este es un concepto interesante a tener en cuenta cuando se habla del objetivo de crear urbes seguras, sanas, sostenibles y vitales.











La profusión de rejas, barrotes, carteles y cámaras de seguridad nos da una idea de cómo la inseguridad y el miedo se han vuelto sensaciones cotidianas en numerosas partes del mundo.
Arriba a la derecha: un bloque de departamentos en Pekín, China.




A la derecha: una serie de calles residenciales en Lima, Perú, convertidas en un barrio cerrado.

## Seguridad personal y protección contra el delito

*una ciudad segura — una ciudad abierta*

Resulta interesante notar que Jane Jacobs, en el primer capítulo de su libro *Vida y muerte de las grandes ciudades*, publicado en 1961, ya hablaba acerca de la importancia que tiene el hecho de disponer de calles seguras. La autora hacía referencia al efecto preventivo que tenían, respecto al delito, tanto la vida urbana y los edificios de uso mixto como el cuidado de los espacios comunes por parte de los ciudadanos.[23] Los términos "observadores urbanos" y "ojos en la calle" fueron creados por ella y han pasado a formar parte del léxico habitual del planeamiento urbano.

Un prerrequisito fundamental para crear ciudades acogedoras que funcionen bien es lograr que sea seguro caminar dentro del espacio urbano. Tanto la percepción de seguridad como la seguridad real son cruciales para poder desarrollar una vida urbana.

Al hablar sobre la seguridad, se puede discutir en torno a una dimensión general y a una más detallada. Su objetivo central es lograr y mantener una sociedad abierta, donde personas de diversos grupos socioeconómicos puedan circular de par en par, a lo largo de su rutina diaria, dentro de los espacios comunes de la ciudad. Dentro de este marco general, también puede promoverse la seguridad a través del cuidadoso diseño de las diversas soluciones urbanas que una ciudad requiere.

*la seguridad y la sociedad*

Junto a las visiones utópicas e idealistas de ciudades abiertas y seguras, surge la realidad de numerosas sociedades urbanas. Las desigualdades sociales y económicas son el trasfondo sobre el cual aumentan los índices de delito y los intentos por proteger la propiedad privada y la vida personal.

El alambre de púa y los barrotes de hierro protegen las casas y la seguridad privada patrulla por los barrios residenciales, hay guardias custodiando la entrada a los bancos y a los negocios y carteles al ingreso de complejos privados que alertan sobre la posibilidad de una "respuesta armada". Del mismo modo, por todas partes surgen comunidades cerradas. Todos estos ejemplos son testimonio de los intentos de la gente por protegerse de la invasión a la propiedad privada. A su vez, también reflejan una tendencia de ciertos segmentos de la población a retrotraerse del ámbito público y encerrarse dentro de las paredes de sus casas.

Es importante resaltar que estas tácticas individuales de prevención del delito no son muy eficaces, ya que la sensación de inseguridad muchas veces está íntimamente relacionada con las condiciones sociales. Por otro lado, todavía existen comunidades urbanas menos encerradas, inclusive en lugares donde la pobreza y el crimen han producido un fuerte impacto. En estas áreas todavía es posible luchar por tratar de lograr que la población no huya del espacio público y se esconda detrás de barrotes y alambres de púa.

En algunas partes del mundo, existen ciudades y sociedad donde la tradición cultural, las redes familiares y la estructura social mantienen una baja tasa criminal a pesar de las malas condiciones económicas.





Una vez que oscurece, la luz que emana de los edificios ubicados sobre una vereda aumenta la sensación de seguridad. Arriba: panadería en Amman, Jordania, y una tienda Apple en Sidney, Australia.



Siete mil personas viven en el centro de Copenhague. Al caer la noche, en cualquier día de invierno, es posible ver aproximadamente siete mil luces prendidas desde la calle.[24]

Para concluir, en casi cualquier situación es posible encontrar posibilidades para reforzar tanto la percepción de seguridad como la seguridad misma, un prerrequisito para que la población use el espacio urbano.

Si cambiamos el eje de la discusión y, de defender el espacio privado, pasamos a un debate más amplio sobre la sensación de seguridad que uno debería tener al caminar en un espacio público, veremos que hay una conexión directa entre la búsqueda de fortalecer la vida urbana y el deseo de seguridad.

*que haya vida urbana significa ciudades más seguras — y ciudades más seguras significa mayor vitalidad urbana*

Si logramos reforzar la vida urbana hasta el punto de lograr que la gente circule a pie y pase tiempo en los espacios públicos, la seguridad, tanto la percibida como la real, aumentará. La presencia de otros siempre es un buen indicador de que un lugar es considerado seguro y agradable. Hay "ojos en la calle" y "ojos sobre la calle" también, lo que significa que lo que sea que esté ocurriendo es interesante y significativo, tanto para la gente

en la calle como la que observa desde los edificios circundantes. Cuando las personas utilizan el espacio público, todo cuanto los rodea se vuelve más significativo y más importante de mirar. Una ciudad vital se convierte en una urbe valorada y también segura.

*que un edificio tenga vida interna significa que las calles serán seguras*

No se puede negar que el hecho de que una calle sea vital es un impacto sobre la seguridad de una ciudad, pero no hay que desdeñar el rol que también juega la vitalidad que pueda existir alrededor de una calle. En las áreas urbanas donde se dan usos mixtos, hay más actividades dentro y alrededor de los edificios a lo largo de todo el día. La presencia de una zona residencial generalmente resulta en una conexión fluida con el espacio público de una ciudad, y ayuda a reforzar la seguridad real y percibida durante el día tanto como durante la noche. Aunque una calle se encuentre desierta, que se vean luces prendidas en las ventanas que se asoman a ella es una señal de que hay gente cerca.

En el área central de Copenhague viven aproximadamente 7 mil personas. Si una persona camina por ahí una noche de cualquier día de invierno, puede observar las luces de aproximadamente 7 mil ventanas.[25] La cercanía entre el espacio urbano y las viviendas y sus residentes juega un rol crucial en la percepción de seguridad. Entremezclar complejos residenciales con otros edificios de uso mixto es una práctica común de los planificadores urbanos, como una estrategia dirigida a prevenir el crimen y así incrementar la sensación de seguridad a lo largo de las calles usadas por peatones y ciclistas. Este enfoque funciona bien en Copenhague, donde los edificios en la zona central no pasan de los cinco o seis pisos, lo que asegura una buena conexión visual entre los departamentos y la calle. Por otra parte, esta modalidad no ha sido tan exitosa en Sidney. Si bien la metrópolis australiana cuenta con una población de 15 mil personas en su área central, los edificios de vivienda llegan a tener alturas entre 10 y 50 pisos. Nadie que viva tan arriba puede estar al tanto de lo que ocurre al nivel de la calle.

*la existencia de bordes blandos significa ciudades seguras*

La forma en que se diseña y se dispone de la planta baja de un edificio tiene un impacto desproporcionadamente grande en el modo como se desarrolla la vida urbana. Son los espacios que vemos cuando caminamos por el frente de los edificios, y es también el lugar desde el cual mejor se observa lo que ocurre sobre las veredas.

Si estos espacios al nivel de la calle son blandos, amigables y —por sobre todas las cosas— poblados, los peatones se encuentran rodeados de actividad humana. Aun por las noches, cuando los bares y los jardines delanteros dejan de tener movimiento, la presencia de muebles, plantas, bicicletas y juguetes olvidados son un recordatorio de la vitalidad urbana y de la cercanía de otros. Las luces prendidas en viviendas, negocios y oficinas que pueden verse desde el exterior contribuyen a aumentar la sensación de seguridad en una calle.

La existencia de bordes blandos es una señal que busca transmitirles a las personas la sensación de que son bienvenidas dentro de un espacio urbano. Una calle donde solo hay negocios que después de una cierta hora bajan las persianas, por el contrario, produce rechazo e inseguridad en el usuario. El espacio es oscuro y se nota abandonado por las noches; tampoco hay razones para estar allí durante los fines de semana o los feriados.





Los rascacielos o torres altas también pueden contar con espacios transicionales elegantes, que resuelven el paso del espacio interior al exterior de manera suave y gradual (Edificio Lloyd's de Londres. Arquitecto: Richard Rogers y Asociados, 1978-86).





Los bordes blandos en una calle comercial china y en un área residencial en Frederiksberg, Dinamarca. En cualquier caso, la transición gradual permite la aparición de mayor cantidad de actividades al aire libre y provee mayor sensación de seguridad.

Dado el deseo general de construir ciudades seguras y plantas bajas atractivas, es preferible que una fachada cuente con cerramientos de barras espaciadas u otros elementos transparentes que puedan ofrecer protección y a su vez permitir que la luz interior alumbre alguna porción de la calle. De esta forma, se le provee al paseante nocturno del placer de mirar vidrieras.

*simplemente tener interés redunda en ciudades más seguras*

Que haya vitalidad, tanto en la calle como en los edificios que abren a ella, una preponderancia de uso mixto y bordes urbanos amigables son cualidades fundamentales y necesarias para crear ciudades vibrantes, sin dejar de lado que también sirven para mejorar la seguridad y la protección de la población. La contracara de este escenario es la combinación ideal de factores para formar un ambiente urbano inseguro: calles sin actividad, edificios donde se desarrolla una sola función que a su vez están vacíos durante gran parte del día, fachadas oscuras, cerradas y sin vida. A esta lista le podemos agregar una cantidad insuficiente de luz, la presencia de caminos desiertos, vías peatonales subterráneas, rincones oscuros y demasiados arbustos.

Enfrentados a este panorama oscuro, es importante recordar que prácticamente cualquier estímulo que lleve a la gente a caminar, a andar en bicicleta o a permanecer en el espacio urbano contribuirá a aumentar la sensación de seguridad.

*tener estructuras claras significa ciudades más seguras*

Tener una clara estructura urbana, que nos indique con certeza cómo movernos en la ciudad, es otra forma de mejorar nuestra sensación de seguridad. Es una señal confiable, referida a la calidad urbana, el hecho de que podamos rápidamente encontrar nuestro destino sin tener que recurrir a desvíos importantes, ya que una estructura urbana clara no requiere de grandes dimensiones ni de caminos rectos que vayan de destino a destino. Si los caminos dentro de la ciudad tienen claras características visuales, si el espacio tiene carácter propio y si las vías principales son fácilmente distinguibles de las que no lo son, no importa que las calles se corcoveen o que la trama de la ciudad sea variada. La presencia de señales, carteles indicadores y una buena iluminación por las noches son elementos centrales que afectan la relación entre la estructura urbana, la sensación de pertenencia y la de seguridad cuando la gente camina por la ciudad.

*que los territorios tengan límites claros deviene en ciudades más seguras*

En el capítulo dedicado a los sentidos humanos, nos referimos a cómo cambia la comunicación entre las personas en función de la distancia en la que se encuentran. A su vez, estas distancias son usadas constantemente para caracterizar la intensidad y el tipo de intercambio que se produce. Relacionarse con otros y proteger nuestra zona íntima son distintas caras de una misma moneda. Así como la posibilidad de que se establezca un contacto cercano requiere que se defina el territorio en el cual este puede darse, también es necesaria una articulación clara del ámbito privado y del público para que, dentro del espacio urbano, puedan darse relaciones sociales donde a su vez la gente tenga una sensación de seguridad.

Las sociedades están sutilmente organizadas alrededor de ciertas estructuras sociales. Los individuos se basan en estas convenciones para definir su identidad y su sentido de afiliación. Un estudiante universitario es parte de una estructura donde hay cátedras, aulas y grupos de alumnos que le proveen un marco general de referencia. Los lugares de trabajo y





Los arquitectos que realizaron el complejo residencial Parque Sibelius, en Copenhague, Dinamarca, junto al Consejo Danés para la Prevención del Delito, delimitaron de manera cuidadosa las distintas categorías espaciales del conjunto (privado, semiprivado, público y semipúblico). Estudios posteriores hechos en este complejo indicaron que había menos delitos y mayor seguridad que en conjuntos similares.[26]

estudio cuentan con distintas áreas, departamentos y equipos profesionales. Una ciudad, por su parte, cuenta con barrios, complejos residenciales y viviendas únicas. Son estos elementos, acompañados por una serie de indicaciones y carteles, los que proveen el marco de afiliación de este sector dentro del conjunto urbano general. A su vez, esta estructura le asegura a cada persona, familia o grupo social del lugar que allí están seguros.

La sensación de seguridad y la habilidad de poder decodificar una situación social son cuestiones que se ven reforzadas cuando estas estructuras son clara y físicamente delimitadas. Un cartel anunciándonos el límite de una ciudad nos indica que estamos ingresando o saliendo de ella. Ciertos barrios característicos pueden ser demarcados de esta manera, algo que puede verse en los barrios chinos de numerosas ciudades del mundo. Los barrios y las calles también pueden aportar esta clase de identificación, y también es posible verlos marcando el acceso a conjuntos residenciales.

La elaboración de estos detalles en todos los niveles mencionados, que hacen a la constitución de esta estructura y del sentido de pertenencia de una comunidad, contribuye a reforzar la seguridad, tanto de individuos como de grupos sociales. Las personas que vivan en esta zona pensarán: "esta es mi ciudad, mi barrio y mi calle". "Quienes lo observen de afuera dirán: ahora estoy visitando otra ciudad, otro barrio y otra calle".

En las pioneras investigaciones llevadas adelante por Oscar Newman**** en el campo de la prevención del delito, ya se observa una relación entre la

seguridad y la existencia de una clara demarcación territorial. En base a esto, Newman pidió a los planificadores urbanos que trabajen con claras jerarquías espaciales, y así poder reforzar la seguridad, tanto la percibida como la real.[27]

*que haya transiciones blandas entre el espacio público y el privado, por favor*

Indicar de modo claro los límites territoriales y reforzar el sentido de pertenencia resulta ser una práctica crucial cuando hablamos de los contactos entre las personas y la protección de la esfera privada. Esto resulta especialmente cierto cuando hablamos de sectores residenciales, aun en una escala pequeña. Construir zonas de transición que garanticen un paso gradual del espacio público al privado significa que las oportunidades de contacto entre las personas aumentan. A su vez, los residentes pueden controlar mejor el paso de las personas y proteger su vida privada. Una zona de transición, que cuente con las dimensiones adecuadas, asegura un lugar de paso donde todos están al menos a un brazo de distancia de cada uno.

Anteriormente hicimos referencia a los bordes blandos y su importancia a la hora de generar vitalidad urbana. También enfatizamos el rol preponderante que pueden jugar jardines delanteros y galerías de acceso dentro de este proceso. No hay que olvidar que estas zonas de transición entre lo público y lo privado deben articularse de modo tal que se distinga donde empieza una y donde termina la otra.

Variaciones en el pavimento, el diseño paisajístico, el amoblamiento, la vegetación, las cercas y los portones pueden ayudar a delimitar donde finaliza el ámbito público y empieza la zona privada o semiprivada. Las diferencias en altura, en el tipo de escalinata o de escalones también son capaces de cumplir esta tarea, generando el umbral crítico e indispensable que ofrece un borde blando. Solo cuando los territorios están claramente delimitados el ámbito privado puede asumir un grado de protección menor, como una instancia necesaria para que las personas puedan entrar en contacto con otras y así contribuir a la vida urbana.

La presencia de un borde blando y una distinción clara entre el ámbito público, el semiprivado y el privado, es una combinación necesaria para que alguien pueda indicar el lugar donde vive y así decorarlo con sus flores preferidas (Almere, Holanda).

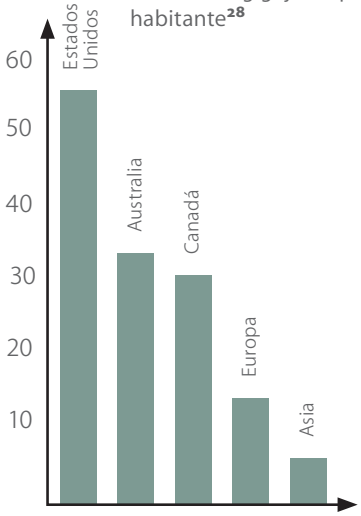


## hacer ciudades peatonales y ciclísticas es una política sostenible

El gráfico de barras muestra las importantes diferencias que registran los consumos energéticos de distintas zonas del mundo. También es un indicador del impacto que la incentivación de un tráfico mixto de automóviles y bicicletas ha tenido en Europa y Asia.
Fotos: Brisbane, Australia, es una de las ciudades que aun no ha desmantelado sus autopistas sobre el frente marítimo.



Cantidad de combustible medido en *gigajoule* por habitante[28]




El uso de la bicicleta en Copenhague significa un ahorro de 90 mil toneladas de dióxido de carbono por año.
El globo de la imagen muestra el volumen que ocupa una tonelada de dióxido de carbono.




El tráfico peatonal y el ciclista ocupan muchos menos espacio en la ciudad. Las ciclovías pueden acomodar hasta cinco veces la cantidad de unidades en comparación con una calle vehicular. En una vereda, por otra parte, entran 20 veces más personas en tránsito que en un carril automotor. En un solo lugar destinado para el estacionamiento de un automóvil, pueden entrar hasta 10 bicicletas.







## 3.3
# La ciudad sostenible

*el clima, los recursos y la planificación urbana sostenible*

En los últimos tiempos, ha crecido el interés en la planificación urbana sostenible, y con justa razón. El agotamiento de los recursos no renovables, la polución ascendente, las emisiones de carbono y la amenaza ecológica resultante son incentivos de peso como para tratar de implementar políticas de sostenibilidad en ciudades alrededor del mundo.

Hablar de la sostenibilidad referida a la cuestión urbana es una temática amplia. Primordialmente, siempre se piensa en el consumo energético y en las emisiones de los edificios como factores centrales. Sin embargo, hay otros sectores a considerar, tales como la producción industrial, la provisión de energía, el manejo del transporte, el agua y los residuos. El tema del transporte se impone como uno central en la agenda de la sostenibilidad, ya que consume una cantidad masiva de energía. De esta manera, es responsable de una considerable porción de la polución y de las emisiones de carbono. En Estados Unidos, el 28% de todas las emisiones de carbono son atribuibles al transporte.[29]

Darle mayor prioridad al tráfico peatonal y al ciclístico contribuiría a cambiar el perfil del sector de transporte y se convertiría en un elemento central dentro de cualquier política sostenible.

*una ciudad capaz de ser recorrida a pie o en bicicleta — un paso crucial en el camino de lograr una mayor sostenibilidad*

Tanto el tránsito peatonal como el ciclístico usan menos recursos y afectan el medio ambiente muchísimo menos que cualquier otro medio de transporte. Son los usuarios quienes proveen la energía, y así se convierte en un modo de circulación barata y silenciosa, que además no genera polución.

Considerando una distancia cualquiera, el consumo relativo de energía comparado entre andar en bicicleta, caminar o ir en automóvil es de 1, 3 y 60 unidades de energía. Esto quiere decir que, con la misma cantidad de energía, se puede triplicar la distancia recorrida a pie andando en bicicleta. Asimismo, un automóvil consume hasta 60 veces más energía que una bicicleta y 20 más que un peatón.

*el tránsito peatonal y el ciclístico ocupan menos espacio*

Ni el tránsito peatonal ni el ciclístico producen amontonamientos en el espacio urbano. Las necesidades espaciales de un grupo de personas que se mueve a pie son modestas: dos veredas de 3,5 metros de ancho, o una calle peatonal de 7 metros de ancho, pueden acomodar hasta 20 mil personas por hora. En dos ciclovías de dos metros de ancho caben hasta 10 mil bicicletas por hora. Una calle doble mano, con dos carriles disponibles, puede soportar entre 1.000 y 2.000 automóviles por hora (hora pico).

De este modo, vemos que una ciclovía puede transportar hasta cinco veces más personas que una calle vehicular. En cuanto al estacionamiento, en el espacio donde cabe un automóvil, entran 10 bicicletas. El tránsito peatonal y ciclístico abarca menos espacio y hace una contribución significativa

Poder caminar, esperar y circular cómodamente son aspectos que hacen a la calidad del transporte público. Una atractiva senda peatonal y una acogedora parada de autobuses son cuestiones importantes a tener en cuenta (parada de autobuses en San José, Costa Rica, y pasajeros en tránsito, Ciudad del Cabo, Sudáfrica). Abajo: un tranvía de Friburgo, Alemania, evidencia los beneficios de este sistema.








a la sostenibilidad del medio ambiente, mediante la disminución de la polución de partículas y de las emisiones de carbono.

Darle mayor protagonismo a estas dos clases de transporte puede ayudar a manejar la transición del tránsito vehicular al peatonal. Además de buscar incrementar la cantidad de gente que camine o que ande en bicicleta; los esfuerzos también deben dirigirse a tratar de que la población use estos medios de transporte para distancias cada vez más largas. A través de estas iniciativas, el ambiente y la calidad urbana se

beneficiarán enormemente. Fortalecer el tránsito en bicicleta, en particular, es una estrategia política que rendirá grandes frutos si se lo implementa correctamente.

*alentar mayor tránsito ciclístico abre perspectivas de mejora en todo el mundo*

Numerosas ciudades del mundo cuentan con el clima, la topografía y la estructura urbana acorde para que implementar o fortificar el tránsito en bicicleta sea un emprendimiento simple y relativamente barato. Además de las ventajas obvias que provee este modo de circulación, las bicicletas también pueden aliviar un poco la estructura del transporte.

Por ejemplo, al estudiar cómo se ha modificado el transporte en la ciudad de Copenhague, se observa que en 2008 las bicicletas fueron responsables del 37% de los viajes hechos a un trabajo, ya sea de ida o de vuelta.[30]

En Bogotá, Colombia, se ha fortificado enormemente tanto la circulación a pie como en bicicleta gracias a una específica política de transporte. Este ejemplo ilustra a las claras el potencial que estas iniciativas tienen —con una inversión relativamente baja— en países subdesarrollados, que además de mejorar la movilidad de los habitantes, reduce el impacto ambiental.

*espacio urbano de calidad — un prerrequisito crucial para que haya un buen sistema de transporte público*

Un buen paisaje urbano y un buen sistema de transporte público son dos caras de una misma moneda. La calidad de los traslados que un usuario debe hacer desde y hacia las paradas tiene un impacto directo en la eficiencia y la calidad de los medios de transporte público.

El viaje desde la casa de uno hasta el destino final debe ser analizado como una sola entidad. Buenos escenarios para caminar y andar en bicicleta son elementos a tener en cuenta si se quiere asegurar el confort y proveer una sensación de seguridad, como así también estaciones funcionales y equipadas tanto de día como de noche.

*Desarrollo Orientado al Transporte*

Hay gente en todo el mundo trabajando sobre planes para el Desarrollo Orientado al Transporte (TOD, por sus siglas en inglés), concentrándose en ver cómo las estructuras peatonales y ciclísticas pueden interrelacionarse con la red de transporte en su conjunto.

Por lo general, las ciudades TOD están estructuradas en torno a un sistema de tren ligero, que a su vez se encuentra rodeado por una densidad relativamente alta. Esta estructura de transporte es un prerrequisito, de modo que tanto oficinas como residencias se encuentren a distancias de las estaciones que puedan ser recorridas a pie o en bicicleta. Las compactas ciudades TOD con distancias cortas y buen espacio urbano proveen otros beneficios ambientales, tales como el uso de unidades cortas para los trenes y poca extensión territorial.

Antes de la aparición de los automóviles, las ciudades antiguas eran todas urbes TOD que funcionaban bien. Nuevamente, podemos citar a Venecia como un ejemplo. El transporte público se resuelve a través de transbordadores, que cubren numerosas rutas con paradas frecuentes, creando así una fina y compleja red de transporte. Ningún destino está a más de 200 a 300 metros de la parada más cercana del transbordador, y la oportunidad de caminar a través de las bellas calles y plazas venecianas forma parte de la experiencia.


MVC














DEVIL

*espacio urbano y sostenibilidad social*

La sostenibilidad social es un concepto amplio que presenta una serie de desafíos por resolver. Uno de sus objetivos es lograr que los diversos grupos sociales que conviven en una ciudad tengan las mismas oportunidades para acceder al espacio público y desplazarse a través de él. Esa igualdad de oportunidades se ve reforzada cuando las personas, además de usar el transporte público, pueden también circular caminando o arriba de una bicicleta. La gente que no tiene automóvil debe poder llevar adelante su rutina diaria y acceder a lo que la ciudad le ofrece, sin verse restringida por la pobreza del sistema de transporte.

El concepto de sostenibilidad social también cuenta con una significativa dimensión democrática, que prioriza el acceso igualitario al espacio público, de modo que podamos encontrarnos con nuestros semejantes. Un prerrequisito esencial para este tipo de operaciones es que haya un espacio público de acceso sencillo, que aliente a la población a usarlo y que también sea un sitio atractivo tanto para encuentros del tipo casual como formal.

*necesidades básicas — y la sostenibilidad social*

Lógicamente, hay diferencias en cuanto a las necesidades y oportunidades que tienen una ciudad pobre y una rica. Es importante señalar que los países desarrollados tienen que incrementar la atención que le prestan a la sostenibilidad social, un aspecto esencial a la hora de desarrollar ciudades atractivas que funcionen adecuadamente para todos.

Los problemas son muchos más acuciantes en sociedades urbanas de menores recursos, porque la diferencia entre los más ricos y los más pobres es muy amplia. La pobreza generalizada, por su parte, limita las oportunidades de los segmentos más marginales de la sociedad. Enfrentarse a los problemas de estas sociedades requiere revisar la distribución de los recursos, políticas urbanas visionarias y liderazgos capaces, como el demostrado en Bogotá, Colombia, alrededor del año 2000.

*ciudades vitales y la sostenibilidad social*

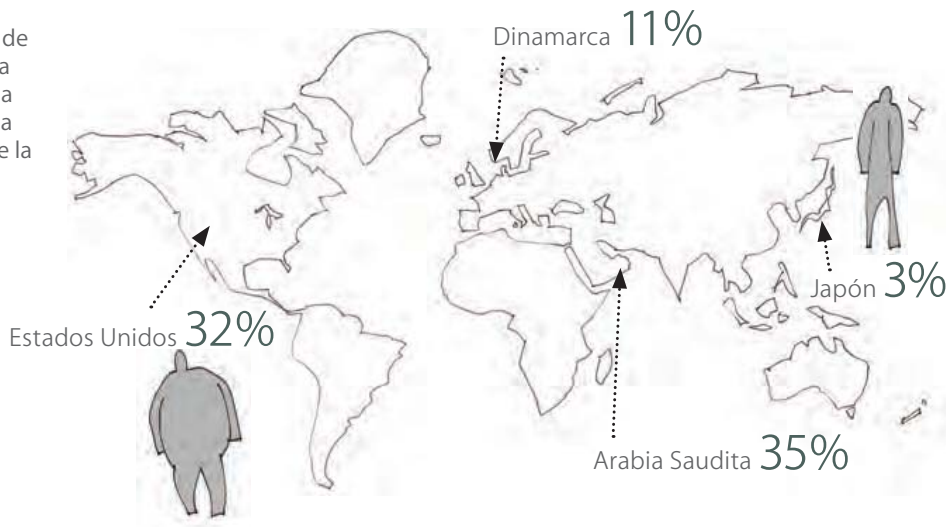
Los principios que intervienen a la hora de pensar una ciudad vital son similares a los requeridos a la hora de hablar de planes para la sostenibilidad social. Las ciudades vitales buscan terminar con la tendencia de la población a recluirse en barrios cerrados y promover una urbe que sea accesible y atractiva para todos los grupos sociales. La ciudad es vista así como una entidad que cumple una función democrática, donde la gente se encuentra con un panorama social y culturalmente diverso. Al compartir el mismo espacio urbano, todos deben procurar comprender al otro. El concepto de sostenibilidad urbana también apunta a incluir a las generaciones que vienen. Ellos también deben ser considerados como parte de la comunidad global, a medida que el mundo se vuelve cada vez más urbano. La ciudad debe poder acomodar a todos y ser inclusiva.

Si queremos que las ciudades logren obtener esta sostenibilidad social, hay que realizar esfuerzos que vayan más allá de la concreción de las estructuras físicas. Para que las urbes funcionen, el foco debe ser colocado en todas las dimensiones de la cuestión, desde el entorno físico hasta las instituciones sociales, pasando por los aspectos culturales, que juegan un rol preponderante en el modo como percibimos los ámbitos individuales y la sociedad en su conjunto.

## una vida sedentaria detrás del volante del automóvil y la pantalla de la computadora

Una vida inactiva, desarrollada detrás del volante del automóvil y de la pantalla de la computadora, se ha convertido en un severo problema de salud pública. En los últimos años, la obesidad se ha vuelto una epidemia en aquellos países donde la práctica de ejercicio físico no forma parte de la rutina diaria.

**Cantidad de obesos en el segmento adulto de la población (mayor o igual a 15 años)[31]**






En aquellos lugares donde ni caminar ni andar en bicicleta forman parte de la rutina diaria, los usuarios deben correr por sus vidas en el intervalo que se les da para almorzar. Otra opción son los emprendimientos "Estacione y transpire", como este edificio en Atlanta, Georgia, donde se ve que hay siete pisos para estacionamiento, mientras que los dos pisos superiores están dedicados a un gimnasio.





## 3.4
# La ciudad saludable

*buen espacio urbano — una valiosa contribución a la política de salud*

La relación que se establece entre la salud y el planeamiento urbano es un tema amplio. En esta sección, limitaremos la discusión a la salud y a las políticas de salud, con la mirada siempre puesta en la dimensión humana de la planificación urbana.

*una vida sedentaria detrás del volante del automóvil y de la pantalla de la computadora*

Los numerosos cambios que se han producido dentro del mundo económicamente desarrollado han planteado nuevos desafíos a las políticas de salud pública. El trabajo sedentario ha reemplazado a las tareas manuales de antes, los automóviles se han convertido en la forma dominante de transporte y actividades tan simples como subir las escaleras están siendo reemplazadas por ascensores y escaleras mecánicas. Si a esto le sumamos que al llegar al hogar nos sentamos y pasamos muchas horas mirando la televisión, vemos que emerge un modelo de vida donde la gran mayoría de la población no cuenta con oportunidades para usar su cuerpo y su energía diariamente. A esta situación hay que agregarle además los malos hábitos alimentarios, la tendencia a excederse con la comida y a ingerir productos altos en grasas saturadas.

Al estudiar el panorama general, se observa que país tras país admiten que el problema es de proporciones épicas. Detenerse a ver la historia de la epidemia de la obesidad en Estados Unidos le agrega un tinte más dramático aun a toda la cuestión.

De año a año, el problema se expandió de un estado a otro, mientras que la situación en cada estado a su vez empeoraba progresivamente. La cantidad de gente con sobrepeso en Estados Unidos se ha mantenido relativamente constante desde 1960, pero es el número de obesos el que se ha incrementado de modo brusco. Se llama obesa a la persona que tiene un índice de masa corporal superior a 30, según el estándar con el que trabaja la Organización Mundial de la Salud y otras organizaciones. En la década de 1970, se calculaba que 1 de cada 10 estadounidenses era obeso. En el período que va de 2000 a 2007, ese porcentaje subió de 1 a 3.[32]

En la infancia se observa un patrón particularmente preocupante, ya que el número de niños obesos entre los 6 y los 11 años se ha duplicado en las últimas tres décadas, entre 1986 y 2006. Esa figura se ha triplicado en niños entre 12 y 19 años.[33]

En los últimos diez años, este tipo de problemas relacionados con el estilo de vida se ha propagado a otras partes del mundo donde hay situaciones económicas y sociales parecidas. El problema de la obesidad es grave en Canadá, Australia y Nueva Zelanda, y está creciendo rápidamente en lugares como América Central, Europa y Medio Oriente. En el Reino Unido, aproximadamente un cuarto de la población adulta es obesa, mientras que en México es un tercio. En Arabia Saudita, por otra parte, un tercio de la población total es obesa.[34]

## ejercicio como opción

Ofrecer oportunidades para hacer ejercicios y expresarse es una respuesta lógica y valorable para responder a estos nuevos desafíos (patinaje en invierno en la plaza de Copenhague; andar en patineta en Nueva York; estudiantes tratando de compensar el tiempo que pasan arriba de un automóvil, Universidad de Miami; y escenas urbanas en China).











El costo de dejar de tener una serie de ejercicios como parte de la rutina diaria es alto: decrece la calidad de vida, aumenta el costo de la salud y se acorta el tiempo de vida.

*el ejercicio como una causa, una elección y una oportunidad de negocios*

La solución para estos nuevos desafíos es que el hombre debe buscar oportunidades para hacer ejercicios diariamente, que ya no forman parte de su rutina habitual. El deporte más popular en Dinamarca, en 2008, fue "correr" y la gente que trotaba en los parques durante su tiempo libre contribuyó a incrementar el nivel de actividad en las ciudades. Para cumplir con su cuota de ejercicio y mejorar su nivel de vida, otros optaron por hacer deportes o inscribirse en un gimnasio. También están los que se compraron una bicicleta fija o una cinta para correr y se dedicaron a entrenarse en sus casas. El ejercicio se transformó en una importante actividad diaria para una gran parte de los habitantes del país, además de convertirse en un fabuloso negocio.

El modo como todo esto llegó a desarrollarse es lógico y adecuado para la clase de personas que somos y para la sociedad en la que nos hemos convertido, pero las soluciones privadas e individuales también tienen sus limitaciones.

El ejercicio voluntario requiere tiempo, determinación y dinero. Asistir a ciertos eventos y comprar equipamiento también cuesta plata. Hay grupos sociales y etarios que pueden operar de esta manera, pero también hay muchas personas que no tienen ni el tiempo ni el dinero ni la energía para hacerlo. Por otra parte, existen períodos durante los cuales la gente no puede ejercitarse debidamente. Por lo general, los "*freaks* del entrenamiento" son sanos y están físicamente activos. El problema de la falta de ejercicio se ve entre la niñez y la población mayor, y en un nivel menor pero sorprendentemente alto, en la juventud.

*el ejercicio como parte de la rutina diaria*

Frente a estos nuevos (y también viejos) desafíos, es importante señalar que un aspecto importante de cualquier política de salud pública se encuentra al alcance de la mano. ¿Por qué no alentar a la población a caminar y a moverse en bicicleta lo más que pueda dentro de su rutina diaria? Obviamente, este tipo de estímulos necesita de un cierto nivel de infraestructura, por ejemplo en la forma de rutas peatonales atractivas y ciclovías, combinado con una fuerte campaña para que todos se enteren de las ventajas y las oportunidades que les esperan en cuanto empiecen a usar su propia reserva de energía para transportarse.

Ciertas ciudades, incluyendo Copenhague y Melbourne, han formulado las directrices generales de un plan que explica qué conlleva esta operación de alentar a la población a caminar y a andar en bicicleta lo más que pueda, tanto en áreas urbanas consolidadas como en las nuevas. En lugares como Nueva York, Sidney y México DF, ya se han lanzado iniciativas para desarrollar la infraestructura y la cultura urbana necesarias para que la caminata y el tránsito ciclista ocupen un sitio predominante dentro de las rutinas diarias de la gente.

Estas ciudades han priorizado ciertos avances, como hacer veredas más anchas para mejorar las tramas peatonales, pavimentando con materiales de mayor calidad, plantando árboles para lograr sombra, removiendo obstáculos innecesarios y mejorando los lugares donde se cruza la calle. El objetivo es lograr que sea simple, poco complejo y seguro de usar tanto de día





Cuando caminar o andar en bicicleta son parte de la rutina diaria, tanto la calidad de la vida urbana como el bienestar del individuo aumentan —y los beneficios son aun mayores para la sociedad.

como de noche. También debería contar con buenos espacios, equipamiento urbano de calidad, detalles bien resueltos y una óptima cantidad de luz.

Desde 2000 a esta parte, los ciclistas han visto cómo se trazaban miles de kilómetros de ciclovías y bicisendas a lo largo de ciudades de todo el mundo, ofreciéndoles así la posibilidad de trasladarse de una manera rápida, simple y segura.

Adoptar una política que aliente a la gente a caminar y a circular en bicicleta de forma regular suena como un objetivo obvio dentro del trazado de una nueva área urbana, pero para que esta iniciativa tenga éxito se requiere de pensamientos innovadores y de nuevos procesos de planeamiento. Después de todo, los planificadores urbanos se han acostumbrado, a lo largo de las décadas, a trabajar exclusivamente para el tránsito automotor.

Lograr estímulos convincentes que lleven a las personas a caminar o a andar en bicicleta requerirá un cambio en la cultura del planeamiento. Los proyectos para las ciudades nuevas deben empezar por diseñar rutas lo más directas y atractivas posibles para el tránsito peatonal y el ciclístico, para recién volcar su atención a las necesidades de otros medios de transporte. Este nuevo orden de prioridades resultará en áreas urbanas más compactas, con

dimensiones más pequeñas. En otras palabras, será más atractivo vivir, trabajar y moverse en este nuevo tipo de barrio que en las ciudades construidas siguiendo el patrón actual de urgencias. La vida debe venir antes que el espacio, que a su vez debe llegar antes que los edificios.

Hay un antiguo dicho referido a la salud que dice: "una manzana por día mantiene al médico alejado". Hoy se aconseja caminar 10 mil pasos por día si se quiere llevar una vida sana. Si tanto las áreas urbanas nuevas como las antiguas se conforman para alentar el tránsito peatonal, o para hacer una combinación entre la caminata y el ciclismo, se podrán solucionar las necesidades diarias de transporte, se reducirá una gran parte de los problemas de salud y se podrá mejorar la calidad urbana y de vida de la población.[35]

En ciudades antiguas, prácticamente la totalidad del tránsito se hacía a pie. Caminar era el único modo de moverse, la forma de entrar en contacto con la sociedad y las personas diariamente. El espacio público era el lugar de encuentro, del mercado y la zona de transición entre las numerosas áreas de la ciudad. Trasladarse a pie era el denominador común.

Es fácil caminar 10 mil, 15 mil y hasta 20 mil pasos por día en Venecia, sin que se considere que uno ha recorrido una gran distancia. Es tan grande la riqueza sensorial y tan impresionante el espacio urbano circundante que la experiencia pasa desapercibida. Solo se camina.

*¡la vida urbana, la seguridad, la sostenibilidad y la salud como una política urbana integrada!*

Haciendo un repaso de la discusión que se dio en este capítulo sobre las ciudades vitales, seguras, sostenibles y sanas, queda en evidencia lo interconectado que están estas cuestiones y los enormes beneficios que pueden significar para estas cuatro áreas, que haya un aumento en la búsqueda de mejores condiciones para los peatones, los ciclistas y para la vida urbana en general.

Un solo cambio en la política urbana reforzará la calidad de una ciudad y una serie de objetivos sociales cruciales. Además de otros beneficios, un fuerte aliento a que la gente camine y ande en bicicleta puede hacerse de forma rápida y barata. Sería algo visible, sería una señal valiosa y una política que alcanza a todos los usuarios de la ciudad.

Las acciones deben estar a la altura de las palabras, sin embargo. Se debe establecer niveles óptimos de infraestructura. Pero lo más importante de todo, se debe trabajar para estimular a todos a que caminen y anden en bicicleta como parte de su rutina diaria. Alentar y estimular son las palabras clave, y lograr calidad espacial urbana en la pequeña escala —a la altura de los ojos— es crucial.



Suena lógico que alentar a que la gente camine o se mueva en bicicleta debería ser un elemento vital de cualquier política de salud pública. Los beneficios son importantes para aumentar la calidad de vida y reducir los gastos del sistema de salud.





# 4

# La ciudad a la altura de los ojos

4.1

# La batalla por la calidad se da en la escala pequeña

*la ciudad a la altura de los ojos — la escala más significativa del planeamiento urbano*

En muchas ciudades, principalmente en aquellas que se encuentran en países en vías de desarrollo, una gran parte del tránsito peatonal se genera meramente a partir de la necesidad. En otras partes del mundo, por otro lado, la cantidad de peatones depende de cuán grandes sean los estímulos para serlo.

Conseguir calidad urbana es un asunto importante, más allá de que la intensidad del movimiento peatonal se dé por necesidad o por estímulo. Que la gente se encuentre con un óptimo nivel urbano a la altura de los ojos, debería ser considerado un derecho humano fundamental para cualquier parte de una ciudad por donde las personas circulen.

Es en la escala pequeña, el escenario urbano de los 5 km por hora, donde los individuos se encuentran con la ciudad de cerca. Es aquí donde la persona que se mueve por el espacio urbano tiene el tiempo y la oportunidad de disfrutar de la calidad urbana o de sufrir por su ausencia.

Más allá de la ideología que guíe un proceso planificador o de los prerrequisitos económicos que haya, saber manejar cuidadosamente la dimensión humana en cualquier tipo de ciudad o área urbana debería ser un requerimiento universal para gobiernos e instituciones.

*caminar, pararse, sentarse, hablar y escuchar — un buen lugar para empezar*

Lo que sigue es un repaso a los principios generales que debería seguir un plan urbano que contemple la dimensión humana. El punto de partida es sencillo: actividades humanas universales. Las ciudades deben proveer buenas condiciones para que la gente camine, se pare, se siente, observe, hable y escuche.

Si estas actividades básicas, que están relacionadas con el sistema sensorial y motor, pueden desarrollarse en condiciones óptimas, tanto estas como decenas de otras podrán florecer en diversos entornos humanos. Entre todas las cuestiones a las que un planificador debe atender, la más importante es prestarle atención a la escala pequeña.

Si una persona no está conforme con el funcionamiento de la sala de estar de su casa, que la ciudad o el complejo residencial esté bien planeado no será de gran ayuda. Por otro lado, el nivel espacial que tenga una ciudad o una morada a la altura de los ojos puede ser decisivo a la hora de incidir en la calidad de vida de la población, a pesar de que haya fallas en otras áreas.

Tener en cuenta los sentidos de las personas es crucial si se pretende que caminen, se sienten, hablen y se escuchen dentro de los edificios, de los barrios y de la ciudad. La batalla por la calidad se da en la escala pequeña.

## 4.2
# Buenas ciudades para caminar

*la vida ocurre de a pie*

Es un gran día en la vida de una familia cuando un niño, de aproximadamente un año de edad, da su primer paso. La altura del horizonte para este infante ahora se eleva desde los 30 cm (cuando gatea) hasta los 80 cm por encima del suelo.

El pequeño caminante ahora puede ver mucho más y moverse más rápido. De ahora en adelante, todo lo que ocurra en el mundo del niño —su campo de visión, perspectiva, flexibilidad y oportunidades— se moverá en un plano más alto y veloz. Los momentos más importantes de la vida se experimentarán, de aquí en más, de pie, ya sea parado, quieto, o caminando.

Si bien caminar es básicamente una actividad lineal que conduce al caminante de lugar a lugar, también es mucho más. Los peatones pueden detenerse y cambiar de dirección sin mayor esfuerzo, maniobrar, acelerar y desacelerar, como así también pasar a otra actividad relacionada, como ser sentarse, pararse, correr, bailar, escalar o acostarse.

La vida se desarrolla de a pie (Lucca, Italia; Amman, Jordania; y Marrakech, Marruecos).







Caminar se trata de algo más que circular.



*caminar con un propósito — y como un comienzo*

Una caminata urbana engloba múltiples posibilidades: el recorrido rápido desde un lugar a otro, el paseo lento para disfrutar la vida urbana o un atardecer, el deambular en zigzag de los niños o el circular de los adultos mayores para respirar un poco de aire fresco o realizar alguna diligencia. Más allá de cuál sea el propósito al pasear por el espacio urbano, el ciudadano ingresa a un "foro" donde se realizan toda clase de actividades sociales que son parte de la rutina diaria de cualquier peatón. Las cabezas se mueven de lado a lado, la gente se detiene y se da vuelta para seguir un acontecimiento o para saludar y hablar con otros. Caminar es una forma de circular, pero es también el potencial punto de partida para otras actividades.

*¿cuán rápido?*

Hay muchos factores que impactan en la velocidad a la que caminamos: la calidad de la ruta por la que nos movemos, la superficie, la fuerza de la multitud que nos rodea y la edad y movilidad del peatón. El diseño del espacio también juega un rol en este proceso. Los caminantes generalmente se mueven más rápido cuando caminan a lo largo de calles que son predominantemente lineales, mientras que disminuyen el paso cuando atraviesan una plaza, por ejemplo. Podemos decir que es similar a lo que ocurre con el agua, que fluye rápido en un río pero más lentamente en un lago. El clima también es otro factor que pesa. Las personas se mueven más velozmente cuando llueve o hace frío.

Sobre la calle Strøget, la principal vía peatonal de Copenhague, el tráfico peatonal durante los días de invierno es un 35% más veloz que en los de verano. Hay muchos peatones en la ciudad durante el verano que pasean y disfrutan de la experiencia, mientras que en el invierno se camina con un objetivo mucho más definido. Cuando hace frío, la gente camina para tratar de calentarse. La velocidad promedio a la cual se mueven los peatones en verano es de 14,2 minutos por km, lo que corresponde a 4,2 km por hora. En invierno el promedio es de 10,3 minutos por km, o sea 5,8 km por hora.[1]

Para hacer una caminata de 450 metros, se demora aproximadamente 5 minutos, mientras que para recorrer 900 metros se tarda 10 minutos, a una velocidad de 5,4 km por hora. Estas estimaciones son hechas tomando en cuenta que el área por la que se camina está vacía y no hay obstáculos en el camino.

*¿cuán extensa?*

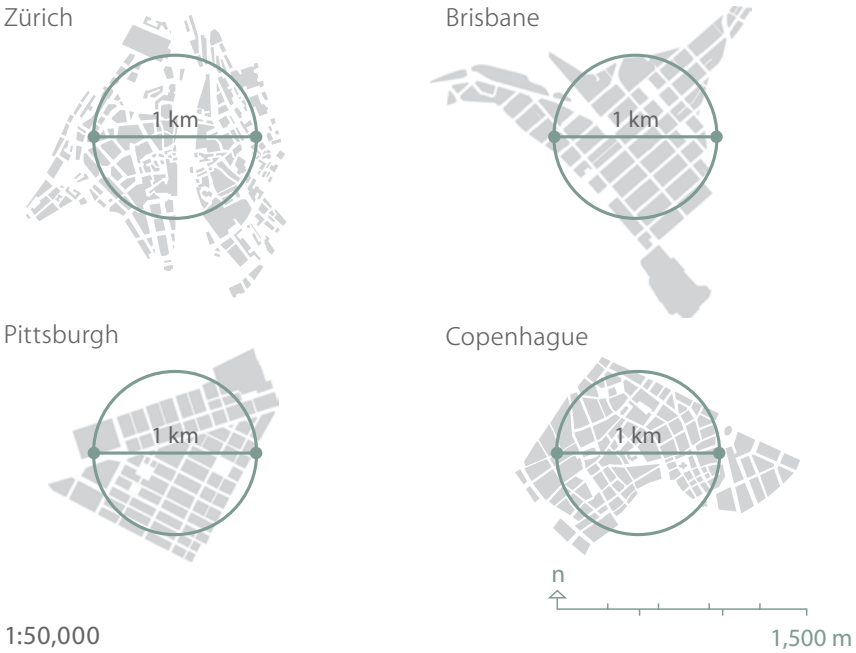
Tratar de determinar cuál sería una aceptable distancia peatonal es un concepto relativamente elástico. Hay ciertas personas que pueden recorrer varios kilómetros sin mayor esfuerzo, mientras que para los niños, los ancianos y los discapacitados, hasta los paseos cortos son problemáticos. Generalmente, se considera que la mayoría de la población está dispuesta a caminar una distancia de 500 metros. Hay que tener en cuenta, a su vez, que la idea de una distancia aceptable también tiene que ver con la calidad del recorrido. Si el pavimento está en buenas condiciones y se considera que el paseo será interesante, caminar una distancia mayor es algo tolerable. De la misma manera, el deseo de caminar disminuye si la ruta a recorrer ofrece pocos incentivos, una actividad que el peatón encontrará cansadora. En estos casos, una caminata de solo 200 o 300 metros se verá como un gran esfuerzo, aunque se la pueda hacer en menos de cinco minutos.[2]

Decir que una distancia de 500 metros es un objetivo razonable para una caminata es una afirmación que se ve refrendada por el tamaño de los centros urbanos. En la gran mayoría de las ciudades, el área central tiene una superficie de aproximadamente 1 km², midiendo un kilómetro por un kilómetro de lado. Esto quiere decir que con caminar un kilómetro o menos, los peatones se encontrarán con la mayoría de los servicios que la ciudad ofrece.

Ciudades muy grandes, como Londres o Nueva York, tienen ciertos patrones a través de los cuales se dividen en centros y distritos menores. En estas urbes también es posible encontrar centros que cuentan con una superficie de 1 km². El concepto de una aceptable distancia peatonal no cambia solo porque la ciudad es más grande.

*espacio para caminar*

Un prerrequisito importante para que se produzcan caminatas cómodas y placenteras es que haya suficiente espacio para que una persona pueda moverse libremente, sin tener que eludir obstáculos o sufrir empujones y embotellamientos. Tanto los niños como los ancianos y los discapacitados requieren una cierta cantidad de espacio para poder circular. A su vez, los padres con un andador para bebé o las personas con un carro de supermercado




En la gran mayoría de las ciudades, el área central ocupa una superficie de 1 km², lo que permite que cualquier servicio fundamental no se encuentre a más de un kilómetro de distancia.



Este cartel en Polonia recomienda discretamente que los peatones mantengan sus brazos a los costados.





La alta prioridad que se le ha dado al tránsito automotor y al estacionamiento ha creado condiciones poco felices para los peatones en todo el mundo. Tener una cantidad de espacio suficiente para moverse cómodamente es importante para todos, especialmente para niños, ancianos y discapacitados.

también necesitan mayor espacio para operar. Por lo general, los grupos jóvenes son los que se muestran más tolerantes cuando se encuentran caminando en medio de una muchedumbre.

Si observamos fotos de hace 100 años, vemos que los peatones se movían libremente, sin restricciones, en todas las direcciones. Las ciudades les pertenecían a quienes se movían a pie, mientras que los carruajes, los tranvías y los primeros automóviles eran meros visitantes.

Como resultado de la invasión del automóvil, los peatones primero fueron forzados a moverse pegados a los edificios, para terminar todos apretados sobre veredas que se hacían progresivamente más estrechas. La cuestión del amontonamiento sobre las veredas es inaceptable y un problema que afecta a todo el mundo.

A través de estudios realizados sobre calles urbanas de Londres, Nueva York y Sidney, nos podemos dar una idea de la magnitud del problema que significa veredas estrechas para las muchedumbres que se apilan a lo largo de calles donde el espacio principal está destinado a la circulación del automóvil. Esto se da a pesar de que el número de automovilistas es significativamente menor que el de los peatones, apretados en una vereda.[3]

Las personas que circulan sobre una vereda se mueven en columnas donde todos van empujándose y a una velocidad dictada por el flujo peatonal. Ni los niños, ni los ancianos ni los discapacitados pueden caminar a este ritmo.

Hay varios umbrales a la hora de determinar cuánto espacio debe ocupar el tránsito peatonal, de acuerdo con el contexto en que se dé. Basado en estudios hechos en Nueva York, William H. Whyte propone una medida máxima de 23 peatones por minuto por metro en una vereda. Por otra parte, estudios realizados en Copenhague afirman que si se quieren evitar aglomeraciones a lo largo de una vereda, no debe haber más de 13 peatones por minuto por metro.[4]

### *peatones en zigzag*

Para lograr que la caminata sea una actividad confortable, realizada a un paso aceptable y con el espacio necesario, tiene que haber suficiente lugar para moverse sin interrupciones ni obstáculos severos. Estas cualidades se observan en áreas destinadas al tránsito peatonal, pero raramente en veredas o calles de la ciudad. Por el contrario, es notorio cómo ha crecido la cantidad de dificultades con la que los ciudadanos deben lidiar en el espacio urbano. Elementos tales como señales de tránsito, postes de luz, parquímetros y numerosos otros se han colocado sobre la vereda con tal de "no molestar". Si a esto le sumamos los automóviles que se suben a la vereda al estacionar, las bicicletas mal ubicadas y los sucesos callejeros aleatorios, nos podemos hacer una idea del escenario urbano en el cual los peatones tienen que maniobrar, muchas veces obligados a esquivar obstáculos como un esquiador haciendo zigzag, para poder circular por veredas que ya son demasiado angostas para empezar.

### *desvíos odiosos e interrupciones sin sentido*

Caminar en el espacio urbano puede presentar muchas otras dificultades y complicaciones, como lo son las rejas peatonales, destinadas a mantener a la gente confinada dentro de una vereda estrecha y apretada. La existencia de barreras urbanas construidas en las esquinas para evitar que los peatones caminen muy cerca de los automóviles también causa desvíos y fastidios.

Las interrupciones que se producen sobre una vereda para permitir el ingreso de automóviles a un estacionamiento, a un garaje o a una estación





Cuando caminar se parece a una carrera de obstáculos (Sidney, Australia; Middlesbrough, Inglaterra).






Muchas ciudades han permitido de modo sistemático que las entradas vehiculares, los garajes y las calles laterales interrumpan las veredas. Los automóviles deberían dejarles el paso a los peatones y a los ciclistas cuando se encuentran con una calle secundaria (Calle Regent, Londres; y una solución estándar de tráfico en Copenhague).

de servicio ya se han convertido en parte natural de las calles de las ciudades dominadas por el automóvil. Sobre la calle Regent, en Londres, entre 45 y 50 mil peatones deben atravesar diariamente 13 interrupciones innecesarias en su recorrido,[5] mientras que en Adelaida, en el Sur de Australia, los caminantes deben lidiar con no menos de 330 desvíos en la vereda.[6]

Además de estas interrupciones sin sentido, que obligan a la gente de a pie, a las sillas de ruedas y a los carros de bebé a subir y bajar de la vereda, hay una serie de complicaciones nuevas que se presentan donde una calle estrecha se encuentra con una ancha. En todas las situaciones descritas, la vereda debería correr de manera continua, atravesando entradas vehiculares y calles laterales, como una política de uso general, estimulando y alentando el tránsito peatonal.

### *caminar en medio de una multitud y esperar eternamente*

A la cantidad inadecuada de espacio y a las pequeñas y grandes molestias con las que los ciudadanos deben lidiar todos los días, hay que agregarle el tiempo que se pierde en semáforos y esquinas. Los peatones tienen poca prioridad. Por lo general, deben esperar mucho tiempo con la luz en rojo, luego de lo cual viene un breve período donde el semáforo está verde. Este estado se mantiene por solo algunos segundos, y luego aparecen luces rojas titilantes, lo que fuerza a todos a correr para llegar al otro lado y evitar que los atropellen.

En muchos lugares, particularmente Inglaterra y otros países que fueron influidos por la política de transporte británica, cruzar la calle no es un derecho humano fundamental sino algo que se debe pedir, empujando un botón que se encuentra en cada intersección. En algunos casos, hay que apretar el pulsador hasta tres veces para lograr cruzar. Pretender caminar 450 metros en 5 minutos bajo estas condiciones es un delirio.

En el centro de Sidney se ven muchos peatones, muchas intersecciones, muchos semáforos y pulsadores, como así también extensos períodos de espera. Es posible que un individuo invierta la mitad de su tiempo de caminata esperando que le den la luz verde en las esquinas.[7]

Esperas de un 15, 25 y hasta 50% del tiempo de circulación son comunes en calles con tránsito vehicular de numerosas ciudades alrededor del mundo.

En comparación, si se recorre un kilómetro a pie sobre la calle Strøget, la principal vía peatonal de Copenhague, el período de espera equivale solo a un 3% del tiempo de caminata. Un recorrido con destino conocido sobre la calle Strøget puede realizarse en solo 12 minutos, pero la mayoría de las personas demoran más, ya que el paseo se torna interesante.[8]

Hay otro fenómeno que se ve en veredas donde los semáforos y los cruces con calles laterales demoran a los peatones. Éstos se mueven en grupos, y por lo tanto en multitudes, incluso cuando no hay mucha gente caminando.

Cada vez que este racimo de gente llega a un semáforo en rojo, todos se detienen. Así los peatones más lentos tienen tiempo de reincorporarse a la multitud. Cuando el semáforo se pone verde, el grupo vuelve a avanzar y a lo largo de la cuadra se dispersa, para volver a concentrarse en la siguiente esquina. Entre estos grupos casi no se ven otras personas.

### *trayectos directos, ¡por favor!*

A la hora de hablar de consumo energético, los habitantes urbanos de todo el mundo demuestran ser altamente conscientes de la necesidad de regularlo durante una caminata. Cruzan las calles por donde se les presenta









Cruzar la calle debería ser un derecho humano básico y no algo que deba ser solicitado (un pulsador en Australia y la provisión amistosa de información en China).






Al igual que al resto de las personas, a los arquitectos no les gustan los desvíos (Escuela de Arquitectura de Copenhague, Dinamarca).



La habilidad de las personas para recorrer el trayecto más corto se evidencia en los senderos que se forman en la nieve y en los caminos de las universidades (Plaza Municipal, Copenhague, Dinamarca; y la Universidad de Harvard, Cambridge, Massachusetts).

de forma más natural, evitan obstáculos y desvíos, como así también escaleras y escalones. También se hace evidente que prefieren caminar en línea recta.

Cuando un peatón observa el lugar por donde va a caminar, mentalmente hace un esquema de cuál sería el trayecto más directo. El placer que obtienen de caminar en línea recta se observa claramente en el modo como circulan en una plaza, en los senderos que forman cuando caminan a través de una nevada, y hasta en los caminos precarios hechos a través de jardines y espacios verdes en todo el mundo.

Caminar directamente hacia el destino al que uno se dirige es una respuesta natural, que muchas veces entra en conflicto de modo casi cómico con los dictados de los arquitectos y sus diseños, donde impera el ángulo recto. Estos proyectos se ven claros y ordenados hasta que los usuarios empiezan a caminar sobre las esquinas y los sectores verdes, arrasándolos.

Muchas veces, es una tarea sencilla anticiparse a cómo serán las líneas por las cuales caminará el público. En estos casos, conviene tratar de incorporarlos como parte del diseño paisajístico. Estos senderos sirven de inspiración para crear interesantes diseños paisajísticos de césped y vegetación.

### *distancia física y distancia percibida*

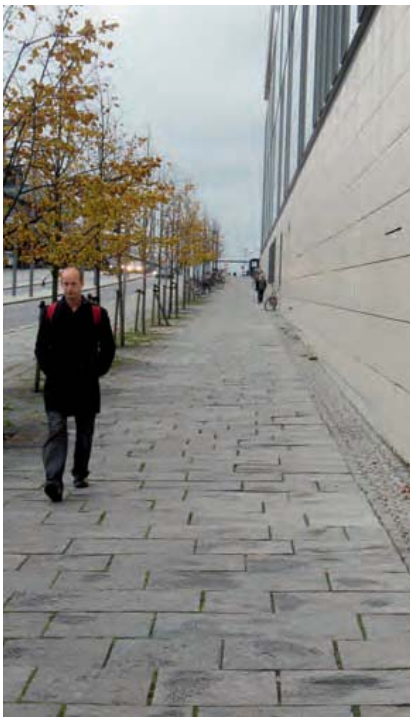
Recorrer 500 metros es una distancia aceptable para la gran mayoría de los peatones. Sin embargo, esta no es una verdad absoluta, ya que el término "aceptable" siempre dependerá tanto de la distancia a recorrer como de la calidad de la vía recorrida. Si el caminante encuentra que el trayecto es poco interesante o confortable, apurará el paso, mientras que si lo siente atractivo y rico en experiencias agradables, olvidará la distancia y disfrutará el paseo.

### *psicología de la caminata*

La "perspectiva de las piernas cansadas" se refiere a una situación en la cual un peatón puede divisar la trayectoria por la que va a caminar antes de empezar a moverse. El camino es recto y aparentemente eterno, sin ninguna posibilidad de ofrecer experiencias interesantes a medida que avanza. La empresa es cansadora aun antes de comenzar.

Para amenizar este recorrido, el trayecto puede ser subdividido en segmentos manejables donde las personas pueden caminar de plaza a plaza. Esto naturalmente crea tramos más cortos. También se puede crear esta sensación en una calle que se curva, alentando a la gente a moverse de un sector a otro para descubrir el resto del camino. Una curva debería doblarse lo suficiente como para que pueda crear nuevas visuales y perspectivas para el peatón, siempre evitando que este pierda de vista el horizonte.

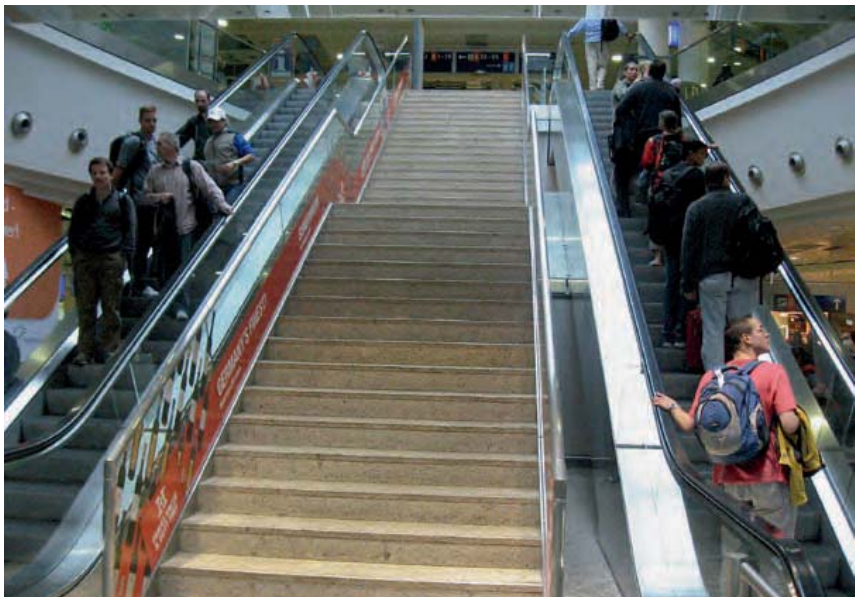
Abajo a la derecha: hasta una caminata larga se siente como más corta si se la hace sobre una calle curva con numerosos atractivos para ver (Cartagena, Colombia).
Abajo a la izquierda: por el otro lado, recorrer un trayecto donde no se encuentran experiencias interesantes para ver o sentir puede parecer una eternidad (Ørestad, Copenhague).







Subir una escalera es más difícil que caminar a lo largo de un plano recto, y tratamos de evitarlas cada vez que podemos. Para muchos miembros de la sociedad, directamente son una barrera infranqueable.



A la derecha: si podemos ver donde finaliza la escalera, el trayecto se nos hace aún más cansador.



Dejar pilas de objetos en las bases de las escaleras para retirarlas más tarde es un ejemplo claro acerca de cómo las consideramos una barrera, tanto física como psicológica.



La calle Strøget, la principal vía peatonal de Copenhague, mide un kilómetro de largo y corre directamente de una punta de la zona céntrica a la otra. Innumerables quiebres y curvas a lo largo del trayecto hacen que el espacio se mantenga cerrado e interesante. Además, la calle se encuentra con cuatro plazas distintas en su recorrido, lo que ayuda a que una caminata de un extremo de la ciudad a la otra sea psicológicamente manejable. Caminamos de plaza a plaza, y los giros sucesivos hacen que el paseo sea imprevisible y atractivo. Bajo estas condiciones, una caminata de un kilómetro de largo se realiza sin ningún problema.

*por favor, que ocurran cosas interesantes a la altura de los ojos*

Los patrones de las calles, el diseño del espacio, la riqueza de los detalles y la intensidad de las experiencias influyen en la calidad de las vías peatonales y en el placer de una caminata. Los "bordes" urbanos también juegan un rol. Cuando caminamos tenemos tiempo de sobra para observar nuestros alrededores, y la calidad del paseo dependerá en gran medida del nivel de actividad que percibamos en los locales frentistas con los que nos cruzamos. La sección sobre ciudades vitales recomendaba hacer "unidades pequeñas con muchas puertas" para las calles donde se concentran muchos peatones.

*por favor, que las unidades sean estrechas, con numerosos detalles y con un ritmo de fachada vertical*

El principio de tener unidades estrechas, que puedan proveer muchas experiencias, también es válido para aquellas calles peatonales en las que no haya negocios ni puestos de venta. La presencia de puertas de entrada, detalles constructivos, diseño paisajístico y vegetación en el frente de viviendas, oficinas e instituciones pueden hacer un valioso aporte a la experiencia de caminar.

Si los edificios desarrollan un buen ritmo vertical en la expresión de su fachada, los paseos parecerán más cortos y manejables, mientras que las edificaciones donde predomina la horizontalidad potencian la sensación de la distancia y la lejanía.

*que no haya ni escalones ni escaleras*

Los escalones y las escaleras son dos ejemplos que ilustran claramente el interés que tienen los peatones en conservar su energía. Los desplazamientos horizontales no presentan mayores problemas. Si el teléfono suena en una habitación contigua, solo tenemos que levantarnos y atenderlo. Ahora, si suena en un piso en el que no estamos, pedimos a otro que lo atienda. Subir y bajar las escaleras requiere otra clase de movimientos, mayor fuerza, y el ritmo peatonal debe pasar a ser un ritmo ascensional. Estos factores hacen que sea más dificultoso subir y bajar que desplazarse en el mismo plano, o trasladarse mecánicamente hacia arriba y hacia abajo. En las estaciones de subterráneo, en los aeropuertos y en las grandes tiendas, la gente forma fila para usar las escaleras mecánicas mientras que las escaleras fijas permanecen prácticamente desiertas. Tanto los *shopping centers* como los comercios que se desarrollan en varias plantas cuentan con escaleras y ascensores para que el público se mueva entre los distintos pisos. Si no funciona el sistema de transporte, ¡la gente se va!

*las escaleras como una barrera física y psicológica*

Es interesante observar cómo se desarrolla la vida diaria en los conjuntos habitacionales de varios pisos. En casi todos los casos, el grueso de las actividades se lleva a cabo en la planta baja. Una vez que se ingresó en la sala de estar, es natural que alguien tienda a esperar antes de volver a subir. Los





Si podemos optar entre una rampa y una escalera, casi siempre elegiremos la rampa.
A la derecha: prepararse para una maratón en Venecia significa usar rampas y no escaleras.



Los compradores tienen la opción de elegir rampas, escaleras o ascensores en este *shopping* de Pekín, China.

niños bajan con sus juguetes a la parte social de la casa y juegan con ellos todo el día hasta que sus padres les dicen que deben volver a subir para ir a dormir. Los pisos más bajos siempre son más usados que los superiores, y a su vez las terrazas son mucho menos usadas que los jardines que tienen conexión directa con la casa sin mediación de una escalera. La pila de objetos que se juntan en los escalones más bajos, esperando que alguien la suba, es un testimonio elocuente sobre la barrera física y psicológica que supone el uso de una escalera.

### *aplicación de la psicología de la escalera*

Tanto los escalones como las escaleras representan un genuino desafío físico y psicológico para los peatones. Siempre que sea posible, buscarán evitarlos. Sin embargo, al igual que el largo de una calle, las escaleras pueden ser camufladas para aparentar ser obstáculos menos tortuosos. Si en el arranque de una escalera que subiera cinco niveles pudiésemos ver



Las escaleras pueden ser tratadas como esculturas y como parte esencial del espacio urbano, por donde la gente puede desplazarse o permanecer (Plaza España, Roma, Italia).

todo su desarrollo, el recorrido nos parecería eterno y la gran mayoría no emprendería el mismo salvo que su vida dependiera de ellos. En situaciones como esta, es interesante observar cómo funciona el extendido principio de la "psicología de la escalera".

Las escaleras se alinean de manera tal que a la llegada de un tramo se continúa con el arranque de otro. Así, el recorrido se subdivide en trayectos más cortos. Es como moverse plaza a plaza, y quien sube nunca llega a observar la escalera en toda su longitud. De este modo, se logra que la gente ingrese a un edificio y emprenda el ascenso. Y aun con todos estos artilugios, la gran mayoría prefiere usar el ascensor. Esta psicología de la escalera también es usada en espacios públicos, como la Plaza España en Roma, donde se demuestra que una caminata en subida puede combinarse perfectamente con una experiencia interesante.

Si hablamos sobre las visuales de óptimos espacios urbanos que alientan a la gente a caminar lo más que puedan, podemos llegar a una conclusión muy simple. Las escaleras y los escalones son verdaderos obstáculos, algo que debe ser evitado en la medida de lo posible. Cuando el escenario urbano requiere la presencia de una escalera, esta necesita dimensiones generosas, mientras que la psicología de la escalera y las vistas deben ser usadas de forma intencional. Las rampas y los ascensores se utilizarán tanto para manejar el tránsito peatonal que se mueve sobre ruedas como para facilitar el desplazamiento de las personas con movilidad reducida.

### *las rampas antes que las escaleras*

En las distintas instancias en que a una persona se le da la posibilidad de elegir entre una rampa o una escalera, observamos que en la mayoría de los casos opta por la rampa. El ritmo de la caminata puede mantenerse si las diferencias de altura se salvan con rampas de suaves pendientes para subir y bajar. Así también los niños, los discapacitados y los peatones que circulan sobre ruedas pueden completar sus recorridos sin interrupciones. Las rampas no imponen el mismo carácter que las escalinatas o las escaleras, pero generalmente se las prefiere más.

### *los pasos bajo nivel y los puentes son una opción de último recurso*

En los primeros años de la invasión del automóvil, entre la década de 1950 y la de 1970, los trabajos de ingeniería vial se enfocaban de modo acrítico en incrementar la capacidad de los caminos y en prevenir accidentes a los peatones. En muchas ocasiones, la solución a ambos problemas fue segregar el tránsito y encauzar el flujo peatonal para que pase por arriba o por debajo de una calle mediante un puente o un paso bajo nivel. De esto se desprende que los usuarios debían atravesar una escalera en alguno de los costados del pasaje. Los planificadores urbanos se dieron cuenta rápidamente que estas soluciones eran bastante impopulares y que solo funcionaban si se los encerraba dentro de una gran cerca, de manera de obligar al peatón a caminar en este sentido. Inclusive así, no se ofrecía una respuesta satisfactoria a la cuestión de los coches para bebés, las sillas de ruedas o las bicicletas.

Los pasos bajo nivel además contaban con otra desventaja, y es que eran oscuros y húmedos. Las personas tienden a sentirse inseguras si no pueden ver qué hay delante suyo cuando caminan. Resumiendo, tanto los carísimos pasos bajo nivel como los puentes entraban en conflicto con la premisa básica con la que debe cumplir un buen escenario peatonal. Si observamos estas opciones de cara a las nuevas tendencias que privilegian la circulación





Los pasos peatonales sobre nivel deben ser opciones de último recurso, y solo funcionan si la gente se ve físicamente impedida de cruzar la calle.
A la derecha: en las ciudades japonesas, los pasos sobre nivel están integrados a un sistema más amplio. Esto conlleva un alto nivel de dificultad, y a su vez muy pocas veces resulta en paseos urbanos interesantes (Sendai, Japón).

a pie o en una bicicleta dentro del espacio urbano, vemos claramente que tanto los pasos bajo nivel como los puentes solo deberían ser usados en casos especiales, donde haya que atravesar una autopista, por ejemplo. Se deben encontrar soluciones que permitan que los ciclistas y los peatones se muevan siempre a la altura de la calle, para así poder cruzar las esquinas con dignidad. Un modelo de tráfico integrado también logrará que las calles urbanas sean más amigables y seguras, ya que los automóviles deberán circular más lentamente y detenerse mayor cantidad de veces.

El mundo está lleno tanto de pasos peatonales bajo nivel como de puentes abandonados. Pertenecen a otro tiempo y a otra filosofía.

### *adoquines desparejos y baldosas chatas*

El pavimento juega un papel importante a la hora de determinar la comodidad con la que se mueve un peatón. La calidad de las superficies empieza a tomar un rol cada vez más preponderante, en un mundo donde hay cada vez mayor cantidad de adultos mayores, discapacitados, gente que circula en *rollers* o en patineta y padres que quieren llevar a sus niños





Los adoquines son piedras con un atractivo especial pero no son la mejor opción para los peatones.




Por muchos años, los peatones de Zürich, Suiza, eran obligados a usar túneles para llegar a la principal estación de ferrocarril. Estos pasos bajo nivel ahora han sido reemplazados por pasarelas al nivel de la calle.

a la ciudad. Sería algo deseable que las superficies fueran parejas y antideslizantes. Los adoquines tradicionales y las lajas naturales son calcáreos de mucha presencia visual, pero no están a la altura de los requerimientos contemporáneos de seguridad y confort. En aquellos lugares donde se quiera mantener el tipo de carácter que ofrecía el adoquinado, se recomienda usar granitos planos. Así se le asegura un tránsito sin mayores complicaciones a quienes circulan en sillas de ruedas o conducen carros de bebé, a los adultos mayores, a los discapacitados y a las mujeres en tacos altos. Este tipo de pavimento, que combina lo viejo con lo nuevo, es usado en numerosas ciudades y puede cumplir la función de ser un solado elegante en el espacio público sin dejar de ser un tributo a la tradición.

*por favor, ¡que esto se mantenga todo el año!*

En tanto y en cuanto sea posible, una ciudad que sea buena para caminar debe mantenerse así todo el año, de día y de noche. En invierno es importante levantar la nieve y, tomando como ejemplo lo que hace Copenhague, las bicisendas y áreas peatonales deben limpiarse antes que las calles donde circulen automóviles. En los días fríos en que el pavimento está cubierto con una fina capa de hielo, los peatones corren con un riesgo mucho mayor de sufrir un accidente que un automovilista, que manejará más despacio y de modo más prudente. En todas partes del mundo, y en todas las estaciones, asegurarse de que los peatones se muevan sobre superficies antideslizantes forma parte de una estrategia integral de alentar a las personas a caminar en el espacio urbano.

La iluminación se vuelve un factor crucial una vez que oscurece. Proveer un nivel óptimo de luz para las personas y uno aceptable para las fachadas y las esquinas de las calles es indispensable para lograr que la población use las vías peatonales y aumente su sensación de seguridad, como así también la seguridad real. También hay que asegurar una cantidad suficiente de luz sobre los escalones y las superficies pavimentadas para que los peatones puedan maniobrar de modo seguro.

Por favor caminen, todo el año y a toda hora.

## 4.3
# Ciudades buenas para las actividades de permanencia

*ciudades pobres — ciudades ricas*

Las actividades que se desarrollan en una ciudad pueden englobarse en dos grandes grupos: las de movimiento y las de permanencia.

Al igual que las de movimiento, las actividades de permanencia pueden cubrir un espectro relativamente amplio. El carácter y la variedad de estas dependen del contexto y del nivel económico. En muchos países en vías de desarrollo, la mayoría de las actividades surgen de la mera necesidad. Debido a esta situación, la calidad del entorno urbano prácticamente no ejerce influencia alguna en estas tareas que se llevan a cabo en el espacio público.

En los países económicamente más avanzados, las actividades de permanencia que se desarrollan en el espacio público están dictadas por el deseo de hacerlas. La gente camina, se sienta y para en aquellos sitios que encuentra atractivos.

La calidad urbana es una característica esencial en ciudades más prósperas. Sin embargo, hay que hacer esfuerzos para que todos gocen de estas ventajas, más allá de sus recursos económicos.

En el siguiente apartado, discutiremos acerca de cuáles son los requerimientos para que una ciudad pueda alojar actividades de permanencia de forma satisfactoria, partiendo de la base de que la calidad urbana es el punto de partida para cualquier iniciativa.

*las actividades necesarias y las opcionales*

Las actividades de permanencia pueden ser rápidamente clasificadas de acuerdo al grado de necesidad que ostentan. En un extremo se encuentran aquellas tareas requeridas que no dependen de la calidad urbana: el comercio callejero, la limpieza y el mantenimiento. Los diversos bienes y materiales que circulan mientras la gente espera cruzar la esquina o que llegue un autobús. En la otra punta de la escala están las actividades de permanencia opcionales, entre las cuales podemos mencionar las estadías en el banco de una plaza o en un café, mirando cómo se desenvuelve la vida urbana. En este tipo de escenarios, la calidad de la situación, del clima y del sitio es fundamental.

*la calidad de una ciudad se reconoce en función de la cantidad de gente que no camina*

Es tan importante la calidad urbana cuando se trata de las actividades de permanencia que estas incluso pueden ser utilizadas como un patrón contra el cual medir el grado de atractivo que tiene una ciudad. Que haya muchos peatones no es necesariamente una señal de que exista un alto nivel de urbanidad; la presencia de mucha gente caminando simplemente puede ser un indicador de que no hay suficientes opciones de transporte público, o de que los servicios básicos están alejados unos de otros. Asimismo, se puede alegar que no ver grandes multitudes circulando es señal de la calidad urbana de un lugar. En una ciudad como Roma, lo que llama la atención es la gran cantidad de gente sentada o parada en una plaza

Las actividades de permanencia son diferentes en distintas partes del mundo. En los países en vías de desarrollo, la gran mayoría de este tipo de actividades está dictada por la necesidad, mientras que en los países más prósperos son generalmente recreativas y se llevan a cabo de manera voluntaria (Yakarta, Indonesia; y Roma, Italia).





sin moverse. Y eso no es por necesidad, sino porque la calidad del entorno alienta a que esto pase. Es dificultoso moverse dentro de un escenario urbano donde hay tantos estímulos para quedarse quieto y mirar. La otra cara de la moneda está representada por vastas nuevas áreas por las cuales camina muchísima gente que raramente se detiene en ellas.

*pararse*

Pararse, por lo general, es una actividad de corto plazo. El tiempo que una persona puede estar parada y sentirse cómoda es limitado, y los requerimientos de calidad para ello son mínimos. El peatón siempre puede detenerse rápidamente y echar un vistazo a lo que está pasando. Puede mirar una vidriera, escuchar una banda de música callejera, saludar amigos o simplemente parar su marcha por unos instantes. Estas detenciones breves





Conocido como el efecto del borde, los límites del espacio público ejercen un atractivo magnético para la gente. Es en estos lugares que nuestros sentidos pueden dominar el espacio, ya que estamos de frente a lo que está sucediendo y nuestras espaldas están cubiertas (ejemplos de Nueva Zelanda, Estados Unidos, Australia y China).





ocurren espontáneamente en el espacio urbano, sin que importe el lugar o la comodidad de la situación. El caminante se para y se queda quieto si tiene un problema de algún tipo o si algo le llamó la atención.

*el efecto del borde*

La situación es muy distinta si la gente se detiene por períodos más largos de tiempo. En este caso, necesitan encontrar un buen lugar para sentarse. Cuando alguien no sabe cuánto tiempo deberá quedarse en un lugar, o si tiene que encontrarse con alguien, por ejemplo, busca un sitio atractivo donde esperar.

En cualquier situación donde una persona se ve forzada a permanecer durante un tiempo en un mismo lugar, busca acomodarse sobre el borde urbano, un fenómeno que se conoce como el "efecto del borde". Al apoyarnos sobre este paramento no interrumpimos el tránsito peatonal, y al mismo tiempo podemos observar todo de forma callada y discreta. Las ubicaciones en el borde proveen una serie de beneficios importantes: hay espacio delante de uno al cual mirar, la espalda está cubierta, por lo que no habrá sorpresas que vengan de atrás, y hay contención física y psicológica. La gente se ubica dentro de un vano o un nicho, o simplemente apoyada contra la pared. También los factores climáticos se ven atenuados, ya que la persona se ve protegida por los elementos constructivos y decorativos. Es un buen lugar para estar.

La preferencia que demuestra la gente en ubicarse sobre el borde de un espacio está vinculada a nuestros sentidos y a las conductas que guían nuestras interacciones sociales. El origen por esta inclinación de tener un buen espacio sobre el borde puede ser rastreado hasta nuestros antepasados cavernícolas. Ellos se sentaban en las cavernas con sus espaldas apoyadas contra la pared, el mundo delante de ellos. En tiempos más recientes, vemos cómo el fenómeno se repite en un salón de baile, donde los asistentes deambulan entre temas pegados a las paredes. Y cuando estamos en nuestras casas, muchas veces nuestro asiento preferido es el sillón esquinero.

Ubicarse sobre los bordes es una cuestión fundamental cuando se trata del espacio urbano, donde las esperas más prolongadas deben realizarse rodeado de extraños, porque nadie quiere que se note que está solo y esperando a alguien. Si nos paramos junto a la fachada de un edificio, al menos tenemos donde apoyarnos.

El espacio urbano sin bordes no ofrece alternativas atractivas para quedarse. Es común encontrar espacios urbanos que oscilan libremente dentro de otros más grandes, rodeados por un tránsito intenso y sin conexión con las fachadas que lo rodean. Que haya contacto directo con un edificio en al menos una cara de las cuatro que componen una plaza aumenta las chances de que se generen actividades de permanencia importantes, ya que se les da un soporte físico a ciertos servicios para el lugar. Las actividades que se desarrollarán en la planta baja pueden ayudar a transformar una plaza de un sitio de paso a uno de permanencia.

El factor común que tienen los espacios urbanos vacíos en numerosas nuevas áreas de la ciudad es que nadie se tomó el trabajo de proveerles bordes activos y actividades de permanencia. La gente no tiene, literalmente, ninguna razón para quedarse.

*el efecto del borde,*
*o el placer de encontrar apoyo*

Los estudios que analizan el comportamiento de la gente en las fiestas y recepciones nos proveen información valiosa sobre la naturaleza de lo que








Como todos los seres humanos, los niños, los adultos mayores, los religiosos y los laicos necesitan un apoyo físico y psicológico cuando están dentro de la ciudad (ejemplos de Italia, Dinamarca y Guatemala).







es un buen espacio para permanecer. Hay una primera situación que se da en estas ocasiones y es que los invitados, principalmente los que llegan más temprano, buscan lugares donde ubicarse para apoyarse en la pared. Otra característica a notar es el llamado "efecto piano", donde un grupo de asistentes se establece en una esquina, sobre un sillón o en la zona del borde. De esta manera, toman una zona que convertirán en propia, un lugar especial que dejará de ser un simple espacio en la habitación y pasará a ser su ámbito. Al tener sus espaldas contra la pared, se sienten seguros, y al estar cerca, a lo mejor, de un piano o una columna, se encuentran acompañados y en dominio de la situación.

Los detalles de una fachada y el equipamiento también brindan cobijo cuando se trata de permanecer en la zona de borde de un espacio público. Los bolardos que se ven en la Plaza del Campo, en Siena, son un buen ejemplo de este tipo de apoyatura. Muchas actividades en la plaza se desarrollan cerca o en torno de estos elementos. Si el clima es bueno, es prácticamente imposible encontrar un bolardo libre de uso. Traten de imaginar qué sucedería si de golpe todos los bolardos desapareciesen: una gran cantidad de actividades quedarían huérfanas, lo que seguramente derivaría en un uso menos intensivo de la plaza.

Los bordes urbanos tienen la potencialidad de ser sitios altamente requeridos para permanecer en la ciudad, pero es importante recordar que las zonas más atractivas para pasar el tiempo son aquellas donde una buena área de borde se combina con una fachada de detalles interesantes. No todos los frentes lo alientan a uno a quedarse esperando. Una fachada lisa, sin relieves ni detalles, de hecho tiene el efecto contrario.

### *el efecto nicho, o el placer de estar casi presente*

Tanto los bordes urbanos como los detalles de una fachada, sean columnas, escalones o nichos, deben ser considerados en contexto. No alcanza con que una ciudad tenga bordes, sino que además deben contar con señales que le indiquen al transeúnte que está frente a un lugar en el cual puede detenerse y sentirse cómodo.

Si queremos encontrar qué elementos de una fachada urbana pueden ser considerados óptimos para que la gente los use y se sienta protegida, los nichos saltan rápidamente a la vista. Es fácil encontrar cobijo aquí: hay algo en que apoyarse, hay protección contra el viento y las inclemencias climáticas, y hay buenas vistas del entorno inmediato. Una de las cosas que más atraen de un nicho es la posibilidad de pasar casi inadvertido. En estos espacios, el individuo tiene la opción tanto de esconderse como de emerger rápidamente si ocurriese algún evento sobre la calle o la vereda.

### *las ciudades óptimas para permanecer tienen fachadas rugosas y buenos puntos de apoyo*

En la sección anterior hicimos referencia a la psicología de la caminata y de las escaleras. Esta parte dedicada a las actividades de permanencia en la ciudad ofrece observaciones similares en cuanto a los sentidos y a los comportamientos de las personas. Así se pueden extraer recomendaciones sobre cuál sería una estrategia que reforzara este tipo de actividades en la ciudad. Puesto de una manera simple, las ciudades que ofrecen las mejores opciones para permanecer tienen fachadas rugosas y buenos puntos de apoyo. Por el contrario, las urbes sin bordes o con frentes lisos, sin detalles, tienen poco que ofrecer en cuanto a "psicología de permanencia" se refiere.

*sentarse*

La gente que debe permanecer por un tiempo prolongado en la ciudad se cansa de estar parada y rápidamente busca un lugar donde sentarse. Cuanto más extenso sea el período que deba esperar, más empeño pondrá en buscar el lugar justo para instalarse. Los mejores sitios combinan numerosas ventajas y pocas contras.

*¿dónde están los buenos asientos?*

Para tratar de determinar cuán óptimos eran los asientos de un lugar, se desarrolló una escala de cuatro puntos, en combinación con un estudio de 1990 sobre la calidad urbana en el centro de Estocolmo.[9] De modo resumido, se puede afirmar que los requerimientos generales que hacen a la calidad de un buen sitio para sentarse son: un microclima agradable, una correcta ubicación, preferentemente cerca de un borde, con la espalda contra la pared, vistas interesantes, un bajo nivel de ruido que permita la conversación y la ausencia de polución. Las vistas son muy importantes. Si hay atracciones especiales, como ser espejos de agua, árboles, plantas, espacios que no se extienden al infinito, buena arquitectura y obras de arte, el individuo querrá verlas. Al mismo tiempo, pretenderá observar la gente y las interacciones que se dan en el espacio que lo rodea.









Los nichos y las aberturas en paredes urbanas son huecos que atraen a la gente que quiere permanecer en el espacio urbano (ejemplos de España, Portugal, México y Canadá).

Los estudiantes de arquitectura también prefieren instalarse a lo largo de una fachada irregular (Aberdeen, Escocia).



Que haya buenas vistas depende, naturalmente, del sitio, pero observar a las personas y la vitalidad urbana es la atracción principal. Cuando el clima, la ubicación, la protección y las vistas se combinan en un mismo lugar, sentarse allí equivale a entrar al mejor de los mundos. Las personas sienten que han encontrado un lindo lugar, en el cual pueden permanecer por mucho tiempo.

De modo esperable, el estudio de Estocolmo indica que hay una clara conexión entre la calidad de los asientos de un sitio y el uso individual que se hace de ellos. Los asientos que no tenían mucho que ofrecer eran raramente usados (entre un 7% y un 12%), mientras que aquellas ubicaciones que contaban con numerosas cualidades gozaban de un porcentaje de ocupación mucho más alto (entre el 61% y el 72%). El estudio, que se llevó a cabo en días de verano con buen clima, también reveló que los bancos de los parques tampoco son muy utilizados.

Siempre habrá unos cuantos asientos libres en cualquier espacio público, ya sea porque la gente se mueve o le gusta dispersarse, o bien porque se aplica la famosa ley de separación "a un brazo de distancia".

En el más famoso "banco con una vista", en Sergelstorget, Estocolmo, el tiempo máximo que un asiento permanecía vacío alrededor del mediodía era de 22 segundos. Sin embargo, a pesar de la demanda por bancos con buenas vistas, la ocupación solo llegaba al 70%. La presencia de lugares vacíos es un indicador clave del grado de confort físico y psicológico que los usuarios tienen. A las personas les gusta sentir que están próximas a otras, pero no tan cerca.[10]

### *asientos primarios y secundarios*

El grado de confort que ofrece un asiento juega un papel tanto en nuestra elección como en la cantidad de tiempo que permaneceremos en él. Proveer una cantidad óptima y variada de ubicaciones públicas en la ciudad es una tarea que requiere combinar asientos primarios y secundarios. Los del tipo primario son esencialmente muebles, con respaldo y apoyabrazos: bancos de plaza, sillas y asientos de bar y café. En todos los casos, las distintas piezas del asiento solo contribuirán a la comodidad de aquellos que quieran permanecer un tiempo prolongado en el lugar, o de aquellos como los adultos mayores que necesitan de alguna ayuda para sentarse y

La presencia de bancos, árboles y cestos de residuos dispuestos de forma ordenada a lo largo de una plaza no ofrece ni comodidad ni un entorno visual agradable (Córdoba, España).



volverse a parar. El diseño también es importante, al igual que los materiales, el grado de aislamiento térmico y su resistencia al agua.

Además de estos puestos primarios, más cómodos y mejor ubicados, también hace falta una opción de asientos secundarios, lugares donde la gente puede detenerse y descansar de modo más espontáneo. Hay una gran variedad de objetos que pueden ser usados con este fin: pedestales, escalones, bolardos, monumentos, fuentes de agua y hasta el mismo suelo urbano. En aquellos días que existe una gran demanda por sentarse, los sitios secundarios hacen una contribución para complementar la oferta de asientos de una ciudad. Estas opciones tienen además la ventaja de que son usadas como escalones, pedestales, para macetas, etc., el resto del año, pudiendo convertirse en sillas urbanas cuando la ocasión lo requiera.

Antes, solía ser común que se diseñara tanto a los edificios como al equipamiento urbano como elementos bellos que además le aportaban a la gente lugares donde sentarse. Venecia tiene pocos bancos pero cuenta con una gran variedad de elementos urbanos, aptos para servir como asientos. "La ciudad entera sirve como una silla", afirma William H. Whyte en referencia a Venecia, en el film *La vida social de los pequeños espacios urbanos*.[11]

A la izquierda: la ubicación y el diseño de los asientos juega un papel importante a la hora de elegir donde sentarse. Los tubos de acero son una solución problemática (Japón).
A la derecha: este banco, ubicado justo donde calienta el sol, alienta a la gente a permanecer en él (España).





*¿dónde se sienta cada uno?*

En general, los niños y los jóvenes pueden sentarse en cualquier lado y sobre cualquier superficie. Ni el confort, ni el clima, ni los materiales juegan un papel importante en su decisión. Son estos dos grupos los que normalmente ocupan las ubicaciones secundarias de una ciudad. Los adultos y los ancianos buscan mayor comodidad y son más meticulosos a la hora de elegir donde sentarse. Para estos sectores, la presencia de un equipamiento urbano cómodo, que tenga apoyabrazos y respaldo, además de estar construido con materiales adecuados, son cuestiones decisivas que tomarán en cuenta a la hora de decidir sentarse y permanecer en el espacio público. Si se sostiene esta idea de hacer un espacio público para todos, es vital ofrecer puestos cómodos para el estrato de ciudadanos mayores. Los jóvenes siempre encontrarán donde sentarse.

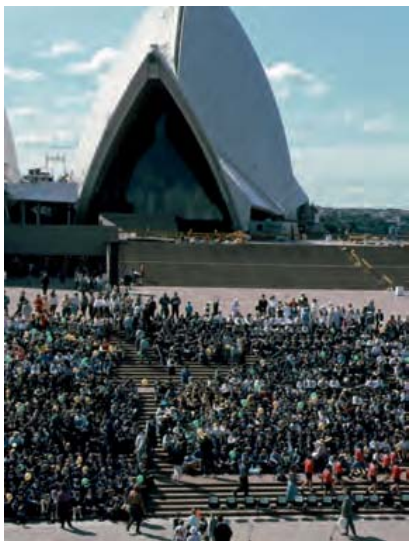
*espaldas rectas y sentaderas frías*

En una sección anterior dijimos que las estadías prolongadas en el espacio público son una característica fundamental de las ciudades vitales. El proyecto de crear urbes socialmente viables para todos significa ofrecer oportunidades de permanencia para personas de todas las edades.

Aquí nos encontramos con otra área donde la práctica arquitectónica entra en contradicción con los principios básicos para poder forjar un espacio público que sea cómodo y atractivo. Al observar dónde se ubican los asientos urbanos, como así también el diseño y los materiales utilizados, queda en evidencia que hay un total desprecio por la vida urbana.



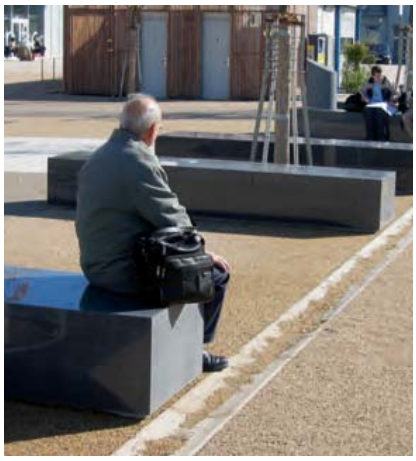






El espacio urbano de calidad debería ofrecer ubicaciones primarias, que toman la forma de bancos y sillas, como así también opciones secundarias: escalones, monumentos, la base de una escalera, etc. (esculturas para sentarse, en Copenhague; equipamiento en el cual recostarse, en la ciudad de Hafen, Hamburgo; y asientos como parte del paisaje urbano, en la Ópera de Sidney).







Hay numerosos diseñadores y arquitectos que tienen una tendencia a ubicar bancos urbanos de piedra como un gesto decorativo delante de un edificio. Sin embargo, los usuarios generalmente no comparten el mismo entusiasmo por esta pieza incómoda de mobiliario urbano.



Cuando se construyen bancos incómodos en el espacio público, siempre es una buena idea agregar un par de figuras de bronce sobre ellos, de manera de asegurarse que estén ocupados a toda hora (Hasselt, Bélgica).

Los bancos se erigen en el medio de la nada, lejos de los bordes, los rincones y los recovecos. Los asientos toman la forma de un pedestal, que están en sintonía con el diseño de los bloques construidos que los rodean, pero no con las personas que quisieran usarlos. Si bien el granito pulido y el mármol son buenas opciones, usar estos materiales fríos es adecuado de Barcelona hacia el Sur, y solo durante algunos meses al año. A esto hay que agregar que si no tienen respaldo, nadie permanece en ellos por mucho tiempo.

### *sillas movibles*

Anteriormente mencionamos que las ubicaciones primarias de una ciudad podían ser bancos de distintos tipos, pero también se pueden disponer sillas movibles como las que se usan en los parques parisinos, o en el parque Bryant, de Nueva York. Este tipo de mobiliario le ofrece mayor flexibilidad al usuario, que puede moverse con su silla para aprovechar todo el sitio, así como también el clima y las vistas. Esta libertad de uso ofrece valiosas oportunidades para acomodar estos espacios de acuerdo a las necesidades de cada situación.

La posibilidad de poder guardar este equipamiento de acuerdo con las estaciones es otra ventaja. El escenario de sillas vacías en una plaza o en un

parque durante los meses de invierno es similar al que ofrece una ciudad costera fuera de temporada.

*permanecer en zonas de transición, entre la esfera pública y la privada*

La discusión hasta este momento ha girado en torno a los placeres gratuitos que ofrecen los bancos, las sillas y el equipamiento urbano en general, a cualquiera que se mueve por el espacio público. Por otro lado, opciones de permanencia del ámbito semiprivado ubicadas sobre los bordes urbanos también pueden tener un impacto en el nivel de actividad total de una ciudad. Estudios realizados sobre diversas áreas centrales urbanas, calles y complejos residenciales indican que la permanencia en un balcón, una terraza o un jardín delantero que bordea el espacio urbano, muchas veces suma un gran porcentaje de todas las actividades de permanencia.[12] Las zonas de borde a las cuales la gente puede acceder fácilmente y acomodar de acuerdo a su gusto propio son, naturalmente, usadas más intensamente que cualquier otra opción de permanencia de la ciudad. El grupo de usuarios está claramente definido, y la oportunidad está al alcance de la mano.

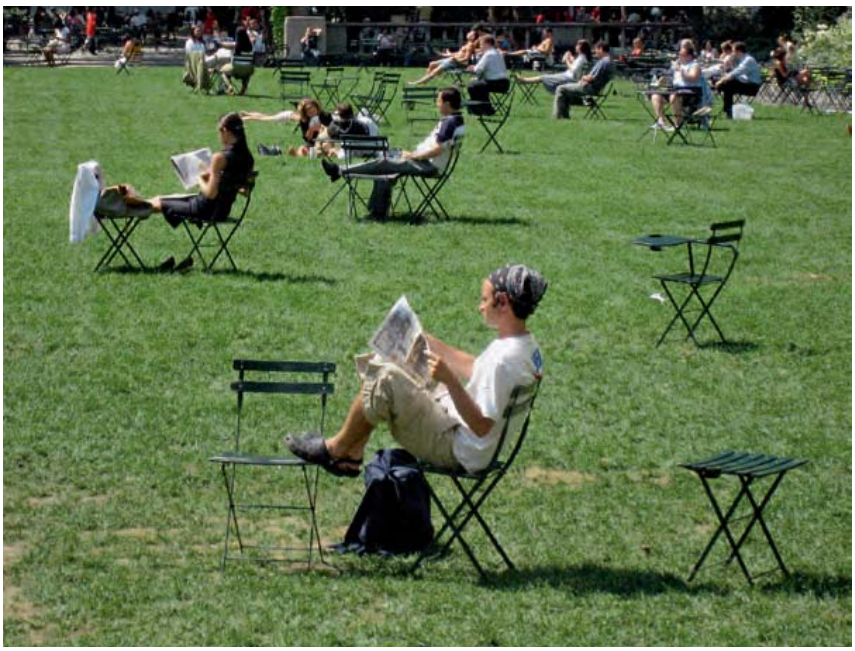
*el cappuccino — una bebida y una explicación*

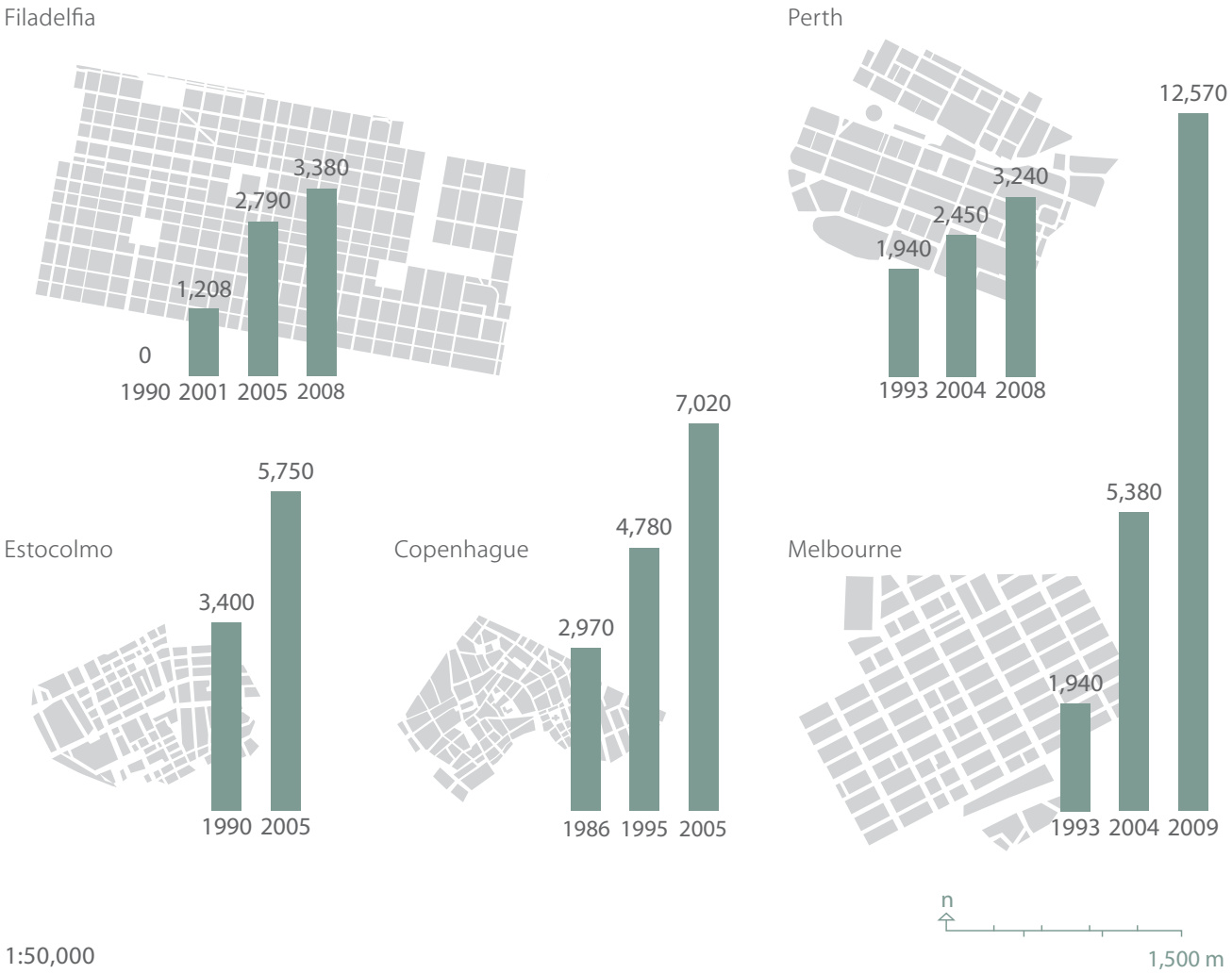
De todas las actividades de permanencia que se presentan sobre una zona de borde urbana, los cafés que se abren sobre una vereda juegan un papel importante en la conformación del paisaje urbano contemporáneo. En las últimas dos o tres décadas, las opciones para consumir al aire libre se han expandido a lo largo del espacio urbano.

Hace algunos años, solo era posible ver un café sobre la vereda en los países mediterráneos. Sin embargo, esta tendencia se ha expandido y ahora es posible verla en casi todos los países del primer mundo. A medida que los habitantes de las ciudades se vuelven más prósperos y tienen más tiempo libre, esta clase de actividad se ha comenzado a ver en lugares como Finlandia, Nueva Zelanda, Japón y hasta Alaska. Turistas que viajan por el mundo han visto este tipo de vida urbana en los cafés, y regresan con este concepto de la cultura cafetera a sus países de origen. Si alguna vez las características del espacio urbano fueron dictadas por las tareas

Las sillas transportables, que pueden ser movidas de un sitio a otro, ofrecen oportunidades flexibles y cómodas para permanecer en el espacio urbano (Plaza de la Municipalidad, Melbourne, Australia, y el Parque Bryant, Nueva York).








El crecimiento explosivo de las sillas de café en el espacio público es un fenómeno mundial. Refleja nuevos usos y nuevas formas de vivir la ciudad. La presencia de tazas de café en una mesa representa la posibilidad de tomar una bebida tanto como una excusa para permanecer en una ciudad por un largo período.[13]



obligatorias, los cafés han hecho que se impongan las actividades recreativas. La gente ahora tiene el tiempo y los recursos para disfrutar de la vida de la ciudad sentada sobre la vereda y tomando un café.

Si nos retrotraemos a 20 o 30 años atrás, la posibilidad de este tipo de actividades era impensada en lugares como Copenhague o Melbourne por una cuestión climática. Actualmente, cada una de estas ciudades cuenta con más de 7 mil cafés en sus áreas centrales, los cuales han ampliado gradualmente la cantidad de tiempo durante el cual ofrecen servicio al aire libre, hasta 8, 10 o 12 meses, extendiéndose un poco más cada año.[14]

La popularidad de los cafés y los largos períodos que la gente permanece en ellos pone de relieve la atractiva combinación de factores que ofrece: sillas cómodas y buenas vistas del entorno urbano y la gente que circula por él. El atractivo real y la justificación de los cafés es que permite entrar en contacto con la vida que ocurre en la vereda, el espacio público. La posibilidad de descansar y de beber algo es solo un aliciente más. Tomarse un café es la razón más evidente por la cual alguien se sienta sobre una vereda, pero es también una excusa para mirar el desenvolvimiento de la vida urbana. La razón por la cual los cafés son tan populares generalmente es por una combinación de esta variedad de atractivos. Esto se observa además en el hecho de que la gente permanece más tiempo que

lo que demora en tomarse un café. La actividad real es tomarse un tiempo de recreación y disfrutar del espacio urbano.

Antiguamente, las personas pasaban muchas horas de su tiempo en la ciudad haciendo tareas requeridas, realizando diligencias y concretando trámites que no se podían hacer de otra forma. Caminar y permanecer en el espacio urbano era así una parte de la rutina diaria de actividades.

Hoy en día casi no hay trámites que obliguen a alguien a ir a la ciudad. En este escenario distinto, los cafés y las bebidas para llevar les brindan a los nuevos usuarios razones nuevas para permanecer en la ciudad.

*una buena ciudad es como una buena fiesta: los invitados se quedan porque la están pasando bien*

En la sección anterior hicimos referencia a cómo la vida urbana es un producto tanto del número de actividades como de su duración. También hemos demostrado que las actividades de permanencia y su extensión en el tiempo son un factor clave a la hora de crear espacios y ciudades vitales. Del mismo modo, tener mucha gente que se queda poco tiempo en la ciudad no aporta mucho a la vida urbana.

Alentar a las personas a caminar y a andar en bicicleta en el espacio urbano es un punto de partida, pero no es suficiente. También se debe impulsar la opción de sentarse y permanecer en la ciudad. Las actividades de permanencia son fundamentales si se quiere tener no solo una ciudad vital, sino una ciudad vital y disfrutable. La gente se queda en un lugar si es atractivo, significativo y placentero. Las buenas ciudades se parecen así a las buenas fiestas: los invitados se quedan si la están pasando bien.




La cultura del café se ha expandido rápidamente en los últimos años, aun a aquellas regiones en las cuales antes hubiera sido impensable (tarde de verano, Reikiavik, Islandia).

## 4.4
# Ciudades óptimas para el encuentro

*mirar, escuchar y hablar — un prerrequisito común*

Una ciudad considerada óptima para los encuentros ofrece oportunidades para tres actividades humanas básicas: mirar, escuchar y hablar.

Los encuentros en el espacio urbano se dan en varios niveles. Los contactos pasivos, donde se presentan oportunidades para simplemente ver y oír lo que ocurre en la ciudad es una forma de contacto voluntaria y simple. Ver y ser visto es la manera más extendida y común de conocer otra gente.

Comparado con la cantidad de contactos que se producen mediante la vista y el oído, los encuentros más activos y directos conforman un grupo pequeño pero versátil. Puede haber reuniones espontáneas o planeadas, encuentros inesperados, saludos, intercambios verbales y charlas entre conocidos que se cruzaron en una caminata. La gente pide indicaciones para encontrar algo y se les señala cómo llegar. Hay conversaciones entre familiares y amigos que comparten un recorrido por el espacio público. También se registran charlas sobre un banco de plaza, en una parada de autobús, y hasta con el vecino ocasional de uno, si es que la oportunidad aparece u ocurre algo inesperado. Hay situaciones para observar, músicos a los cuales escuchar y grandes espectáculos públicos, tales como desfiles, fiestas callejeras y manifestaciones, de las que se puede ser espectador o participante.

Combinadas de diversas maneras, las oportunidades para mirar, oír y hablar son un prerrequisito para la comunicación entre las personas dentro del espacio urbano.

*una buena vista es esencial*

Observar lo que ocurre en el espacio público es una de las atracciones urbanas más atractivas y populares. Mirar a la gente es una actividad universal que ocurre siempre que caminamos, nos paramos o nos sentamos. El uso de bancos públicos se incrementa si estos garantizan buenas vistas de otras personas. La posibilidad de ver otras cosas, tales como árboles, fuentes, agua y obras de arquitectura también debería formar parte del cúmulo de consideraciones a atender por parte de un planificador urbano. Las vistas son aún mejores si se combinan varias atracciones. Determinar con cuidado cuáles serán las mejores vistas es una de las tareas a realizar si se quiere obtener mayor calidad urbana.

*por favor, que haya líneas de visión sin obstáculos*

Tener una vista atractiva de la ciudad libre de obstáculos es una necesidad vital. Debido a esto, la tarea de crear estos recorridos visuales debería ser tratada con el mismo esmero que se pone en los objetos a observar. En muchas ciudades, la presencia de autobuses y automóviles estacionados, edificios mal ubicados, equipamiento urbano y vegetación dificulta esta visión.

Otro problema específico es la línea visual que se obtiene desde un balcón o una ventana en un edificio. En este caso, los obstáculos se ven materializados en los bastidores de las carpinterías, colocados a la altura

de los ojos, impidiéndole a la gente que está adentro tener una imagen clara de lo que sucede afuera. Una baranda demasiado maciza ubicada en un balcón o en una terraza también bloquea la vista y previene al usuario de seguir lo que pasa en la calle o en la plaza de la cuadra. El secreto está en que el arquitecto, a la hora de diseñar los detalles de una casa, trate de imaginarse qué podrá verse desde cada ambiente, sin descuidar la privacidad de los habitantes de la vivienda.

En este caso, también es importante estudiar, en cortes de los edificios y las calles, las líneas de visión que se generan tanto para un adulto parado y uno sentado, como para un niño.

*contacto visual*
*— desde y hacia los edificios*

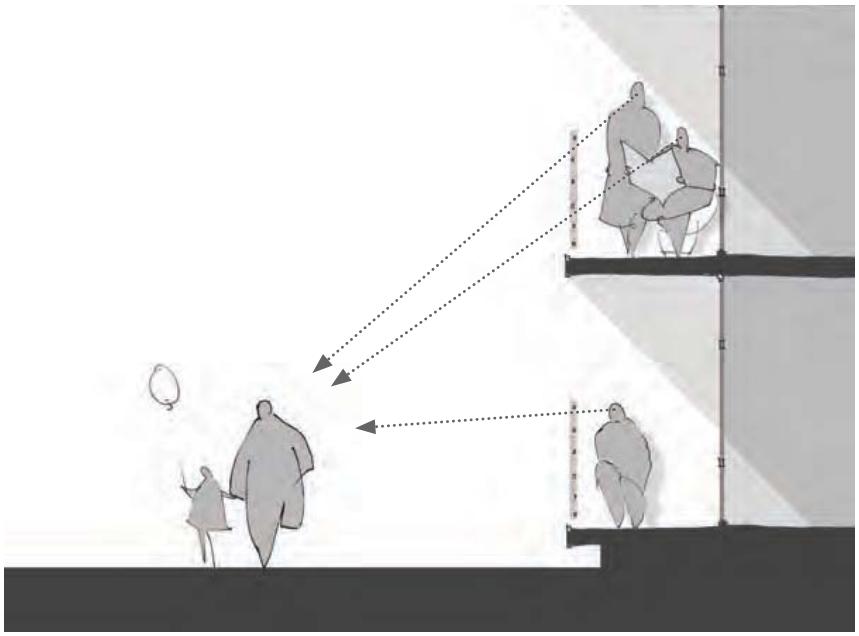
En secciones anteriores ya hemos hecho referencia a lo importante que es un buen contacto visual entre el interior y el exterior al nivel de la calle. Una cuestión importante a la hora de sopesar las oportunidades de contacto que existen para todos, tanto para los que están adentro como para los que están afuera, es que la gente que ocupa la planta baja de un edificio pueda cruzar una mirada con las personas que circulan por la vereda.

En este caso también es fundamental que haya una cuidadosa planificación, para evitar que las necesidades de privacidad terminen eliminando estas oportunidades para el intercambio y el contacto. Tanto un comercio como una oficina operan con una gran cantidad de acceso visual. Las tiendas Apple, que en su gran mayoría cuentan con una fachada totalmente transparente, son indicativas de cómo la vida comercial puede incorporarse visualmente a la vida urbana. Por el contrario, hay numerosos locales y negocios, como los supermercados, que se constituyen como entes aislados de la vida pública, sellados herméticamente mediante muros divisorios, vidrios oscuros o carteles de publicidad, empobreciendo así la experiencia urbana. Otra situación desafortunada que se presenta es el uso de cortinas de enrollar totalmente opacas, las cuales tapan las vidrieras pero a su vez contribuyen a que una calle se torne más insegura y menos interesante durante la noche o el fin de semana, ya que los peatones no tienen nada para observar o experimentar a lo largo de esas fachadas negadas.

El contacto visual entre el exterior y el interior genera oportunidades para sumar experiencias —en ambos sectores.







Es importante considerar cuál es el camino visual entre el interior y el exterior, de manera tal que las personas puedan ver qué sucede, ya sea que estén paradas o sentadas. Se debe poder garantizar un amplio campo de experiencia visual sin comprometer la privacidad del interior.



Las barandas de este balcón en un complejo residencial de Ralph Erksine fueron diseñadas para permitir una buena visual hacia abajo (Ekerø, Estocolmo, Suecia).



Trabajar cuidadosamente con los campos de visión asegura que haya buen contacto visual entre el interior y el exterior en este complejo residencial (Parque Sibelius, Copenhague, también ver página 102).









Las fachadas completamente cerradas impiden el contacto visual entre el interior y el exterior. Estas calles tienen poco para ofrecer a los peatones, lo que agrava su sensación de inseguridad por las noches.

Arriba a la derecha: fachadas cerradas a lo largo de una nueva calle peatonal en Londres, Inglaterra, y fachadas abiertas en Melbourne, Australia, donde una visionaria política pública asegura la existencia de plantas activas al nivel de la vereda en nuevas construcciones.

En muchas oportunidades, la respuesta a este problemático tipo de cerramiento es una política urbana pública que asegure el funcionamiento de una plantas bajas activas y visualmente atractivas. Podemos encontrar un buen ejemplo de este tipo de situaciones en Melbourne, donde se implementó que el 60% de las fachadas de planta baja de un edificio nuevo deben ser abiertas y atrayentes. Numerosas ciudades han dispuesto iniciativas similares a esta, con buenos resultados.

Con respecto al caso de una vivienda, hay varios tipos de cerramientos parciales que permiten observar lo que ocurre en el exterior, evitando a su vez que no se perturbe la privacidad de la casa. Esta protección puede tomar la forma de una pantalla o de alguna disposición de plantas; también se puede mantener a los transeúntes a un brazo de distancia mediante la colocación estratégica de escalinatas, maceteros o pequeños jardines. Las diferencias de altura también pueden ser implementadas, de modo que el recinto privado se encuentre un par de escalones más arriba que el ámbito público. Esto permite que haya una buena visual de la vida urbana, impidiendo a su vez que alguien pueda observar el interior de la vivienda.

### *escuchar y hablar*

Es importante que exista la posibilidad de hablar y escuchar en el espacio público, aunque hay que señalar que estas cualidades se degradan, a medida que en las ciudades aumenta la intensidad del ruido del tránsito. La





Uno de los mayores problemas de calidad urbana que tienen las calles de las ciudades contemporáneas es un nivel alto y fluctuante de ruido, lo que dificulta la conversación entre las personas.



En ciudades peatonales como Venecia, el nivel de ruido generalmente está por debajo de los 60 dB. En estas condiciones, se puede mantener una conversación, inclusive a distancia.

oportunidad de mantener una conversación en el espacio urbano, en otra época era posible, es una empresa cada vez más complicada de llevar a cabo.

Realizar una caminata por Venecia y sus sendas peatonales o por las calles atestadas de automóviles de Londres, Tokio o Bangkok nos ilustra claramente los cambios que han ocurrido en el nivel de ruido que se registran en las calles de una ciudad. Estos *tours* de a pie también sirven para que queden visibles los aspectos positivos que se han perdido en este proceso.

Es llamativo el silencio con el que uno se encuentra al salir de la estación ferroviaria de Venecia. De golpe es posible escuchar voces, pasos, música y el canto de los pájaros. En cualquier lugar de Venecia es posible charlar de una manera calma y placentera con un semejante. Se pueden escuchar simultáneamente risas, pedazos de conversaciones, gente cantando en sus casas y muchos otros sonidos que hacen al entorno urbano. Una importante cualidad para una ciudad es que sea posible mantener una charla y percibir los sonidos que hacen a la actividad humana.

Caminar por una calle llena de vehículos, por otra parte, es una experiencia completamente distinta. El ruido de los automóviles, de las motos y, especialmente, de los autobuses y de los camiones se dispersa debido al

rebote contra las fachadas, creando así un altísimo nivel de ruido constante que hace que sea muy difícil mantener una conversación. Es necesario gritar para que los interlocutores se escuchen, hablarse al oído y reducir la distancia al mínimo. Muchas veces, se debe completar la información infiriendo lo que el otro dice y tratando de leerle los labios. Cualquier tipo de intercambio significativo es imposible y, además, los fuertes ruidos son una fuente permanente de estrés.

Las personas que viven en esta clase de entornos ya están tan acostumbradas a este escenario que ni siquiera se dan cuenta de cómo la situación ha ido gradualmente empeorando. Mantener una conversación por teléfono móvil en la calle solo puede realizarse si uno se cubre con la mano el otro oído.

En estas urbes dominadas por el ruido, los parques, las vías libres de automóviles y las plazas son los únicos lugares donde aún es posible escucharse unos a otros. De golpe, se puede escuchar el sonido de la gente y de la actividad humana. Los músicos y los artistas callejeros se amontonan sobre las veredas de estas zonas peatonales, ya que sus actividades son imposibles de realizar en otras partes de la ciudad.

Al reducir el tránsito automotor en las calles de una ciudad, o al menos disminuir la velocidad de circulación, uno de los efectos más beneficiosos que se logra es bajar el nivel de ruido, haciendo que la comunicación entre las personas se vuelva posible nuevamente.

### *comunicación y nivel de ruido*

Un nivel de ruido de 60 decibeles (dB) es considerado el máximo aceptable si se pretende que las personas puedan desarrollar una conversación óptima y variada, a una distancia normal.

A partir de este umbral, el oído humano siente cada aumento de 8 dB como si el nivel de ruido se hubiera duplicado. Esto quiere decir que, para una persona, un registro de 68 dB es percibido como si escuchara 120 dB, y 76 dB equivale a un nivel de ruido de hasta cuatro veces 60 dB.[15]

La Escuela de Arquitectura de la Academia Real Danesa de Arte condujo un estudio en Burano, un pequeño enclave peatonal en la zona del Lago de Venecia, y en una calle vehicular en Copenhague, donde analizó cómo era la relación entre la comunicación y el nivel de ruido en ambos escenarios.[16] En Burano se registraron 52 dB en una calle chica y 63 dB en una de las vías principales. Se observa que el ruido de fondo en la senda más importante es casi el doble del que hay en la más pequeña. En los dos casos, el nivel de ruido se mantuvo relativamente constante.

En ambos escenarios es posible llevar adelante una conversación agradable, inclusive a una distancia considerable. Las charlas se desarrollan sin percances a lo largo de los canales de la ciudad, en las calles o en las escaleras de los edificios.

En el caso de la calle vehicular de Copenhague, se registró un nivel de ruido de 72 dB con una intensidad de tráfico normal. Esa figura trepaba hasta los 84 dB cuando circulaban autobuses y camiones. Esos 72 dB representan un nivel de hasta cuatro veces superior que el medido en calles peatonales. En esta clase de escenario es muy difícil entablar una conversación, y por lo general solo se establecen intercambios que constan de pocas palabras, que se dan durante los cortos períodos en que no hay automóviles en la calle.

Se pueden encontrar niveles de ruido entre 60 dB y 65 dB en numerosas calles libres de automóviles donde se desarrollan algunas actividades





El equipamiento urbano puede complicar y hasta tornar imposible la posibilidad de establecer una conversación. De la misma manera, puede ser diseñado para alentar y ofrecer numerosas oportunidades para la charla —tal como queremos y necesitamos.





humanas, que resultan de la sumatoria de los niños jugando, los pasos, las conversaciones y las resonancias que se dan entre las fachadas, entre otros factores.

Otros estudios sobre la vida urbana, realizados en Londres en 2004, en Sidney en 2007 y en Nueva York en 2008, revelaron que en las calles centrales se registraron niveles de ruido en el orden de los 72 dB a 75 dB.[17]

Se descubrió que era complicado iniciar una conversación en las tres ciudades. En el caso particular de Londres, la combinación de calles estrechas, edificios altos y los ruidosos motores diesel que tienen los autobuses provocan un ámbito sonoro que hace que sea prácticamente imposible hablar en ciertos tramos de la ciudad.

*paisaje para charlar*

El equipamiento urbano puede contribuir a facilitar los encuentros en el espacio urbano. Los bancos largos y parejos, donde la gente se sienta hombro contra hombro, son aptos para mantener una separación de un brazo de distancia.

Estas banquetas sirven para preservar la esfera privada y la distancia justa, pero no son adecuadas para mantener una conversación. Es posible girar la cabeza y empezar una charla, pero si un grupo, una familia con hijos o un conjunto de amigos, por ejemplo, quisiera mantener algún intercambio, estos asientos no son los más adecuados. Una mejor solución es agrupar los bancos en una "zona para charlar".

El arquitecto Ralph Erskine (1914-2005) trabajaba sistemáticamente con este tipo de agrupamientos en todos sus proyectos. Lo que hacía era colocar dos bancos en ángulo, y una mesa pequeña entre ambos. Así, la gente podía sentarse y charlar, o bien usar la mesita. Y debido a que están dispuestos de forma abierta, cada banqueta también puede ser usada individualmente en el caso de que los usen personas solas.

Es posible encontrar buenos sitios para charlar en aquellas ciudades donde el espacio público cuenta con sillas móviles como parte de su equipamiento urbano. Este tipo de iniciativa nació en los parques parisinos, y desde ahí se ha extendido a numerosas otras zonas urbanas del mundo, tanto nuevas como antiguas.

Siguiendo esta lógica, no sorprende que un pedestal, sin respaldo de ningún tipo, sea la última opción en la cual sentarse si lo que se quiere es iniciar y mantener una conversación.

Puede ser muy frustrante para una familia tratar de sentarse juntos en asientos de este tipo que, para peor, generalmente están ubicados en el centro de un espacio, lejos de cualquier fachada protectora.

Los arquitectos muchas veces consideran que estos elementos son acordes con la arquitectura propuesta, pero no proveen condiciones óptimas para encuentros urbanos de ningún tipo.

*encuentros musicales*

La ciudad también es el escenario donde se producen encuentros, musicales y de otros tipos, donde diversos intérpretes comparten sus talentos con los demás. Puede ser un artista callejero, un malabarista o un actor, todas las actividades son coloridas y constituyen manifestaciones importantes que ocurren en el espacio público.

En este punto, tengo que hacer una confesión personal. Desde hace 30 años toco el trombón en una banda de jazz que se presenta en fiestas







El espacio público ha servido como un lugar de encuentro para las personas a lo largo de miles de años. Esta función sigue siendo una de las más importantes que tiene y una de las más apreciadas por todos.







callejeras, carnavales, inauguraciones varias y conciertos de góspel. Es fascinante tocar en diversos puntos de la ciudad y descubrir cuánto depende la música del lugar y el espacio. Una gran extensión de césped, por ejemplo, absorbe gran parte del sonido, mientras que el viento se encarga de dispersar otro tanto, por lo que tocar en este tipo de escenario deviene en una experiencia decepcionante. A su vez, al tocar en una plaza o en una calle antigua, la música levanta vuelo, especialmente si el espacio tiene dimensiones acordes con los sentidos humanos. En estos casos, ¡ocurre un genuino acontecimiento musical!

### *encuentros democráticos en todos los niveles*

Hablar acerca de la ciudad como lugar de encuentro significa también hablar sobre las oportunidades que hay para los intercambios democráticos, donde la gente puede expresar su alegría, su dolor, su entusiasmo o su enojo, ya sea en fiestas callejeras, manifestaciones, desfiles o reuniones. Junto a los cruces y a los encuentros cara a cara que se dan entre personas, estas manifestaciones conjuntas son prerrequisitos importantes para el sostén de la democracia.

Las protestas silenciosas que recorrieron las calles de Leipzig, Alemania, en 1989, fueron un punto de partida para el final de la Guerra Fría. Las marchas estudiantiles, que se llevaron a cabo todos los lunes de 1996 y de 1997 en las calles de Belgrado, fueron fundamentales para el restablecimiento de la democracia en Serbia. Las marchas de las Madres de Plaza de Mayo en protesta por la dictadura militar de Argentina, que se llevaron a cabo todos los jueves desde 1977 hasta la fecha, en torno a la pirámide central de la Plaza de Mayo, también es un ejemplo de cuán significativo pueden ser los encuentros en los espacios públicos, cuando se trata de corregir injusticias que afectan al pueblo.

La historia mundial está llena de ejemplos similares, que refuerzan la importancia del espacio público como un lugar de encuentro en varios niveles, desde las conversaciones mundanas hasta las demostraciones populares.

## 4.5
# La expresión propia, el juego y el ejercicio

*nuevos tiempos — nuevas actividades*

Alentar a la gente a que se exprese, juegue y se ejercite en el espacio público es un objetivo importante dentro de cualquier iniciativa que se proponga crear ciudades vitales y sanas. La cuestión de las urbes sanas es particularmente nueva y refleja ciertos cambios que se han dado en las sociedades.

*la ciudad como un parque de juegos*

Los juegos de los niños siempre han sido parte integral de la vida urbana. Antiguamente, los niños jugaban en el mismo lugar en donde sus padres trabajaban y atendían sus asuntos.

Venecia, para tomar un caso, no tiene parques de juegos ya que toda la ciudad es en sí misma un gran patio lúdico. Los chicos se trepan a los monumentos y a las escalinatas y juegan a los costados de los canales. Si no tienen con quien jugar, siempre pueden patear una pelota de fútbol ya que nunca falta el transeúnte dispuesto a pelotear con ellos. Si un niño envía un balón a un grupo de peatones, siempre habrá al menos uno que se la devolverá, un intercambio que puede extenderse a lo largo de las horas.

Los dictados urbanísticos del Movimiento Moderno requieren obligatoriamente que haya un parque infantil que diga: "aquí se juega". La idea de implementar lugares especiales donde los niños jueguen se expandió rápidamente entre los países occidentales, donde la especialización y la institucionalización son la regla. En estos, las escuelas cuentan con extensos programas de actividades, y los padres están ocupados y trabajan mucho.

*más energía y creatividad*

A partir de la masificación de las tecnologías de información y comunicación, los adultos ahora tienen más trabajo pero también cuentan con mayor tiempo libre. Si se mira esta cuestión desde una perspectiva más amplia, se verá que en realidad cuentan con mucho más tiempo libre. Esto libera energía que puede ser volcada a otras actividades, más recreativas y creativas, que muchas veces se desarrollan en las calles, veredas y plazas. Una gran ola de creatividad se ha desatado sobre nuestras ciudades: se ve más gente que baila, canta y hace ejercicio en el espacio público.

La cantidad de festivales, fiestas callejeras, encuentros culturales, días sin automóvil y eventos deportivos aumenta todo el tiempo y atrae cada vez mayor cantidad de público. La gente tiene energía que gastar y tiempo para hacerlo.

*en buen estado — por mucho años*

El número de adultos mayores que hay en nuestras comunidades crece de modo sostenido. Representan un grupo nuevo, que requiere una infraestructura particular para poder moverse cómodamente. Necesitan mantenerse físicamente activos, hacer paseos largos, probar la Caminata Nórdica* y andar en bicicleta. La idea es que se mantengan en buen estado físico por mucho tiempo.

*tenemos vida puertas adentro — queremos aire libre y ejercicio*

Para la gran mayoría de las personas, su trabajo ha cambiado tanto desde el punto de vista de las tareas a realizar como en lo referente al lugar donde se desarrollan y al medio de transporte que usan para llegar hasta él. Muchas de las actividades laborales requieren insumos de oficina, los lugares de trabajo están acondicionados artificialmente y llegar a ellos significa, por lo general, largos períodos sentados en un automóvil o en un medio público de transporte.

Se ha dado un importante cambio histórico desde los días en que el trabajo demandaba un gran esfuerzo físico, que debía llevarse a cabo al aire libre, en los cuales el transporte se hacía a pie o en una bicicleta.

No importa cuán exitosos seamos en lograr que nuestras ciudades estimulen y alienten a las personas a caminar o a andar en bicicleta, aún seguiremos necesitando pistas para correr y otras instalaciones donde la gente pueda ir para colmar sus necesidades de ejercicio y de aire libre.

*nuevas excitantes funciones urbanas y buenas ciudades comunes*

De cara a estos nuevos desafíos, siempre hay una fuerte tendencia a poner el foco sobre aquello que es nuevo y especial. Infraestructura y complejos para el juego, como así también diversos centros deportivos, paseos para caminar, carriles de patinaje y ambiciosos parques urbanos con desafíos



Las buenas ciudades cuentan con oportunidades para el juego y la expresión corporal incorporadas a su infraestructura urbana. Las soluciones más simples muchas veces son las más convenientes.





**Fijo**
Una correcta disposición de ciertos elementos urbanos en el espacio puede proveer un escenario adecuado para la vida diaria que se desarrolla en la ciudad. Tener estructuras fijas atractivas es un prerrequisito indispensable (Plaza del Campo, Siena, Italia).



**Flexible**
Para que las actividades estacionales que ocurren en una ciudad puedan proveer apoyo a aquellas que se dan en el día a día, debe haber espacio para que se desarrollen, como así también iniciativas adecuadas (festival de esculturas de hielo en Nuuk, Groenlandia).



**Fugaz**
El espacio público debe hacerle un lugar a ciertas actividades importantes de corta duración, tales como música callejera, gimnasia matutina, desfiles, festivales y fuegos artificiales (Pekín, China).

físicos han comenzado a aparecer por todas partes, buscando atraer a los niños y a los amantes de los deportes. Al igual que con las bicicletas y con la marcha, se deberán emitir los estímulos adecuados para que estas instalaciones sean usadas, ya que promueven la vida sana y proveen a la ciudad de valiosos agregados.

Sin embargo, dejemos de lado por un momento estas estructuras más espectaculares y llamativas para concentrarnos en lo que es el objetivo central de este libro: asegurarnos de que haya más y mejores oportunidades para caminar y andar en bicicleta en las ciudades todo el tiempo, a lo largo de todos los días del año.

Hacer un esfuerzo por lograr condiciones óptimas para el ciclismo y la caminata redundará en mejores condiciones para los niños, para los adultos mayores y en más estímulos para hacer ejercicios que puedan incorporarse a la rutina diaria de actividades que se realizan en todas partes de la ciudad. Las oportunidades de llevar a cabo actividades culturales y creativas también se refuerzan cuando la "ciudad de todos los días" provee los elementos para que la gente pueda sentarse y permanecer en el espacio público.

Por las mismas razones, una buena política urbana debería enfocarse en mejorar el espacio urbano que se usa día a día, en integrar desafíos y oportunidades recreativas, tanto para niños como para adultos mayores y amantes del deporte.

### *fijo, flexible y fugaz*

La proliferación de nuevos desafíos para el espacio público, la creatividad y el entusiasmo que se observa en los habitantes y las numerosas ideas que circulan sobre cómo se podrían satisfacer estas nuevas demandas corren el riesgo de convertirse en una tentación para los planificadores: la de crear muchos espacios para actividades y grupos sociales específicos. Pero muchas de las ideas que actualmente circulan pueden ser materializadas, mediante ciertos acondicionamientos particulares, a grandes extensiones de espacio público. De este modo, las instalaciones están preparadas para quien quiera usarlas.

En vez de poner en marcha una política que enfatice espacios para actividades específicas, una ciudad debería apuntar al principio de lo fijo, lo flexible y lo fugaz.

El elemento fijo es el espacio público, el escenario inmóvil sobre el cual se desarrolla la vida urbana. Lo flexible está corporizado en aquellas estructuras y eventos temporales que se realizan en la ciudad en determinado momento del año: natación y navegación en el verano, patinaje sobre hielo en el invierno, mercados navideños, carnavales, circos, festivales y cualquier otro acontecimiento que pueda instalarse dentro del espacio urbano. Por último, está lo fugaz, aquel grupo grande de actividades menores que se dan en la ciudad: eventos sobre un malecón, festivales de fuegos artificiales, conciertos en una plaza, entretenimiento en un parque, fogatas veraniegas y muchos otros. En el último eslabón de las situaciones fugaces pero festivas, se encuentran los músicos callejeros, el teatro al aire libre, las fiestas callejeras y las lecturas de poesía, por nombrar solo algunas.

La estructura fija debe estar consolidada para que una verdadera política urbana que cree ciudades para la gente tenga éxito. Una ciudad también necesita una serie de espacios públicos a una escala óptima que aliente a la gente a realizar distintos tipos de actividades: las flexibles y las fugaces.

A lo largo de todos los otros días, solo tiene que ser una gran ciudad.

## 4.6
# Buenos lugares, escala justa

*por favor, que haya buenos lugares a la escala justa*

No importa cuánto esfuerzo se dedique a encontrar maneras de resguardarnos del clima, o mejorar la iluminación, el equipamiento y todos los otros factores que contribuyen a incrementar la calidad urbana a la altura de los ojos. Estas buenas intenciones no tendrán sentido si no se le dedica igual cuidado a la configuración del espacio mismo, forjando sitios de buenas proporciones que tengan dimensiones adecuadas. La posibilidad de sentirse a gusto dentro de una ciudad está íntimamente conectada a cómo la estructura urbana y el espacio público se relacionan con el cuerpo y los sentidos del hombre, con la escala correspondiente y las dimensiones justas. Si no se logra crear lugares óptimos a una escala agradable, habrá una serie de cualidades urbanas cruciales que se perderán.

*donde los eventos suceden*

En una sección previa se mencionó la importancia que tienen los buenos lugares. Las conversaciones, los intercambios y los eventos ocurren cuando hay oportunidades y estímulos para permanecer, ya sea parados o sentados. Las peripecias de una banda de jazz que se haya topado con sitios maravillosos donde tocar, al igual que con ubicaciones terribles, pueden servirnos como enseñanza sobre ciertas cualidades espaciales y acústicas esenciales que algunas veces están, y otras no.

En todas las ciudades, y en todos los ámbitos hasta llegar al más diminuto recoveco, las relaciones espaciales y dimensionales tienen una influencia decisiva sobre el modo como experimentamos un lugar y sobre nuestro deseo de circular y mantenernos dentro de él.




Un ejemplo de cuando toda una ciudad está acorde a la escala y a los sentidos del hombre (paseo sobre el puerto en la isla de Hidra, en Grecia).

*calidad de escala y de lugar en el ámbito urbano*

Si visitamos urbes tradicionales como Hidra en Grecia o Portofino en Italia, veremos que toda la ciudad está construida a la escala del hombre y sus sentidos. Gracias a sus tamaños modestos y a sus configuraciones semicirculares alrededor del puerto, es posible aprehender el entorno urbano. A través de la bahía vemos la ciudad en su totalidad, los detalles del espacio y sus actividades de cerca. La experiencia es espontánea y natural.

*calidad de escala y de lugar en el espacio urbano*

Es posible obtener una sensación de armonía en el espacio urbano, tanto física como sensorialmente. Cuando una persona se acerca a la Plaza del Campo en Siena, o a la Plaza Navona en Roma, inmediatamente comienza a percibir un aire de pertenencia, como si hubiera llegado a un lugar propio. En un celebrado artículo de 1889, donde exponía sobre las cualidades espaciales de las viejas ciudades italianas, Camilo Sitte hacía referencia a la importancia que tiene dimensionar el espacio urbano de modo acorde con las personas y con las actividades que desarrollarán, como así también tener un espacio cerrado en aquellos lugares donde la línea visual se encuentra con las fachadas circundantes.[18] El tamaño del espacio jugará un rol crucial a la hora de determinar si es un lugar agradable y si cumple con la premisa de ser un escenario donde las actividades humanas puedan desarrollarse.

Un estudio sobre las proporciones en las ciudades antiguas reveló que el mismo modelo urbano se repetía en todas ellas. Calles que tienen un ancho de 3, 5, 8 y hasta 10 metros pueden manejar masas de entre 2.400 y 7.800 personas por hora. Las plazas muchas veces se acercan a esa proporción mágica de 40 por 80 metros, donde la gente puede verlo todo: el espacio completo, como así también las caras de las personas con las que se cruza. Estas proporciones se usan muchas veces en los complejos




Buenos lugares a una escala justa (Ginzan Onsen, Yamagata, Japón).

turísticos, los parques de diversiones y los *shoppings*, donde la comodidad de los visitantes y la necesidad de aprovechar cada metro cuadrado de superficie determina cómo serán las dimensiones de los espacios.

### *demasiado grande, demasiado frío y demasiado displicente — en muchas ciudades nuevas*

La situación es radicalmente distinta en una gran parte de las nuevas áreas urbanas. La presencia de numerosos edificios altos y de una gran cantidad de automóviles, tanto estacionados como en movimiento, puede ser una de las razones por las cuales se crearon espacios tan grandes. Sin embargo, son lugares pobres si los analizamos desde su función como escenario para el surgimiento de actividades de a pie o de ciertas tareas de permanencia. No hay muchas actividades humanas que puedan desarrollarse bajo estas condiciones. Todo se presenta como demasiado grande, frío y despectivo.

### *cómo resolver separadamente la escala rápida y la lenta*

Los distintos requerimientos que tiene la arquitectura de los 5 km por hora y la de los 60 km por hora llevan invariablemente a que los respectivos espacios deban acondicionarse de forma separada. También es conveniente agrupar las actividades que correspondan a cada ámbito, de modo que la escala pequeña se use en las fachadas de los edificios y la escala rápida a los costados de las vías de tránsito intenso. En este esquema, las calles con prioridad peatonal ofrecen la oportunidad de trabajar con la arquitectura de los 5 km por hora, para que las personas puedan moverse cómodamente y se permita el acceso a los automóviles que circulen a baja velocidad.

### *cómo tratar el entorno humano y los grandes edificios separadamente*

Ya nos hemos referido al problema que presentan los edificios contemporáneos de grandes dimensiones, colocados de forma más o menos aleatoria dentro del paisaje urbano, que se conectan con el espacio público de modo abrupto, sin transiciones espaciales de ningún tipo. Si se busca lograr un lugar de calidad de dimensiones modestas, se debería seguir un principio general de resolver de modo atractivo y coherente los segmentos de la ciudad que se encuentran a la altura del horizonte humano, colocando los tramos más pétreos por encima de este nivel.



Una fusión exitosa entre la escala pequeña y mediana. Casas-barco frente a un área residencial (Sluseholmen, Copenhague, Dinamarca).





El principio de ubicar espacios pequeños dentro de otros más grandes muchas veces resulta en el correcto funcionamiento de un lugar chico dentro de la totalidad que es toda una ciudad (arcadas, bulevares enmarcados por filas de árboles y puestos de mercado en Guatemala, España y Singapur, respectivamente).



## *espacios pequeños dentro de otros más grandes*

El principio de ubicar un espacio pequeño dentro de uno más grande es otra forma de combinar un espacio extenso con la más modesta escala humana. En numerosas ciudades antiguas se ve la disposición de columnatas y arcadas. Los peatones pueden moverse dentro del espacio íntimo y delimitado de una columnata, sin dejar de lado una vista general del escenario urbano. Otro ejemplo de un lugar reducido instalado en medio de un contenedor mayor se da en el caso de las filas de árboles. Un buen exponente de esto es la Rambla en Barcelona, donde el principal espacio peatonal está separado del mayor ámbito urbano mediante una serie de negocios y dos hileras de árboles. Otro ejemplo son los puestos de venta ambulante o las sombrillas colocadas sobre la vereda de un café, las cuales contribuyen a simular que el entorno es más chico e íntimo. El mobiliario urbano y los bolardos también pueden cumplir la misma función, como ocurre en la Plaza del Campo en Siena.

Al usar pequeños arbustos y sombrillas, este café está tratando de generar un ámbito más amigable dentro de un espacio urbano demasiado amplio (St. Pölten, Austria).



Centro, a la izquierda y a la derecha: cuando todas las dimensiones son demasiado grandes, es casi imposible lograr que la pequeña escala funcione (Eurolille, Lille, Francia).








En Ørestad, Copenhague, Dinamarca, las sillas pueden moverse y así tratar de compensar la falta de una escala pequeña.

*cuando la escala pequeña cae en paracaídas — después de los hechos*

Desgraciadamente, todavía se construyen nuevas áreas urbanas de acuerdo con principios que dan por tierra con cualquier uso adecuado de la escala. Hay demasiados espacios que son muy grandes, y el paisaje urbano por ende resulta un escenario frío, despectivo y, en algunas circunstancias, hasta en algo completamente inutilizable.

Una vez que este daño está hecho, generalmente es extremadamente difícil corregirlo. Los edificios ya se construyeron, las puertas de entrada colocadas, el equipamiento y el mobiliario urbano entregado y el dinero gastado en su totalidad, antes de que alguien se detenga a pensar sobre aquellas facetas esenciales que faltan: calidad del lugar y escala humana. En este tipo de situaciones, la escala pequeña tiene que llegar literalmente en paracaídas, mediante pérgolas, trabajos de paisajismo, kioscos, agrupamientos de árboles, plantas y mobiliario para tratar así de reducir la sensación de inmensidad del espacio. Hay que tratar de establecer espacios íntimos y cálidos, donde la gente querría permanecer. Es caro y dificultoso, y por lo general los resultados distan de ser los que se hubieran logrado si estos aspectos clave hubieran sido parte del programa de necesidades desde un primer momento.

*mientras los gatos estén contentos…*

Aun en aquellas situaciones donde todo parece haber salido mal, todavía es posible generar lugares agradables y a una escala pequeña. Hasta los elementos más pequeños pueden significar una diferencia importante. Un banco en una esquina, bajo un árbol. Un lugar.

Uno de mis estudiantes me recordó cuánto podemos aprender de los gatos acerca de sitios placenteros. Cuando un gato sale a la entrada de una puerta, inspecciona con cuidado el entorno, antes de acurrucarse majestuosamente en el lugar que seguramente es el más agradable.

La moraleja de esta historia podría resumirse en que cuando se construyen ciudades, siempre hay que tratar de mantener contentos a los gatos, y así las personas también estarán contentas.




Espacios pequeños y vehículos grandes (Hidra, Grecia).

## 4.7
# Por favor, que haya buen clima a la altura de los ojos

*clima a la escala regional, urbana y personal*

Pocos factores pesan más que el clima a la hora de determinar el grado de confort y bienestar que se siente en un entorno urbano, ya sea que uno esté sentado, caminando o andando en bicicleta. Al trabajar con el clima y las protecciones climáticas, hay tres escalas que atender: macro, local y micro. La escala macro se refiere al clima regional. El clima local es el que se percibe dentro de una ciudad o de un entorno construido. Está en función de la topografía, del paisaje y de la cantidad de edificios. El microclima, por último, es el que se registra dentro de una zona atmosférica limitada. Puede sentirse en lugares tan reducidos como una calle, un recoveco; inclusive hasta alrededor de un banco de plaza.

*clima agradable — uno de los criterios más importantes*

Contar con un buen clima es uno de los criterios que la gente más pone en juego a la hora de sopesar cuánto bienestar siente al pasear por una ciudad. Y si en un determinado lugar este nunca llega a ser bueno, hay que hablar del mejor clima posible, de acuerdo con la ubicación geográfica y con la estación del año.

El clima es una los temas favoritos de conversación de las personas en cualquier parte del mundo. En lugares como Dublín, Bergen, Auckland y Seattle, es posible encontrar incontables postales con imágenes de lluvia o niebla y con títulos que hacen referencia a la primavera, al verano, al otoño o al invierno. Estas postales por lo general se concentran en el mal clima y en la preocupación que este genera. Sin embargo estos son casos aislados y en la gran mayoría de las regiones del mundo, hay días agradables a lo largo de casi todo el año. Existe una tendencia engañosa a olvidarse que,



La posibilidad de disfrutar del buen clima es una importante cualidad urbana (un día de verano en Reykjavik, Islandia).







El clima y el nivel de confort varían de acuerdo con las estaciones y con las situaciones geográficas. Los rayos de sol son bienvenidos en las regiones templadas, mientras que en los países más cálidos, lo más buscado es la sombra (la Plaza Tiananmen en Pekín, China, arriba a la izquierda; buscando sombra en Australia y un día de primavera en Dinamarca).

en la mayoría de las ocasiones, el clima es benigno. Cuando hace buen tiempo, nadie duda y todos caminan con una sonrisa de oreja a oreja.

En los países escandinavos, cuando el sol brilla y el viento es leve, el humor general levanta y la gente se encuentra haciendo comentarios acerca de lo agradable que está el clima. No importa si hace 10 grados bajo cero o + 25. Cuando el sol está radiante y no se siente el viento, en las regiones nórdicas se considera que es un buen día.

Un factor que contribuye a esta satisfacción es que al calentar el sol, sumado a la ausencia de viento, el microclima rápidamente aumenta a un umbral óptimo que invita a la gente a permanecer al aire libre, inclusive en los días fríos. Los esquiadores pueden tomarse descanso sobre los costados soleados de las pistas, cobijados del viento. El aire está frío, pero sobre nuestra piel la temperatura se siente agradable.

### *la zona de confort*

Hay varios factores climáticos que se toman en cuenta a la hora de determinar cuándo se ha llegado a un nivel de confort: la temperatura del aire, la humedad, la velocidad del viento y el calor irradiado por el sol. Ciertas variables personales, tales como la ropa que tenemos puesta o nuestra

Los edificios altos y exentos de medianeras siempre crean problemas en regiones ventosas, ya que muchas veces influyen tanto en la dirección como en la velocidad del viento (las condiciones del viento detrás del Monumento a Washington, en Washington D.C.).



Aún en los días relativamente calmos, las condiciones del viento cerca de un edificio alto puede ser una experiencia desagradable para los peatones (calle en frente de un edificio en altura, Copenhague, Dinamarca).



propia constitución psicológica, también juegan un rol que se debe considerar. Las capas adiposas del cuerpo y el sistema circulatorio humano varían en cada región, influyendo así nuestra habilidad para mantener o irradiar el calor. Es en base a estas diferencias que se puede afirmar que los parámetros de una zona confortable cambian de acuerdo con las diversas geografías, aunque sean cuestiones mínimas.

En este próximo tramo, la discusión se centrará en las condiciones climáticas y los aspectos culturales relacionados con ellas que caracterizan al Norte y al centro de Europa. Las condiciones climáticas templadas que caracterizan a estas zonas también pueden encontrarse en ciertas partes de América del Norte, Asia y Australasia.

Si el sol está fuerte, por lo general podemos mantener un umbral de confort sin tener que recurrir a algún tipo de ropa aislante. Por otro lado, cuando el sol calienta menos, necesitamos un abrigo. Si hay sol y viento frío, y la relación entre ellos resulta en un microclima templado, todavía es posible sentir confort al caminar, correr o andar en bicicleta. En los países

escandinavos, al llegar la primavera se ven grandes grupos de niños que salen felices a jugar al aire libre tras un largo invierno. Los chicos saltan, corren, juegan a la pelota o andan en patineta. Un niño puede encontrar cierto confort sentado en un rincón asoleado, pero si está en el espacio abierto, debe mantenerse activo para no enfriarse.

*el viento es un problema serio cerca de edificios altos*

Es normal que el clima sea muy distinto en la escala macro, local y micro. El clima local dentro del espacio urbano puede ser casi agradable si hay algún tipo de cobijo del viento y el sol calienta, aun cuando corran fuertes corrientes de aire en el espacio abierto.

En zonas climáticas templadas, donde es importante que la gente evite el frío y se mantenga abrigada, lograr una adecuada protección contra el viento es un factor clave si se quiere establecer una óptima temperatura entre edificios.

El viento corre libre sobre el paisaje llano, pero su velocidad baja cuando entra en contacto con el terreno y la vegetación. Se reduce aún más si en su camino se encuentra con muchos árboles y edificios bajos y agrupados. Esta combinación generalmente resulta en que las veloces y frías corrientes de aire pasan por encima de las construcciones, reduciendo al mínimo el viento entre ellas.

La fricción que se genera sobre el terreno es clave para minimizar el efecto del viento. En este sentido, una superficie llana y pareja no es lo más conveniente. Al contrario, las ráfagas disminuyen su velocidad significativamente al encontrarse con territorios "accidentados", como es el caso de bosques o ciudades con gran cantidad de árboles o edificios bajos.

Los edificios altos y exentos producen el efecto contrario. Estas estructuras entran en contacto con los vientos a una altura de entre 30 y 40 metros. Merced a una compleja combinación de presión alta y baja, las corrientes de aire que se generan en sus niveles inferiores pueden alcanzar velocidades de hasta cuatro veces mayor que la que tienen en campo abierto. Esto hace que las condiciones climáticas en torno a estas torres sean considerablemente más frías, lo que atenta contra la posibilidad de que haya plantas ¡y personas![19]

*construir con el clima*

Los arquitectos y diseñadores, cuando trabajan a la escala del edificio, se han adaptado a las condiciones climáticas locales para reducir los efectos indeseables del clima y maximizar los efectos deseables.

En aquellos países donde hay una importante incidencia solar y altas temperaturas, la estructura urbana cuenta con árboles frondosos y edificios con paredes más bien opacas con aberturas pequeñas.

En los climas más fríos, hay que adoptar otra estrategia. En los países escandinavos, donde los rayos del sol entran a un ángulo más bajo, los vientos muchas veces logran acercar aire más cálido desde el Océano Atlántico. Gracias a esto es que se puede vivir y mantener ciertas cosechas en esta región.

Las ciudades más antiguas de la región se han adaptado a este bajo ángulo solar y a la presencia casi constante del viento. Los edificios, que por lo general no se elevan más que dos o tres pisos con techos inclinados, se encuentran agrupados. Las calles, las plazas y los jardines son pequeños, mientras que los numerosos árboles entre los edificios ofrecen sombra y protección.





Los edificios de baja densidad en las zonas más antiguas de la región escandinava son funcionales a las condiciones climáticas locales. Los vientos fríos son redirigidos por encima de los techos mientras que se logra que el sol caliente las paredes y las calles. Es gracias a esta situación que se siente que el clima se ha mudado cientos de kilómetros al Sur (Gudhjem, Dinamarca).

Las torres altas y exentas logran intensificar el viento y crean turbulencia a la altura de los peatones. Entre los edificios hace frío y es ventoso. Es necesario ponerles un cerramiento a los areneros para evitar que la arena se vuele. El clima a la altura de los ojos pareciera haberse trasladado cientos de kilómetros hacia el Norte (área residencial con edificios altos en Landskrona, Suecia).

Gracias a esta estructura es que el viento es redirigido por encima de las ciudades, liberando a las calles y a los jardines de sus efectos. Los volúmenes bajos y las cubiertas inclinadas permiten que los rayos del sol se metan entre las construcciones, calentando la mampostería y los pavimentos. De esta manera, el microclima en los pequeños espacios urbanos es considerablemente superior que el clima que se encuentra en el entorno circundante.

En estas ciudades, es como si el clima local se hubiese mudado 1000 kilómetros hacia el Sur. Así se encuentran higos, vides y palmeras entre la vegetación, que de otra manera no podrían sobrevivir en el hemisferio Norte. La cantidad de horas al año que es posible permanecer al aire libre en estos lugares edificados, según la tradición local, casi duplica a la que se registra generalmente en el resto de la región.[20]

Como ya señalamos, la posibilidad de realizar estadías prolongadas al aire libre es un muy buen indicador de la vitalidad de una ciudad. En las partes más antiguas de la región escandinava, se han podido crear condiciones óptimas para la vida al exterior, gracias a que siempre se incorporaron las consideraciones climáticas al proceso de diseño y construcción.

*construir a pesar del clima*

Considerando lo importante que es el clima para lograr calidad urbana, como así también placer y confort, es desafortunado que la gran mayoría de las políticas de planeamiento no se esfuercen al máximo para asegurar las mejores condiciones climáticas posibles dentro del entorno urbano.

En muchas regiones cálidas, la presencia de extensas superficies de asfalto, grandes estacionamientos y cubiertas de materiales pesados elevan las temperaturas hasta límites inaceptables, mientras que la colocación de árboles, techos verdes, césped y revestimientos porosos ayuda a hacerlas bajar. Asimismo, en lugares fríos con fuertes vientos, se construyen torres tras torres, incrementando la velocidad de las ráfagas de aire y enfriando sobremanera el espacio que rodea al edificio, lo que hace que sea virtualmente imposible permanecer al aire libre.

*paraguas en Venecia, Amsterdam y Rotterdam*

El viento que llega desde el mar es una constante en muchos países europeos ubicados sobre la costa del Océano Atlántico y del Mar del Norte. Esto comprende a Irlanda, Inglaterra, Escocia, Islandia, el oeste de Noruega y Dinamarca, como así también las costas francesas y holandesas a lo largo del Canal de la Mancha. El viento no presenta problemas tan severos en otras partes de Europa.

Los peatones de Venecia usan paraguas para protegerse de la lluvia, que generalmente cae en forma vertical. En el área central de Rotterdam, una ciudad que fue reconstruida tras la Segunda Guerra Mundial, las torres dominan el paisaje urbano y el clima reacciona acorde con esto. El agua de lluvia muchas veces cae de forma horizontal a causa de los fuertes vientos que corren por las calles de la ciudad debido a la incidencia de los edificios en altura. Si llueve y corre viento, los habitantes de Rotterdam la pasan mal. En una situación insólita, la gente termina protegiendo sus paraguas. En Amsterdam, por su parte, la situación climática es mucho mejor gracias a que la estructura urbana es más apropiada. Aunque el viento sople fuerte, las ráfagas suelen pasar por encima del casco central, lo cual mejora considerablemente la calidad de vida urbana.

A la luz de esto, se desprende que lo más natural sería que todos los edificios del mundo estén en sintonía con los condicionantes locales, y así evitar un impacto negativo sobre el ambiente urbano.

*¡no queremos ciudades con más viento y menos sol! ejemplo: San Francisco*

Debido a su ubicación sobre la costa del Océano Pacífico, San Francisco cuenta con más vientos y temperaturas de aire más bajas que las que hay a solo pocos kilómetros tierra adentro. Es merced a esta situación geográfica que las actividades al aire libre dentro del entorno urbano necesitan sol y una superficie techada para poder desarrollarse a lo largo de casi todo el año. Cuando se cuenta con ambos, caminar o estar al aire libre en San Francisco es una de las experiencias urbanas más placenteras que se pueden encontrar.

A comienzos de la década de 1980, surgió la intención de poner en marcha un proyecto para la ciudad que incluía la posibilidad de construir numerosas torres en altura. Esos rascacielos hubieran generado enormes extensiones de sombra y fuertes vientos en calles y plazas principales, como el Barrio Chino, por ejemplo.

Estudiantes y académicos de la Universidad de Berkeley, California, bajo la supervisión del profesor Peter Bosselmann, condujeron una serie de estudios que mostraban hasta qué punto la vida urbana de la ciudad

dependía del sol y de las áreas cubiertas. Las simulaciones que realizaron evidenciaron que el nuevo plan urbano incrementaría la cantidad de sombra y de viento en numerosas zonas consideradas neurálgicas. Estos problemas también se expusieron en un documental, cuyo título se inspiraba en una famosa frase que dijo el escritor Mark Twain: "el invierno más frío de mi vida fue un verano en San Francisco".[21] La proliferación de discusiones en torno a la calidad urbana, el clima y los nuevos rascacielos derivó en un plebiscito, que les consultó a los votantes si querían más viento y menos sol en la ciudad. No hace falta decir que el plan para la ciudad no sumó un apoyo mayoritario. En 1985 se adoptó una nueva serie de directivas urbanas. Estas establecieron que cualquier nueva construcción que se fuera a realizar cerca de zonas consideradas estratégicas no podían empeorar las condiciones climáticas. Cualquier edificio que se fuera a hacer debía ser bajo o materializarse de modo escalonado, para que el sol pudiera llegar a iluminar las calles, y se debían conducir unas pruebas mediante las cuales se documentaba que la estructura no generaría problemas de viento.

Gracias a estas medidas y reglamentaciones, no se han construido rascacielos dentro de las áreas protegidas del centro de San Francisco desde 1985. Lo que pasó en esta ciudad nos muestra que es posible tener edificios de alta densidad y aun así mantener óptimas condiciones climáticas alrededor de las nuevas construcciones.[22]

### *planeamiento cuidadoso del clima en nuevas ciudades*

De la experiencia de San Francisco es posible extraer principios que pueden ser implementados tanto en áreas urbanas nuevas como en las ya existentes. Se deben conducir estudios en todas las regiones de modo de poder determinar cuáles son los factores climáticos que más influyen sobre el confort y la posibilidad de estar al aire libre. Se les debe requerir a las nuevas construcciones que contribuyan a las condiciones del clima en el entorno urbano circundante.

Si, además de alentar a la gente a caminar y a andar más en bicicleta, se busca que las ciudades sean lugares más vitales y atractivos, cuidar el clima entre edificios se vuelve una tarea fundamental. Hacer un planeamiento cuidadoso del clima debería ser una labor obligatoria para toda edificación nueva.

### *planeamiento cuidadoso del clima en la escala pequeña*

Más allá de los recursos que se le asigne a la planificación del clima en una ciudad o en un desarrollo urbanístico, siempre es posible mejorar el microclima, en especial alrededor de aquellos lugares que buscan alentar a la gente a permanecer, esos sitios donde el microclima es un factor de alta importancia.

Trabajar sobre el paisajismo, los arbustos y las cercas puede contribuir a generar una sensación de protección en esos lugares donde más se necesita. Alrededor del mundo están surgiendo muchas propuestas ingeniosas, al igual que estrategias para tratar de extender los períodos de tiempo en que puedan funcionar los sectores al aire libre de los cafés. Hay poderosos incentivos económicos para que estos emprendimientos puedan extender sus horas de uso por día y por año al máximo posible.

La ciudad de Oslo, la capital de Noruega ubicada en el extremo Norte de Europa, es un buen lugar para estudiar las distintas medidas que han llevado adelante los bares y los cafés para poder extender los períodos en que usan sus sectores externos.

Muchas veces usan cerramientos de vidrio para delimitar espacios al aire libre y marquesinas para techarlos. Mediante lámparas de calor, estufas y pisos calefaccionados se mantienen temperaturas agradables. A su vez, se eligen sillas que sean acogedoras. Almohadones y mantas que sirven para acondicionar las piernas y la espalda completan el microclima buscado. Uno puede permanecer en estos cafés por un largo rato, a pesar del viento y el clima frío.

### *planeamiento cuidadoso del clima en todos los niveles*

Tanto en la escala macro como en la local, se debe trabajar de manera más cuidadosa sobre la cuestión del clima, ya sea en regiones cálidas o templadas. Se pueden cosechar grandes beneficios en todos los niveles de planificación al hacer esto, como así también para el microclima que es el que brinda las condiciones óptimas para la escala humana.

Si se quiere generar un genuino estímulo para que la gente camine o ande en bicicleta dentro de la ciudad, y si las personas realmente quieren permanecer dentro del entorno urbano, crear un microclima a la altura de la vista es una tarea fundamental. Hay mucho que se puede hacer. No necesita grandes inversiones, sino más bien algunos requerimientos precisos y de mucha consideración.



Nadie en la década de 1960 hubiera creído que sería posible instalar cafés al aire libre en los países escandinavos. Actualmente, se pueden encontrar locales que trabajan de 10 a 12 meses del año. La aparición de nuevas necesidades de la población, como así también de un mayor conocimiento acerca de la cuestión del clima, han aumentado las condiciones de confort y han extendido el período en que se puede estar al aire libre (un encuentro típico de noviembre, con la presencia de almohadones y mantas, Copenhague).




Marquesinas, cerramientos de vidrio, estufas eléctricas y almohadones en las sillas ayudan a crear un microclima agradable durante los meses de invierno (café abierto a la vereda en Oslo, Noruega).

## 4.8
# Bellas ciudades, buenas experiencias

*interés por la calidad visual debe incluir a todos los elementos urbanos*

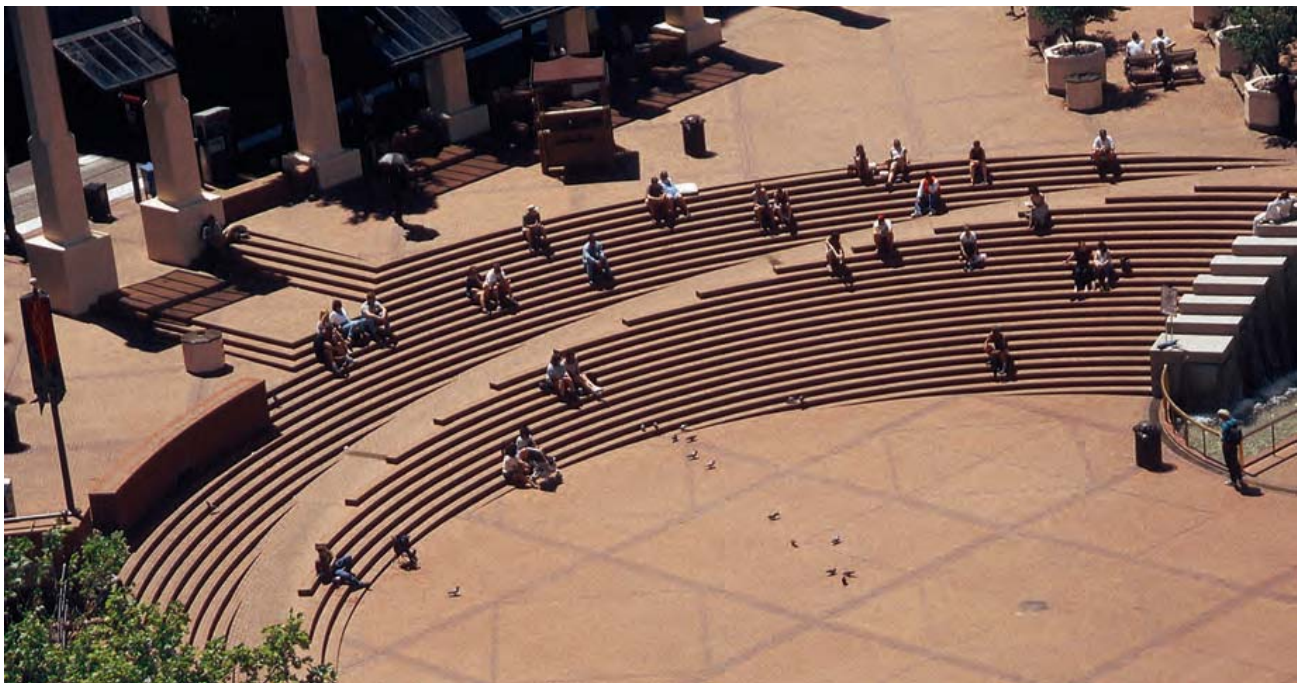
A la altura de la vista, una ciudad atractiva debe ofrecer oportunidades para que la gente camine, permanezca, se exprese y se encuentre con otros. Esto significa que debe disponer de un buen clima y de espacios a una escala adecuada. Lo que estos deseos y requerimientos tienen en común es que ambos están relacionados con aspectos prácticos y físicos.

Por otro lado, trabajar sobre la cuestión de la calidad visual de una ciudad es algo mucho más general. Primordialmente, tiene que ver con el diseño y el detalle de los elementos, y cómo todas estas piezas urbanas se relacionan entre sí. La calidad visual engloba numerosos factores, pasando por la expresividad, la estética, el diseño y la arquitectura.

Un espacio urbano puede estar modelado de modo tal que todos los requerimientos prácticos sean satisfechos, pero una combinación aleatoria e incorrecta entre los detalles, los materiales y los colores es capaz de robarle su armonía visual.

También es posible que una ciudad esté dominada por un énfasis en lo estético, negando los aspectos más funcionales. Que un espacio sea bello y tenga detalles hechos adecuadamente es una cualidad en sí misma, pero no es suficiente si no se alcanzan umbrales aceptables de seguridad, clima y oportunidades para permanecer.

Los aspectos más importantes del espacio urbano deben estar entretejidos para formar un conjunto sólido y convincente.



Los resultados son alentadores cuando el diseño y el contenido van de la mano (Plaza Pioneer Courthouse, Portland, Oregon).

La fusión entre aspectos funcionales y espaciales ha sido lograda de manera convincente en la Plaza del Campo en Siena, Italia, y es una de las razones por las cuales el lugar se ha mantenido como un importante punto de encuentro a lo largo de 700 años.



### *lugares 100%*

En su libro *Ciudad: redescubriendo el centro* (1988), el autor William H. Whyte introduce el concepto de un lugar 100%.[23] Así como el nombre lo indica, los lugares 100% se refieren a aquellos espacios donde es posible encontrar todas las cualidades urbanas en un mismo lugar. Es donde los requerimientos funcionales de las personas se entrecruzan naturalmente tanto con el cuidado por el detalle como por la totalidad del espacio: aquí es donde la gente quiere estar.

Es posible suponer que la Plaza del Campo de Siena se hizo tan famosa precisamente porque ofrecía una mezcla justa de todas estas cualidades. Todas las demandas funcionales se encuentran satisfechas: las personas pueden caminar, sentarse, pararse, hablar y escucharse sin ningún problema. Hay que agregar además que todos estos elementos se han combinado para formar un conjunto arquitectónico sólido, donde las proporciones, los materiales, los colores y los detalles refuerzan y enriquecen el resto de las cualidades espaciales. La Plaza del Campo es un bello espacio urbano que funciona adecuadamente, y que además se ha mantenido como el primordial lugar de encuentro de la ciudad a lo largo de 700 años. El interés por la dimensión urbana nunca pasa de moda.

### *celebrando las delicias del lugar*

Además de trabajar con el espacio y los detalles, es posible mejorar la calidad de un entorno urbano haciendo que el diseño enfatice los aspectos más positivos del sitio. Se pueden lograr combinaciones atractivas cuando los espacios están en relación directa con un cuerpo de agua o con los bordes de un muelle. También suma asegurar un contacto fluido con las especies verdes, las flores y los diseños paisajísticos, como a su vez asegurar que el espacio esté en sintonía con las condiciones climáticas locales.

La topografía y las diferencias de altura son también herramientas mediante las cuales se puede agregar valor al lugar. Cualquier desnivel brinda recorridos peatonales más interesantes que caminar sobre una superficie llana. Aparecen nuevas vistas y experiencias por todas partes. Las calles de San Francisco están llenas de este tipo de vicisitudes, pero las diferencias

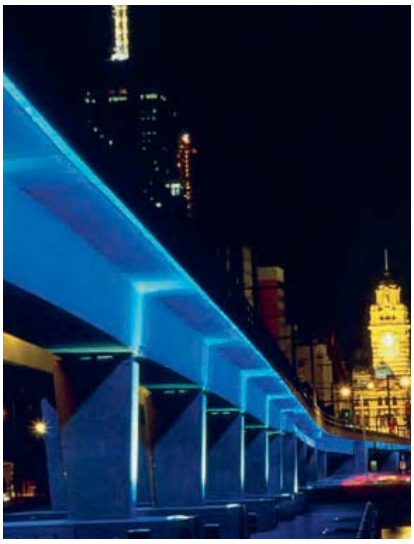






Uno de los objetivos de política artística adoptada en Melbourne, Australia, fue que el espacio urbano funcione como un museo para la exposición de arte contemporáneo. Además de las obras que estaban constantemente a la vista, también se mostraban instalaciones y colecciones temporarias que se colocaban generalmente a lo largo de una calle.





El tratamiento artístico de la luz es un elemento importante de la política artística integral de la ciudad (Melbourne, Australia).

en altura menos acentuadas también ofrecen alternativas para explorar. Observar atracciones de la ciudad, tanto las que están cerca como las que están lejos, enriquecen el paseo. La posibilidad de mirar un lago, un mar, un paisaje o una montaña en la distancia es un atributo que le agrega un importante valor a la calidad espacial urbana.

### *calidad estética — para todos los sentidos*

Al trabajar con elementos visuales y estéticos, se abre una enorme cantidad potencial de opciones. A las personas que circulan todos los días por una ciudad, la combinación de un espacio interesante, detalles cuidadosamente proyectados y materiales genuinos los provee de una serie de experiencias adicionales, que se suman a la batería de atractivos que el espacio urbano tiene para ofrecerles.

Las calles y las plazas pueden ser diseñadas para proveer experiencias visuales. En estos casos, el diseño y los detalles del espacio juegan un rol esencial, el cual puede ser reforzado apelando a los otros sentidos: una caída de agua, neblina, vapor, impresiones acústicas y aromáticas, por nombrar solo algunas. El atractivo de este tipo de lugares no es solamente la vida urbana propiamente dicha, sino un enjambre de bombardeos sensoriales.

*arte en el espacio urbano*

A lo largo de la historia, el arte ha aportado contribuciones valiosas al espacio urbano, a través de monumentos, estatuas, fuentes, molduras de edificios y decoraciones varias. El arte transmite belleza, monumentalidad, moviliza recuerdos por eventos importantes, comenta sobre la vida social que llevamos, sobre quiénes somos y sobre la vida en general, muchas veces sorprendiéndonos a nosotros mismos. El espacio urbano es capaz de funcionar como un enlace, una plataforma donde el arte y las personas pueden encontrarse.

En el transcurso de los últimos años, una iniciativa que busca combinar la política urbana y la artística, desarrollada en la parte central de Melbourne, se ha erigido como un modelo a imitar. El objetivo con el cual nació fue hacer que el espacio público de la ciudad funcionara como una galería donde se exhiben obras de arte contemporáneo. De esta forma, cada vez que los habitantes de Melbourne visitan el área central de la urbe, se encuentran con una serie de trabajos y piezas de diversos artistas contemporáneos, de varias disciplinas. A su vez, hay una política artística que asegura que las selecciones estén actualizadas y provean experiencias interesantes para los usuarios. Esta política tiene tres patas, a saber: la presencia de una colección permanente, muestras e instalaciones transitorias y una campaña comunicacional intensa para informar a la población de este tipo de eventos y exposiciones. Dentro de este esfuerzo, se puede destacar el énfasis que se puso en señalar las oportunidades interactivas que estas actividades ofrecían para los niños, basado en el principio de ir y aprender más sobre lo que sucede en la ciudad.

Esta política urbana de comunicar la existencia de instalaciones y muestras rotativas ofrece una contribución valiosa, tanto a la lista de opciones que hay en el espacio público como a la imprevisibilidad de un paseo por la ciudad. A lo largo de las calles angostas y las arcadas, numerosos artistas intervienen los espacios urbanos con intensidad, fantasía y humor, pero solo por un tiempo limitado. Luego vienen otros artistas, que son invitados a trabajar sobre otros pasajes. Siempre hay algo nuevo que observar, al igual que toda una serie de comentarios sorprendentes y humorísticos por descubrir que hacen al sitio, a la ciudad y a la vida contemporánea.

Las ciudades bellas son ciudades verdes. En el área central de Melbourne, Australia, todos los años se plantan 500 árboles nuevos (Calle Swanson en Melbourne, 1995 y 2010).





*ciudades bellas*
*— ciudades verdes*

Los árboles, el paisajismo y las plantas son elementos esenciales dentro del entorno urbano. Los árboles proveen sombra en el verano, refrescan y purifican el aire, definen el espacio de la ciudad y ayudan a acentuar sitios importantes. Un gran árbol, ubicado en una esquina, invariablemente parece señalar: "este es el lugar". La presencia de árboles a lo largo de un bulevar enfatiza una secuencia lineal, mientras que las copas que se expanden y cubren una calle le advierten a quien observa sobre la existencia de vegetación en el espacio público. Además de sus cualidades estéticas, los elementos verdes cumplen una función simbólica dentro de la ciudad. El color verde transmite una sensación de introspección y alienta a la recreación; simboliza lo bello, lo sostenible y la diversidad de la naturaleza.

Durante muchos años los árboles eran derribados para construir calles, o bien se morían debido al poco cuidado, las malas condiciones y la polución. De un tiempo a esta parte, se observa un renovado interés por los elementos verdes dentro de las ciudades. Paralelamente a la creación de mejores condiciones para los ciclistas y la vida urbana en general, también se han plantado árboles en los entornos urbanos y se ha buscado expandir las zonas verdes. Desde 1995, una política de renovación urbana planta 500 árboles nuevos por año a lo largo de las calles de Melbourne. En Nueva York, por su parte, se trazó un plan en 2008 que tenía como objetivo plantar un millón de árboles en diversos espacios públicos a lo largo de la ciudad.[24] Esta avalancha de elementos verdes contribuye enormemente a la calidad urbana y a la vez refuerza el perfil de metrópolis verde y sostenible que Nueva York busca.

*ciudades bellas*
*— también de noche*

La iluminación en el espacio público, una vez caída la noche, provoca un enorme impacto en la orientación, la seguridad y la calidad visual de un lugar.

Alrededor del mundo, se usan diversas estrategias, dependiendo del país. En un extremo de las opciones está la que adoptaron algunas ciudades de Estados Unidos, que decidieron dejar de proveer iluminación nocturna bajo el pretexto de que las luces de los automóviles que circulaban era suficiente. No hace falta aclarar que estos sitios generalmente son más oscuros que una cripta y no hay mucho para hacer una vez que se esconde el sol.

En las zonas donde sí se plantea utilizar luces de noche, hay una serie de principios a implementar. Muchas ciudades son pragmáticas y funcionales a la hora de analizar esta cuestión. Los patrones lumínicos muchas veces cambian durante el largo proceso de evolución de un territorio, y así se observan diversos tipos de artefactos y luces de todos los colores en el paisaje urbano, lo que resulta en una escena visualmente caótica una vez que llega la noche.

La iluminación es usada para realizar intervenciones artísticas en numerosas ciudades. La ciudad de Lyon fue una de las pioneras en realizar este tipo de proyectos, a partir de 1990 (Calle de la República, Lyon, Francia).



Otros lugares han tomado posturas más conscientes con respecto a este tema, reconociendo el impacto que la iluminación artificial puede tener sobre la calidad espacial, como así también su potencial como medio de expresión artística.

En Melbourne, por ejemplo, las luces nocturnas forman parte integral de la política artística de la ciudad, a través del programa "La luz como arte".

Otra ciudad en la cual es posible ver una política adecuada de iluminación artística es Lyon, Francia, donde los parámetros de las luminarias toman en cuenta tanto la cantidad de luz que hay como los colores que se ven.

También se observa una serie de valiosas innovaciones que, combinadas con los aspectos visuales que presenta un espacio de noche, inciden en la calidad urbana de un lugar. En la plaza municipal de Sankt Pölten,



Combinados de diversas maneras, el agua, la niebla, los materiales, los colores, las superficies, la luz y los sonidos pueden contribuir a proveer una paleta atractiva de experiencias sensoriales dentro del espacio urbano.



en Austria (1995-1997), se emplea el reflejo indirecto de una luz y una coreografía lumínica que varía de acuerdo con la época del año y con los eventos que se están desarrollando en el sitio.

*por último, pero no menos importante…*

Los criterios para obtener una óptima calidad urbana en un paisaje peatonal se detallan en 12 pasos clave en la página 239. El punto 12 se refiere a las "experiencias sensibles". La razón por la cual colocamos este ítem en último lugar es porque creemos que la calidad visual es un concepto globalizador, que debería incluir dentro de él a los demás elementos que hacen a un paisaje urbano. Su ubicación en la lista también representa nuestro entendimiento de que buenas instancias visuales no pueden por sí solas lograr calidad urbana, y que la construcción de ciudades atractivas a la vista solo puede completarse trabajando con los 12 criterios de manera conjunta.

Si queremos que las ciudades funcionen y alienten a las personas a que disfruten de ellas en cualquier circunstancia, entonces los atributos físicos, prácticos y psicológicos deben ser tratados adecuadamente, para luego asegurar una pátina visual atractiva que refuerce sus aspectos más deseables.

Se enfatiza esta conexión porque existen muchas ciudades que hacen un buen trabajo en lograr estas cualidades estéticas, pero dejan de lado otras cuestiones de índole más pragmática.

Alrededor del mundo se pueden encontrar ejemplos de ciudades donde lo visual y lo estético se han impuesto como el tema central que unilateralmente ha dominado el diseño del espacio. Estos proyectos urbanos podrán salir en las revistas especializadas, pero en la realidad del día a día, estos espacios tienden a funcionar mal o directamente no funcionan, debido a que las consideraciones elementales por la gente y el desarrollo de la vida en el ámbito público no se han tomado en cuenta.

Todos los criterios de calidad deben ser parte de una ronda de decisiones siempre.

## 4.9
# Buenas ciudades para andar en bicicleta

*los ciclistas como parte de la vida urbana*

Podríamos decir que el ciclismo representa una variación un poco más veloz de lo que es el tránsito peatonal, pero en términos de experiencias sensoriales, vitales y de movimiento, es parte del resto de la vida urbana. Por supuesto que los usuarios de bicicletas son bienvenidos a ser parte del esfuerzo por promover ciudades vitales, seguras, sanas y sostenibles.

En esta sección, no indagaremos mucho en los principios para planear buenas ciudades para ciclistas. Más bien, analizaremos su incidencia en función del objetivo de realzar la dimensión humana dentro del planeamiento urbano.

*aunque se puede en muchas ciudades — hay pocas realmente buenas para las bicicletas*

Hay numerosas ciudades del mundo donde sería prácticamente imposible instalar una cultura del ciclismo y del tránsito de bicicletas. Ya sea porque hace mucho frío, o mucho calor, o porque la topografía es demasiado accidentada para que esto ocurra. También hay sorpresas como San Francisco, donde a primera vista parecería que circular en bicicleta es una opción poco práctica debido al desnivel de las calles. Sin embargo, la ciudad cuenta con una potente cultura ciclística. Andar en bicicleta también es una actividad popular en algunas de las ciudades más frías y en algunas de las más cálidas del mundo, ya que todas, al final, cuentan con un número aceptable de días en los que se puede circular en una bicicleta.

Se puede decir que existe una cantidad considerable de ciudades alrededor del planeta que cuentan con la estructura, el territorio y el clima óptimos para practicar esta actividad. A lo largo de los años, muchas de estas urbes han priorizado y facilitado el tránsito automotor, dejando al ciclismo en una posición de abandono y haciendo que practicarlo sea peligroso y hasta imposible. En algunos lugares, es tan absoluto el dominio del automóvil que el tránsito en bicicleta ni siquiera ha podido empezar a germinar.

Implementar una política ciclística aún sigue siendo una promesa vacua en numerosas ciudades del mundo. La infraestructura es mínima y los esfuerzos generalmente se concentran en hacer una serie de sendas inconexas entre sí más que en una política genuina, certera y útil. Los estímulos para andar en bicicleta están lejos de ser adecuados. En esta clase de ciudades, solo el 1% o el 2% de los viajes al área central se hacen en bicicleta, y los usuarios tienden a ser hombres atléticos y jóvenes, montados a un modelo de carrera. Hay una distancia abismal entre este tipo de escenario y el que se da en Copenhague, donde el 37% de los viajes diarios hechos al trabajo o a la escuela se hacen en bicicleta. El tráfico ciclista es más tranquilo, los usuarios se sienten más seguros, la mayoría son mujeres, y el grupo etario es muy amplio, desde niños hasta adultos mayores.

En un momento como el actual, donde los recursos no renovables, la polución y la cuestión climática se han convertido en desafíos globales

para resolver, darle una mayor prioridad al tránsito ciclístico parecería ser un paso obvio a dar. Se necesitan ciudades que ofrezcan buenas condiciones para andar en bicicleta, y hay numerosos ejemplos de urbes donde sería sencillo y barato llevar adelante este tipo de iniciativa.

### *apoyo decidido a una política ciclística*

Solo basta con estudiar a las ciudades que han promovido exitosamente el tránsito ciclístico en las últimas décadas para obtener algunos lineamientos útiles acerca de cómo implementarlo. En el caso de Copenhague, por ejemplo, su larga tradición ciclística se vio amenazada por el boom del automóvil en las décadas de 1950 y 1960. Sin embargo, el aumento del precio del petróleo durante la década de 1970 fue un punto de inflexión que llevó a las autoridades a apoyar iniciativas que alentaran a las personas a andar en bicicleta. Y hay que decir que el mensaje fue bien recibido: actualmente las bicicletas comprenden una porción considerable del tránsito urbano, y han ayudado a que el tránsito vehicular se mantenga en un nivel inusualmente bajo comparado con otras grandes ciudades de Europa Occidental. En los pasajes siguientes se usarán las experiencias de Copenhague como base para discutir acerca de qué constituye una buena ciudad para la bicicleta.

### *una red ciclística de puerta a puerta*

Gradualmente y con el paso del tiempo, Copenhague ha logrado establecer una red cohesiva para bicicletas que se extiende a lo largo de toda la ciudad. El tránsito en calles laterales y residenciales es tan calmo (la velocidad máxima es entre 15 y 30 km por hora) que no hace falta establecer un circuito especial para bicicletas, pero todas las vías principales lo tienen. En la gran mayoría de los casos, la red consiste en una bicisenda que corre paralela a la vereda, separada de ella mediante el cordón y los espacios para estacionar. En algunos lugares, la senda no está ubicada junto al cordón de vereda sino que está delimitada por líneas amarillas pintadas en el suelo entre dos filas de automóviles estacionados, las cuales protegen a los ciclistas del tránsito automotor. Este sistema, de hecho, es conocido como las "bicisendas de Copenhague".

Ver a personas en bicicleta moverse por la ciudad es parte de la vida urbana. Además, rápidamente pueden pasar de ser ciclistas a peatones.










El tráfico ciclístico debe ser incorporado a una estrategia global de transporte. Si es posible llevar una bicicleta en un subterráneo y luego en un taxi, se pueden recorrer grandes distancias de modo combinado (ejemplos de Copenhague, Dinamarca).





Otro eslabón dentro del sistema ciclístico de la ciudad son las rutas verdes para bicicletas, que son sendas que atraviesan los parques urbanos y las vías interrumpidas del ferrocarril. Estas rutas están dirigidas a los ciclistas en tránsito y son vistas como oportunidades turísticas, como buenas alternativas a explorar sobre dos ruedas. Pero el objetivo principal de una política ciclística es lograr que las bicicletas tengan un lugar en las calles de la ciudad, y que sus usuarios, al igual que los conductores de automóviles, puedan cumplir con sus obligaciones y diligencias arriba de una bicicleta. La idea es que el tránsito ciclístico sea un medio seguro para circular en toda la ciudad, de puerta a puerta.

Se ha conseguido hacer lugar para este tipo de red de bicicleta reduciendo el tránsito vehicular. Los espacios para estacionar y las entradas para automóviles han disminuido a medida que los patrones de circulación han pasado de enfocarse en el automóvil para concentrarse en la bicicleta, dándole a esta más lugar. La mayoría de las calles de cuatro carriles se han convertido en calles con dos carriles para automóviles, dos bicisendas, dos veredas y un tramo central que ayuda a los peatones a cruzar una calle ancha. También se han plantado árboles a los costados de las vías, y el tránsito ha vuelto a ser de dos carriles, como solía ser.

Las bicisendas están alineadas con las veredas en el mismo sentido en que se mueve el tránsito vehicular, por lo tanto están siempre del lado derecho de la calle, la vía lenta. De esta manera, todos los segmentos del tránsito saben de qué lado están ubicadas las bicicletas, lo que resulta en mayor seguridad para todos.

### *las bicicletas como parte de una concepción integrada del transporte*

Si se alienta a la población a andar en bicicleta, esto quiere decir que el tránsito ciclístico está integrado a una estrategia general de transporte de la ciudad. Debería ser posible subir con una bicicleta a un tren o a un subterráneo, al igual que a un autobús urbano, de manera que se pueda viajar combinando los paseos en bicicleta con el transporte público. Los taxis también deberían aceptar trasladar una bicicleta cuando fuera necesario.

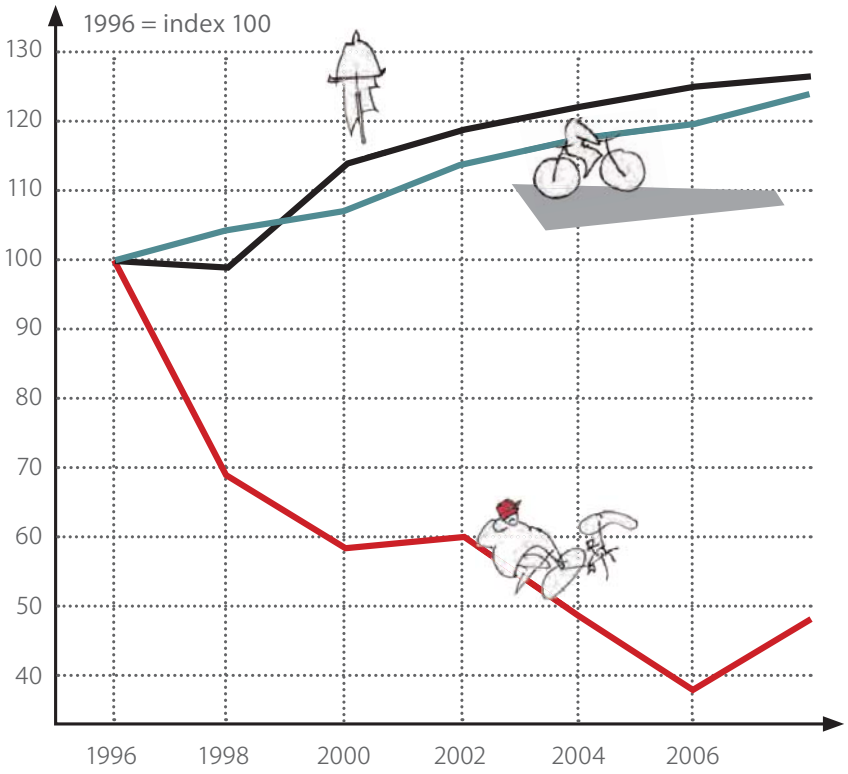
Tener la posibilidad de estacionar una bicicleta de forma segura en una estación de tren o de subterráneo es otro eslabón importante de una política integrada de transporte. También se debería poder estacionar un rodado a lo largo de las calles en general, en las escuelas, las oficinas y los conjuntos de viviendas. Los nuevos edificios de oficinas y los complejos industriales deben también incluir estacionamientos para bicicletas, vestuarios y duchas para ciclistas como un ítem más de su programa de necesidades.

### *por favor, que haya una red segura para bicicletas*

La seguridad vial es un elemento crucial a la hora de considerar una estrategia general para el tránsito ciclístico. Lograr ensamblar una red cohesiva de bicisendas protegida por los cordones de las veredas y los automóviles estacionados es un importante primer paso. Otro punto de interés es establecer cruces seguros en las intersecciones de las calles. Copenhague está trabajando en varias estrategias para atender estas cuestiones. Las intersecciones largas cuentan con carriles especiales para bicicletas de asfalto azul y con señalización apropiada, de manera que los automóviles estén avisados acerca de la presencia de ciclistas. También tienen semáforos para bicicletas, que por lo general habilita el verde para cruzar seis segundos antes de que lo haga el semáforo para automóviles. A los camiones y a los autobuses se les requiere que tengan espejos especiales para bicicletas; también hay cam-

## a mayor bicicletas, mayor seguridad para los ciclistas

El riesgo y la cantidad de accidentes caen pronunciadamente a medida que hay más gente que anda en bicicleta. Los automovilistas prestan más atención al tránsito ciclístico cuando ven que hay muchas bicicletas en la calle.
A la derecha: un gráfico que muestra el incremento en el uso de bicicletas y la reducción de accidentes, entre 1996 y 2008 (Copenhague, Dinamarca).[25]




kilómetros recorridos (en un día de semana) (index 100 = 930,000 km)

kilómetros de bicisenda, rutas verdes y caminos ciclistas (index 100 = 323 km)

cantidad de ciclistas gravemente accidentados (index 100 = 252 personas por año)

pañas comunicacionales donde se busca concientizar a los automovilistas para que presten atención a los ciclistas, sobre todo en los cruces de calles.

Las ciudades con buenas condiciones para andar en bicicleta saben que tener una buena visibilidad en las esquinas es vital. En Dinamarca, a los automóviles no se les permite estacionar a menos de 10 metros de una intersección por esta misma razón.

La extendida práctica estadounidense de permitir el giro libre a la derecha en una intersección es impracticable en ciudades que pretenden alentar a la gente a que camine y ande en bicicleta.

### *seguridad reflejada en los números — también para bicicletas*

El volumen de tránsito ciclístico con el que cuenta una ciudad es uno de los factores de seguridad más importante para lograr condiciones seguras para circular en bicicleta. Mientras más bicicletas haya, más obligados estarán los automovilistas a prestar atención a lo que sucede con ellas. Que la cantidad de bicicletas en una ciudad alcance una "masa crítica" tiene un significativo efecto positivo.

### *una red confortable*

También hay que señalar el papel que juega la comodidad y la amenidad a la hora de pensar una red ciclística. Un paseo en bicicleta puede ser placentero, interesante y libre de molestias, o ser aburrido y dificultoso. Muchos de los criterios utilizados para crear condiciones atractivas para caminar son factibles de ser extrapolados y usados para las rutas ciclísticas.

Es importante que las bicicletas tengan suficiente espacio, de modo que no se empujen ni se amontonen. Las bicisendas de Copenhague varían en ancho, entre 1,70 y 4 metros, siendo 2,50 metros el mínimo recomendado.

A medida que el tránsito ciclístico se vuelve un medio de transporte versátil y popular, comienzan a aparecer modelos de bicicletas más nuevos



Algunas de las principales bicisendas de Copenhague recientemente fueron ensanchadas para aliviar la congestión que se producía sobre ellas (Copenhague, Dinamarca).

y anchos. Entre estos se observa uno con tres ruedas, para llevar niños o paquetes, bicicletas para discapacitados y bicicletas taxi. Todas estas opciones requieren espacio, y los ciclistas más avanzados en edad, al igual que los que cargan niños, necesitan saber que no los van a pasar por arriba ni los van a atropellar. Y conforme el ciclismo vaya consolidándose como un medio alternativo de transporte, va a necesitar más espacio todavía. Igualmente hay que señalar que, aun con estos mayores requerimientos de lugar, la bicicleta sigue siendo el medio de circulación sobre ruedas que menor cantidad de espacio necesita por persona dentro de la ciudad.

Un estudio realizado en Copenhague en 2005 concluyó que uno de los problemas más severos que enfrentaba la ciudad era la congestión que ocurría en las bicisendas. A partir de ese momento, la municipalidad se comprometió a ensanchar estas vías en las calles principales y está llevando a cabo esta medida actualmente.[26]

Las interrupciones frecuentes son molestas y conspiran contra el ritmo que requiere un paseo en bicicleta. A lo largo de los años, Copenhague ha probado diversas soluciones para intentar arreglar el problema. Muchas veces se han continuado las sendas a lo largo de las calles secundarias sin interrupción, lo que resultaba en viajes con menos detenciones, dándole a entender a su vez a los automovilistas que ellos debían esperar. Introducir semáforos con onda verde para las bicicletas en ciertas calles también ayuda a reducir detenciones irritantes. Para lograr una onda verde para bicicletas, los semáforos se programan de manera tal que un ciclista que circule a una velocidad aproximada de 20 km por hora, no tenga que detenerse al ir y volver de su casa al trabajo en hora pico. Antiguamente, ese servicio solo se proveía para los automóviles. Otra fuente de confort y seguridad para los ciclistas es la práctica que sigue la ciudad al remover la nieve. Las bicisendas son las primeras vías en ser despejadas, y así enfatizan la prioridad que tiene la bicicleta y acentúan los estímulos para usarla, independientemente de la época del año.

### *ciudades para la bicicleta y bicicletas para la ciudad*

En el transcurso de los últimos años, numerosas ciudades han introducido diversos modelos de bicicletas urbanas que pueden ser alquiladas o tomadas de un puesto o un *stand*. Detrás de esta iniciativa está la idea de simplificarle al usuario el proceso por el cual obtener una bicicleta ayuda a fomentar su uso dentro de la ciudad para hacer viajes cortos, y al mismo tiempo armar un sistema colectivo de bicicletas, para evitar que todos tengan que comprar, guardar y, llegado el caso, arreglar una.

El sistema de bicicletas blancas-compartidas de Amsterdam tuvo una fugaz existencia durante la década de 1970. En la década de 1990 se establecieron sistemas más estables y eficientes, por ejemplo, en Copenhague. La ciudad actualmente tiene 2 mil bicicletas disponibles en 110 puestos de distribución en el área central. Las unidades son gratuitas y están financiadas a través de la publicidad. Quienes quieran usarlas depositan una moneda, que luego recuperan cuando entregan la bicicleta en algún puesto oficial de la ciudad. Estos modelos son usados generalmente por turistas, que los usan para dar vueltas y observar la ciudad de una forma segura y sencilla, gracias a la red vial de bicicletas que hay. Los habitantes de Copenhague raramente usan este servicio, ya que prefieren circular en sus propias bicicletas. En resumidas cuentas, la función de las bicicletas públicas de la












Algunos elementos que forman parte de la exitosa política ciclística de Copenhague son: bicisendas de un ancho considerable, protección de los automóviles mediante los cordones de las veredas, semáforos especiales que dan el paso a la bicicleta seis segundos antes que a los automóviles, la implementación de una "onda verde" para bicicletas, que les permite atravesar toda la ciudad sin detenerse en las intersecciones.
Cuando nieva, las bicisendas son las primeras vías en ser despejadas.

ciudad danesa es permitirles a visitantes que no suelan usar este medio moverse en un entorno ciclístico relativamente seguro.

Los programas de bicicletas públicas ya se han implementado en numerosas ciudades europeas, como ser París, donde el patrón de uso es distinto del que llevan adelante en Copenhague. Bajo los lineamientos del programa Vélib, las unidades ofrecidas en la vía pública son usadas primordialmente por los parisinos. Los habitantes pueden alquilar una Vélib por una hora, un día o una semana; de esta manera, cuentan con una bicicleta sin tener que preocuparse por almacenarla o repararla. Las compañías que manejan el alquiler de las bicicletas, a cambio del monto que les cobran a los usuarios, se hacen cargo de las diversas operaciones de logística que implica la devolución de las unidades.

En 2008 el sistema Vélib de París se amplió y pasó a contar con 20 mil bicicletas en alquiler que podían estacionarse en 1.500 soportes para bicicletas distribuidos por toda la ciudad. En muy poco tiempo, las unidades Vélib pasaron a ser un servicio intensamente usado, sobre todo para viajes cortos: el promedio de cada recorrido era de 18 minutos. En este caso, el objetivo era alentar a que ciclistas con mayor o menor experiencia circularan




La idea de ofrecer bicicletas en préstamo o en alquiler se ha popularizado rápidamente (Lyon, Francia).

por una red vial de bicicletas que no está del todo desarrollada ni es muy segura. Aunque ha habido algunos accidentes, la iniciativa ha logrado que aumente la cantidad de personas que se mueven en bicicleta por la ciudad, ya sea en estas unidades de alquiler o en bicicletas propias. En solo un año, el número de viajes realizados con bicicletas propias se ha duplicado, una figura que sin duda está relacionada con el impulso que el sistema Vélib le ha dado a la actividad. Los recorridos realizados en modelos Vélib a su vez representaron un tercio de todos los viajes en bicicleta que se hicieron en París en 2008, mientras que las bicicletas en general fueron responsables de entre el 2% y el 3% de todo el tráfico de la ciudad.[27]

Inspirados por los avances que se vieron en París, entre otras ciudades, han comenzado a implementarse nuevos sistemas de bicicletas públicas en lugares que no cuentan con ningún tipo de infraestructura ni cultura ciclística alguna. Detrás de estos emprendimientos parece flotar la idea de que ofrecer unidades públicas puede hacer arrancar una ideología ciclística, y que primero hay que hacer que la gente empiece a usar este servicio antes de proveerles redes de circulación que sean cómodas y seguras. Se debe proceder cautelosamente ante este tipo de escenarios, ya que puede ser peligroso alentar a personas sin experiencia ciclística a que ande por una ciudad donde el tráfico de bicicletas todavía no ha alcanzado una masa crítica de unidades que le permita retroalimentar este proceso. El tránsito ciclístico y la seguridad vial deben ser tratados de modo serio. A su vez, es necesario aprender de las experiencias de las ciudades más experimentadas en implementar estas medidas antes que lanzar campañas para usar bicicletas. Las unidades públicas deben ser eslabones que ayuden a edificar y reforzar la cultura ciclística, nunca la cabeza de lanza.

### *camino a una nueva cultura ciclística*

Ciertas ciudades, que en su gran mayoría forman parte de los países escandinavos, de Alemania y de Holanda, han experimentado un importante desarrollo en lo que hace al uso de la bicicleta en los últimos años. El número de ciclistas y de viajes hechos en bicicleta se eleva gradualmente a medida que se hace más práctico y seguro usarlas como medio de transporte. Se convierten así en la manera más fácil de desplazarse en la ciudad. El volumen de tránsito ciclístico va creciendo; de ser un grupo pequeño de entusiastas que se enfrentan a cualquier peligro hasta ser un movimiento popular donde se encuentran personas de todas las edades y estratos sociales, desde dirigentes políticos y alcaldes hasta jubilados y niños.

Este tipo de tránsito ha cambiado de carácter en el medio de todo este proceso. Cuando hay una gran cantidad de unidades, donde se encuentran niños y adultos mayores, el ritmo al cual se mueven es más calmo y seguro para todos. Las bicicletas de carrera y el equipamiento profesional son reemplazados por modelos más cómodos y familiares, como así también por una vestimenta más informal. El ciclismo pasa así de ser un deporte de alta competencia a transformarse en un medio de circulación práctica para todos.

Este cambio en la cultura, de bicicletas moviéndose a toda velocidad en zigzag, eludiendo los automóviles y rompiendo las leyes del tránsito, a un flujo de unidades que respetan la ley y donde es posible encontrar desde niños hasta adultos mayores, tiene un gran impacto en cómo la sociedad percibe el tránsito ciclístico y ayuda a que pueda verla como un medio

alternativo genuino, que puede complementarse con otros medios de transporte. Esta mutación cultural también acerca las bicicletas a los peatones y al espacio público en general, lo que a su vez es evidencia de que les corresponde un lugar dentro de este libro sobre la vida urbana.

### *de la cultura del automóvil a la cultura de la bicicleta*

Las ciudades se muestran increíblemente innovadoras en sus esfuerzos por fortalecer una amplia cultura ciclística y por demostrar que la bicicleta es el mejor medio de circulación para casi todos. Las escuelas muchas veces ofrecen seminarios intensivos para aprender a usarlas, mientras que las compañías y las instituciones compiten por ver quién tiene un mayor porcentaje de ciclistas entre sus empleados. Entre todo esto, también se llevan adelante campañas de promoción, fines de semana de bicicletas y días libres de automóviles.

Actualmente, muchas ciudades inauguran calles para bicicletas los días domingo, como parte de una campaña por alentar su uso. El domingo es un día adecuado para hacer esto por dos razones: el tránsito vehicular es limitado y las personas tienen más tiempo para el ejercicio y las experiencias sensoriales. Esta propuesta de cerrar las calles de la ciudad y convertirlas temporalmente en vías solo para bicicletas ya se practica en América Central y América del Sur desde hace muchos años. El intenso programa "Ciclovía" de Bogotá, Colombia, es uno de los más conocidos y mejor desarrollados de la región.

En los años transcurridos desde el 2000 a esta parte, esta idea de fortalecer el tránsito de bicicletas se ha extendido a numerosas ciudades en las que el automóvil fue, a lo largo de muchas décadas, el centro de los esfuerzos de planificación.

En las mayores ciudades australianas, Melbourne y Sidney, se han implementado ambiciosas estrategias para desarrollar extensas redes para bicicletas. Los planificadores de ambas ciudades se encuentran trabajando actualmente para trazar nuevas bicisendas y para alejar las existentes lo más posible del tránsito e introducirlas dentro de "sendas al estilo Copenhague", donde los ciclistas se mueven entre medio de los automóviles estacionados. Los planificadores de Nueva York, por otra parte, se encuentran elaborando un nuevo plan de tránsito que convertirá a la ciudad en una de las metrópolis más sostenibles del mundo.

La densidad de la ciudad de Nueva York, su territorio llano y anchas calles ofrecen amplias oportunidades para convertir el tránsito vehicular en ciclístico. A la luz de esto, se está planeando una nueva red de ciclovías de 3 mil kilómetros que atravesará los cinco distritos de la ciudad: Manhattan, Bronx, Queens, Brooklyn y Staten Island. Las obras comenzaron en 2007 y en el transcurso de un año ya se había completado un cuarto de las bicisendas propuestas, lo cual resultó en un evidente crecimiento del tránsito ciclístico. La idea de cerrar calles vehiculares los días domingo comenzó a implementarse en Nueva York en 2008 y la iniciativa, que se llamó "calles de verano", sirvió como un eslabón más dentro de los esfuerzos por desarrollar esta nueva cultura de la bicicleta.

De cara al futuro, la preocupación que existe en torno a temas como la cuestión de la sostenibilidad, el cambio climático y la salud seguramente derivará en que más ciudades, al igual que Nueva York, asignen más recursos para tratar de desarrollar una nueva cultura aplicada a la vida urbana y a la circulación. Lograr un mayor tránsito de bicicletas puede ayudar a enfrentar algunas de las problemáticas que las ciudades deben solucionar en todo el mundo.

En la ciudad de Nueva York se construyeron 300 kilómetros de nuevas bicisendas entre 2007 y 2009. Para introducir a los habitantes a la idea del ciclismo, al mismo tiempo se implementó un amplio programa de información. También se desarrolla la iniciativa de "calles sin automóviles" durante los meses de verano, de manera que los residentes puedan experimentar las delicias de poder caminar y andar en bicicleta cómodamente (Avenida Park, Manhattan, verano de 2009).



### *las bicicletas en los países en vías de desarrollo*

Las bicicletas ya juegan un papel central dentro del panorama del tránsito general en una gran cantidad de ciudades de países económicamente desarrollados. Sin embargo, el tránsito ciclístico generalmente tiene que enfrentarse a pobres condiciones, que también suelen ser peligrosas. La gente anda en bicicleta por necesidad, y ser una persona libre de discapacidades muchas veces es un prerrequisito indispensable para poder trabajar y ganarse un sueldo.

En muchas ciudades, las bicicletas y *rickshaws*** se ocupan de trasladar la porción más grande de bienes y de pasajeros. Dhaka, en Bangladesh, tiene 12 millones de habitantes, y las 400 mil *rickshaws* que se mueven por la ciudad, además de proveer un servicio de transporte barato y sostenible, le ofrecen una forma de ganarse la vida a más de un millón de personas.

### *el tránsito de bicicletas y el desarrollo urbano — ¿obstáculo u oportunidad?*

Muchas de las ciudades que actualmente cuentan con un amplio tránsito ciclístico, lamentablemente también sufren embates de parte de aquellos que quieren reducirlo y darle más lugar al tránsito vehicular.

En Dhaka, por ejemplo, las bicitaxis son consideradas un problema para el desarrollo de la ciudad. En algunas urbes de Indonesia y de Vietnam ya se ve cómo estas están siendo reemplazadas por pequeñas motocicletas. Hasta hace solo un par de décadas, numerosas ciudades chinas eran famosas en todo el mundo por la gran cantidad de tránsito de bicicletas con el que contaban. Actualmente, esta masa de ciclistas casi ha desaparecido debido a un reordenamiento de las prioridades del transporte, y en algunos casos se ha llegado a ver prohibido su uso.

En este tipo de ciudades, darle un lugar de mayor importancia al tránsito de bicicletas tiene que ser parte de una política que apunte a usar efectivamente el espacio de la calle, reducir el consumo energético y la polución, como así también proveerle a la gran mayoría de la población, que no puede comprarse un automóvil, de un medio de transporte. A esto hay que agregar que destinar recursos para una infraestructura ciclística es un gasto afrontable comparado con otro tipo de inversiones en transporte.

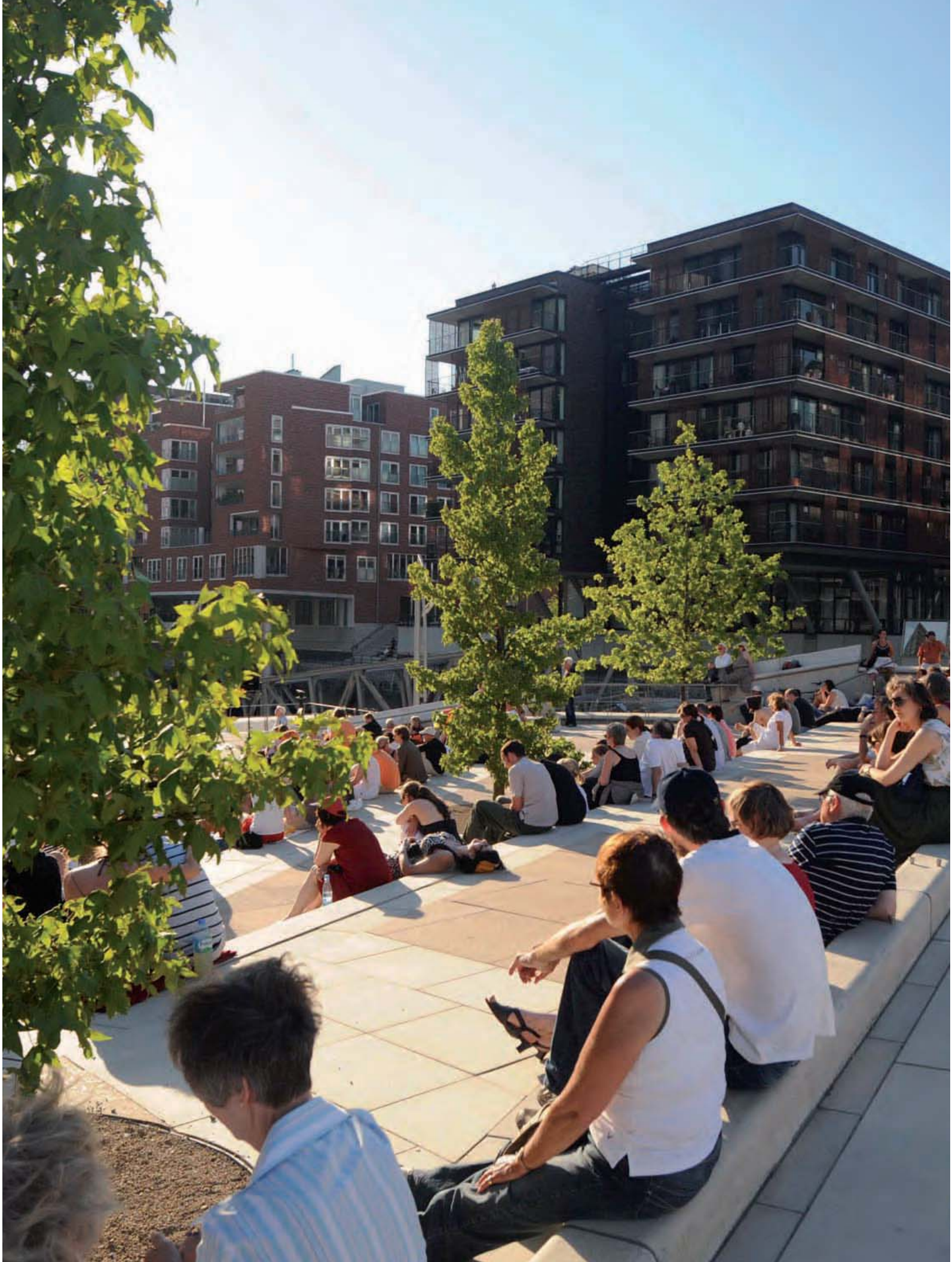
### *una política ciclística como estrategia para el desarrollo y la sostenibilidad*

En todo el mundo se observa una nueva dirección y una redefinición de las prioridades de la política urbana. Afortunadamente, esto incluye darle un lugar más importante al tránsito de bicicletas en numerosas ciudades ubicadas en países que están en vías de desarrollo, como ser el Distrito Federal de México o Bogotá, en Colombia. Esto se verá en el capítulo 6.





Las bicicletas juegan un rol central para el transporte y la movilidad en muchos países en vías de desarrollo.





# 5

# La vida, el espacio y los edificios —en ese orden

Desde el aire, Brasilia tiene la forma de un águila estilizada, donde los edificios gubernamentales forman la cabeza y las alas, conteniendo las viviendas y las instituciones.

Brasilia 1:250,000

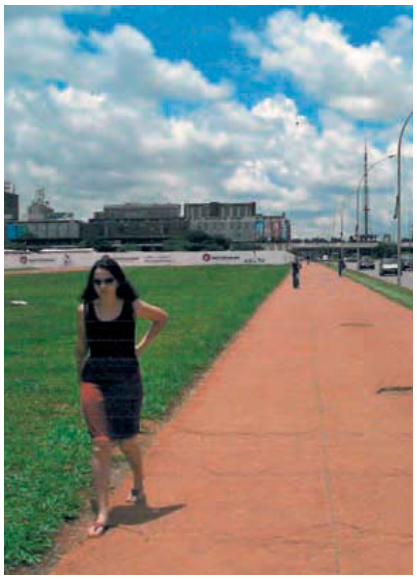



El sector de los edificios gubernamentales está formado por estructuras altas que enmarcan un área verde que encuentra su remate en el edificio del parlamento. Una imagen impresionante cuando se la ve a la distancia.



La propuesta para la gente en Brasilia es un abyecto fracaso. El espacio urbano es demasiado grande y no alienta a hacer nada, los senderos son demasiado largos, rectos y poco interesantes, mientras que la presencia de los automóviles estacionados evita que las personas puedan caminar en el resto de la ciudad.







## 5.1
# El síndrome Brasilia

*paisaje humano — la clave para hacer mejores ciudades para la gente*

El capítulo anterior repasó los distintos requerimientos que tiene una ciudad a la altura del ojo, lo cual quiere decir trabajar con la escala urbana más pequeña: la del paisaje humano.

La razón por la cual le damos tanta importancia a la escala pequeña es porque suele ser la más desdeñada por los planificadores urbanos. Otra cuestión esencial es que operar sobre esta escala es la clave para asegurar mejores condiciones para la dimensión humana.

Este listado de razones es un convincente alegato a favor de la pequeña escala y de por qué debería ser una parte sustancial de cualquier ciudad y del desarrollo de la planificación. Llegar a este objetivo sin embargo requerirá de cambios importantes en la forma de pensar y trabajar en torno a este tema.

*escala urbana, escala de planeamiento del sitio y escala humana*

El diseño urbano y la planificación de la ciudad pueden ser descriptos, de modo resumido, como un mismo trabajo que engloba dos instancias de escala muy diversas.

Está la escala mayor, el tratamiento holístico y globalizador de la ciudad que se refiere a los distritos, los servicios y las infraestructuras de transporte. Esto es lo que se observa al mirar una urbe desde una perspectiva aérea.

Luego está la escala mediana, la del proyecto, que es la que describe cómo los sectores individuales o distritos de la ciudad van a diseñarse, y cómo se va a organizar el espacio urbano y los distintos edificios. Esto se refiere al planeamiento urbano desde la perspectiva de un vuelo bajo en helicóptero.

La última instancia, pero no por eso la menos importante, es la escala pequeña, el paisaje humano. De este ámbito surge la imagen de la ciudad que los habitantes experimentarán a la altura de sus ojos. En este nivel no se destacan ni las grandes líneas urbanas ni la ubicación de los edificios, sino más bien la calidad del paisaje humano, percibida por las personas que se desplazan y permanecen en la ciudad. Esto significa trabajar con la arquitectura de los 5 km por hora.

*el buen planeamiento urbano requiere de un trabajo coordinado entre las tres escalas*

En la práctica, trabajar con estas tres escalas quiere decir que hay que interactuar con tres disciplinas distintas, cada una con sus reglas y criterios. Idealmente todas las escalas deberían ser tratadas y amalgamadas de modo tal que se pueda lograr un espacio urbano integral y estimulante para todos.

El objetivo debería ser efectuar un trabajo global donde todos los elementos de la ciudad —desde su perfil urbano y la ubicación de sus edificios hasta las proporciones del espacio urbano— se combinen de modo adecuado y se materialicen en un cuidado tratamiento de las secuencias espaciales, los detalles y el equipamiento, a la altura del ojo.

*planeamiento urbano — desde arriba y desde afuera*

En muchos casos, este objetivo entra en colisión con la ideología urbanística que nació con el Movimiento Moderno, que hace foco en los edificios más que en lo holístico y el espacio urbano.

Las fotografías en donde se ve al cliente, al alcalde y al orgulloso arquitecto inclinados sobre la maqueta de un desarrollo son indicativas tanto del método como del problema. El proyecto está siendo estudiado desde una perspectiva aérea bastante alejada del objeto en sí. Desde esa altura, tanto los edificios como los caminos pueden ser movidos hasta llegar a una composición armónica donde todo parece estar en su lugar, desde arriba y desde afuera.

La ciudad vista desde la perspectiva de un helicóptero. ¿Quién está a cargo de la vida urbana?



Al desarrollar ciudades y proyectos desde arriba y desde afuera, la iniciativa generalmente solo llega a tratar las dos escalas superiores —escala urbana y escala del proyecto— de modo apropiado.

Hay numerosas decisiones importantes a tomar en estas dos escalas. A su vez, tanto la información urbana recolectada como el programa arquitectónico del proyecto sirven como bases sobre las cuales trabajar. Los intereses financieros más significativos también se definen en esta instancia, y los planificadores más especializados cuentan con una batería de herramientas con las cuales manejar los problemas que se presentan.

La situación es muy distinta cuando se trata de la escala humana, una escala dificultosa y bastante intangible con la cual trabajar. Tanto las experiencias como la información disponible suelen ser escasas, lo que también significa que raramente hay programas arquitectónicos que puedan servir como guía. A su vez, los intereses financieros que aparecen claramente en las escalas más grandes no se presentan de modo tan tajante en el paisaje humano.

*la vida urbana no tiene oportunidades si las prioridades se ordenan así: los edificios, el espacio, la vida*

Hay una serie de razones que pueden usarse para explicar por qué el planeamiento urbano comienza en muchos casos desde arriba y desde afuera. Las prioridades generalmente se ordenan de la siguiente manera: primero se definen los límites de la ciudad, luego los edificios y por último se le presta atención al espacio que se forma. Las experiencias recolectadas tras décadas de planeamiento indican, sin embargo, que este método no funciona a la hora de crear un paisaje humano y establecer condiciones que alienten a las personas a usar el espacio urbano. Al contrario, en casi todas las circunstancias se ha visto que es prácticamente imposible asegurar una vida urbana de calidad si las decisiones del planeamiento se toman desde la escala mayor a la menor, y si trabajar con estos espacios se ve reducido a solo darles un tratamiento a aquellas partes residuales del macro escenario. Lamentablemente hay que concluir que la dimensión humana está ausente en la gran mayoría de las nuevas ciudades.

*el síndrome Brasilia — usar la escala de mayor a menor*

Uno de los ejemplos más notorios del planeamiento moderno es Brasilia, la capital de Brasil. Fue planeada y desarrollada en 1956, en base a los lineamientos del proyecto ganador de Lucio Costa. La ciudad se convirtió oficialmente en la capital brasileña en 1960 y actualmente cuenta con más de tres millones de habitantes. Esta nueva urbe nos ofrece una buena oportunidad para comprobar los efectos que trae un esfuerzo planificador enfocado exclusivamente en un orden escalar de mayor a menor: la urbana y la del proyecto.

Vista desde el aire, Brasilia es una bella composición: diseñada como un águila, el sector gubernamental se encuentra en lo que sería la cabeza mientras que las áreas residenciales están en las alas. La disposición de los elementos sigue siendo interesante a la altura de un vuelo en helicóptero, donde se observan los blancos edificios oficiales y los grandes bloques de viviendas, colocados alrededor de grandes plazas y extensas zonas verdes. Hasta ahí, todo está bien.

La ciudad vista a la altura del ojo, sin embargo, es un desastre. Es la escala que los planificadores nunca tuvieron en cuenta. Los espacios públicos son demasiado grandes y amorfos, las calles son demasiado anchas y las veredas, demasiado largas y rectas. Las extensiones verdes están atravesadas por sendas peatonales hechas por los usuarios, lo que demuestra hasta qué punto la gente ha protestado con sus pies contra el estricto plano urbano de la ciudad. Si no está a bordo de un automóvil o de un avión —y la mayoría de la gente que vive en Brasilia no lo está— no hay mucho por lo cual alegrarse.

El ejemplo del síndrome Brasilia, donde las dos escalas mayores son atendidas mientras que la más pequeña es ignorada, lamentablemente ha sido incorporado como un principio válido de la planificación urbana.

Se puede ver este síndrome implementado en nuevos desarrollos residenciales en muchas partes del mundo, por ejemplo en China, y muchas otras regiones de Asia que están atravesando un crecimiento acelerado. También en Europa se observan nuevos distritos y desarrollos urbanos donde este síndrome está presente, en especial las áreas que surgen adosadas a grandes ciudades, como Oerestad, en las afueras de Copenhague.

En Dubai, donde en pocos años se construyeron muchos edificios en altura que no abren al exterior, se ve otro ejemplo de una gran área urbana donde los esfuerzos se concentraron en una escala grande y en una construcción grandilocuente, y no mucho más. A la altura del ojo, no hay nada que celebrar.





El planeamiento urbano, desde arriba y desde afuera. El interés está puesto en los edificios más que en los espacios y en el enfoque holístico (Oerestad, Copenhague y Dubai).

## 5.2
# Vida, espacio y edificios — en ese orden

*la necesidad de empezar con la vida y esperar por los edificios*

Si queremos que las ciudades y los edificios se conviertan en lugares atractivos para que las personas los usen, habrá que tratar consistentemente a la escala humana de un modo nuevo. Trabajar con esta escala es la faceta más dificultosa y más sensible de todas las que aparecen en el proceso de planeamiento. Si esta tarea es ignorada o fracasa, la vida urbana nunca tendrá oportunidad de florecer. La extendida práctica de moldear las ciudades desde arriba y desde afuera debe ser reemplazada con nuevos procedimientos que vayan desde abajo y desde adentro, en línea con el siguiente principio: primero la vida, después el espacio y por último los edificios.

*vida, espacio, edificios — el orden a seguir*

Al revés del orden que antiguamente proponía el planeamiento urbano, que priorizaba los edificios, luego el espacio y (a lo mejor) un poco de la vida, trabajar con la dimensión humana requiere que la vida y el espacio sean tomadas como las cuestiones primordiales antes que los edificios.

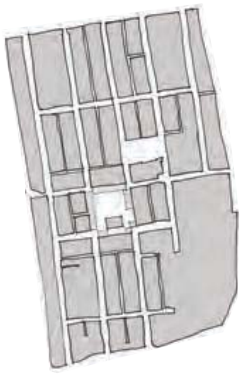
En resumidas cuentas, este método de acción requiere tareas previas que determinen el carácter y la extensión de esa anticipada vitalidad que queremos que este desarrollo tenga. Luego se preparan programas, tanto para el espacio como para la estructura urbana, en base a las deseadas conexiones peatonales y ciclistas que buscamos en la ciudad. Una vez que se ha atendido el espacio urbano y las conexiones de movilidad, se puede proceder a colocar las construcciones para tratar de conseguir la mejor coexistencia posible entre la vida, el espacio y los edificios. A partir de este punto, el trabajo debe expandirse para resolver los grandes desarrollos y los grandes distritos, pero siempre enraizado en estos requerimientos que aseguren condiciones óptimas para la escala humana.

Siguiendo la lógica del orden vida, espacios, edificios, se abre la posibilidad de formular nuevas necesidades para los edificios dentro de la primera etapa de planificación, para asegurar que sus servicios y su configuración apoyen y enriquezcan el espacio y la vida urbana.

La única fórmula exitosa de diseñar ciudades atractivas para las personas es aquella que tiene a la vida y al espacio urbano como punto de partida. Es el paso más importante y el más dificultoso. A esto hay que sumarle el hecho de que no puede relegarse a las instancias finales del proceso planificador. Si va a haber un orden, la prioridad empieza con la imagen que se nos presenta a la altura de los ojos y finaliza con la que se observa a vuelo de pájaro. Por supuesto que en el mejor de los mundos, la idea es tratar a las tres escalas conjuntamente, de forma holística y convincente.

*planeamiento urbano tradicional basado en la vida y el espacio urbano*

Plantear el orden vida-espacio-edificios no es una medida innovadora. Al contrario, lo novedoso es la ideología urbanística moderna y el planeamiento contemporáneo de tablero, que invirtieron este orden. El Movimiento



Monpazier 1:10,000

n

300 m

El plan urbano de Monpazier (1283), en el sur de Francia, está basado en puertas, plazas y cuadras. Una serie de arcadas bordean la plaza y proveen espacios de transición hacia las calles principales.

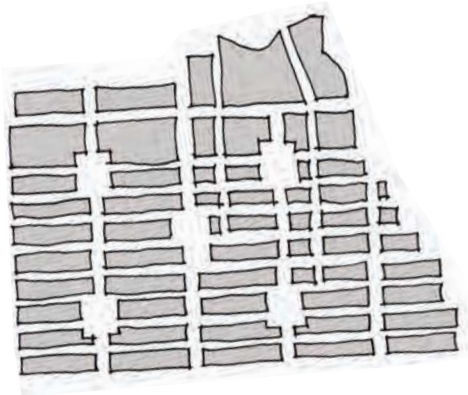


Moderno se erigió como una corriente influyente a partir de los últimos años, las décadas de 1960 y 1970, justamente el período en que la dimensión humana ha sido severamente negada.

La historia del desarrollo urbano es indicativa y nos muestra cómo los poblados más antiguos se constituían alrededor de caminos, senderos y lugares de mercado.

Los comerciantes establecían sus puestos de venta e intercambio a lo largo de los caminos más transitados, para así poder ofrecer sus productos a los peatones que circulaban por ahí. Con el correr del tiempo aparecieron edificios más duraderos que reemplazaron a las primeras carpas, y así se constituyeron los poblados, donde las casas, los senderos y las plazas crecían de modo conjunto y gradual. Los caminos originales y los puestos de mercado, que dieron origen al desarrollo urbano, han dejado sus marcas en numerosas ciudades contemporáneas. Estas urbes antiguas y orgánicas nos revelan cómo fue el proceso de erección de estructuras urbanas con un foco en el paisaje humano, comenzando a la altura del ojo y luego evolucionando hacia conjuntos más complejos.

El principio de vida-espacio-edificios puede verse en funcionamiento en el plan urbano para Adelaida, en el Sur de Australia, que fue trazado en 1837, donde el énfasis estaba puesto en el espacio urbano y los parques, mientras que los edificios llegaron después.



Adelaida 1:50,000

n

1,500 m








Un plano del espacio urbano fue el primer elemento usado para trazar un nuevo distrito al Sur de Estocolmo, llamado Skarpnäck (1981-86). Primero fueron delineados los portones, los bulevares, las plazas, las calles y los parques; una vez completada esta instancia, los arquitectos se dedicaron a diseñar las casas a lo largo de los espacios urbanos ya concebidos.
A la derecha: un bosquejo original para el plano de la ciudad, hecho por el arquitecto Klas Tham.

Una instancia histórica donde el planeamiento seguía el orden vida-espacio-edificios puede hallarse en las nuevos poblados que los griegos y los romanos llevaban adelante en sus colonias, o en ciudades medievales como Monpazier, en el Sur de Francia, fundada en 1283. El planeamiento urbano reciente también se ha visto influido por estos principios. En las ciudades del Renacimiento y del Barroco, el espacio urbano muchas veces era el punto de partida para la planificación, y los mismos postulados pueden observarse en muchas colonias planificadas de América del Norte y del Sur, tales como Filadelfia, Pensilvania (1681) y Savannah, Georgia (1733), ambas en Estados Unidos. Adelaida, en el Sur de Australia, es otra colonia planificada que se basó en el espacio urbano como punto de partida. Conforme al plan urbano de 1837 del coronel William Light, Adelaida se resolvió a partir de una grilla de calles ortogonales; además contaba con cinco plazas centrales y una gran pradera que bordeaba toda la ciudad. Los edificios luego se construyeron a lo largo de las calles y alrededor de las plazas de forma gradual. En procesos que vinieron después, tales como el desarrollo urbano de Berlage para el área central de Amsterdam (1917), el espacio urbano también fue el punto de partida.

Así es posible observar que el orden vida-espacio-edificios puede ser rastreado a lo largo de toda la historia urbana hasta llegar al reciente período moderno, cuando los edificios tomaron el centro del escenario, en detrimento de la vida y el espacio.

### *vida, espacio, edificios — un concepto atemporal*

A lo largo del período en que el síndrome Brasilia ha dominado el planeamiento urbano, afortunadamente también se han dado algunos casos aislados de distritos y ciudades que han trabajado con las tres escalas simultáneamente, lo que ha resultado en ejemplos donde se ve un cuidado tratamiento holístico de la situación. En los proyectos del arquitecto Ralph Erskine, por ejemplo, se observan los beneficios que acarrea tratar la escala pequeña y las otras más grandes de forma conjunta. Esto se materializó tanto para sus proyectos en Suecia, como Tibro (1956-59), Landskrona (1970) y Sandviken (1973-78), como para sus obras en el Reino Unido, en Newcastle upon Tyne (1973-78). En los años posteriores a 1979, y en línea



Bo01 1:10,000










Esta área residencial fue construida para la Exposición Nacional de Viviendas Bo01, de la cual Malmø, Suecia, fue la anfitriona en 2001. El espacio urbano, las vistas y las condiciones climáticas se tomaron en cuenta antes de que los arquitectos fueran convocados a diseñar y ubicar los edificios en los terrenos. El trabajo resultó en un distrito urbano que funciona adecuadamente.

con esta corriente, el movimiento del Nuevo Urbanismo estableció una serie de principios que buscaban integrar de manera cuidadosa la escala pequeña. El desarrollo de Seaside, en el sur del estado de la Florida, es una materialización de estos principios, aunque solo contenga una representación muy chica de la diversidad que se encuentra en la vida urbana contemporánea. Como muchos otros complejos que parten del mismo principio, está muy aislado y la densidad de población es demasiado baja como para pretender que funcione como un ejemplo a seguir.

Por su parte, los primeros proyectos suecos de Erskine inspiraron dos nuevos e interesantes desarrollos que demuestran el potencial que tiene el planeamiento que sigue la lógica de vida, espacios y edificios.

Skarpnäck es un área urbana nueva construida entre 1981 y 1986, al Sur de Estocolmo. Cuenta con alrededor de 10 mil habitantes. El plan que se trazó para el distrito representaba un quiebre con el trabajo que se venía desarrollando en la región en las últimas décadas, donde se ponía el foco en colocar edificios entre los sistemas de medios de transporte. Este nuevo proyecto urbano, por otra parte, mostraba el potencial que había en determinar de antemano la ubicación y las dimensiones del espacio público; a su vez, también ofrecía guías acerca de cómo diseñar y colocar los edificios futuros dentro del plan.

La nueva ciudad de Almere (1976-1986), cerca de Amsterdam, en Holanda, cuenta con edificios estrechos que tienen una integración vertical, donde muchas veces se ubican viviendas encima de plantas bajas que tienen un intenso movimiento.




Los bordes blandos para las calles residenciales fue uno de los visionarios principios de planeamiento urbano verde que se implementó en Vauban (1993-2006), un nuevo sector de la ciudad de Friburgo, en el sur de Alemania.



El principio de vida, espacio y edificios es usado para construir nuevos complejos urbanos cerca de Ciudad del Cabo, en Sudáfrica, que reemplazarán un sector de viviendas precarias.





La zona ribereña en Vancouver, Canadá, cuenta con edificios bajos que dan a la calle que se apoyan sobre torres más altas y más delgadas, que se encuentran retiradas de la línea municipal.

El complejo Bo01 en Malmø, Suecia (2001), fue construido en base a principios similares. El plan urbano fue diseñado por el profesor Klas Tham, que se basó en su experiencia previa trabajando en Skarpnäck y en otros proyectos realizados por Erskine. En Bo01 también se ve ejemplificada la cuidadosa atención que se le dio al espacio urbano, donde se puso el foco sobre las proporciones de las secuencias espaciales, como así también en la protección climática, donde los edificios más altos servían para proteger a los más bajos. Otro factor importante fue la atención que se le dio a la variedad. Para ello, se eligió trabajar con diferentes arquitectos y empresas constructoras.

El esfuerzo resultó en un complejo que cuenta con numerosas cualidades, que lo han convertido no solo en un atractivo conjunto residencial sino también en un destino buscado por habitantes de toda la región. Bo01 es un buen lugar para vivir porque los destinos turísticos, los espacios frente al agua y los espacios exteriores para residentes han sido cuidadosamente separados. Hay lugar para todos.

Estos emprendimientos suecos demuestran que el paisaje humano, el proyecto en sí y el plan urbano pueden ser tratados de manera holística si se les presta una atención adecuada en todas las escalas.

## *una gran ciudad con altos edificios arriba de todo: el ejemplo de Vancouver, Canadá*

En los últimos años, Vancouver ha desarrollando un proceso combinado que trata y resalta las diversas escalas de la ciudad. Se necesitaba que los extensos nuevos desarrollos ubicados a lo largo de su zona ribereña cumpliesen con dos requisitos esenciales: alta densidad constructiva y buenas cualidades urbanas en las calles de estos nuevos sectores. El desafío que planteaba este pedido de hacer convivir una gran superficie de uso con imágenes adecuadas a la altura del ojo derivó en un trabajo de planeamiento estructurado sobre dos capas. El nivel más bajo engloba lo que sucede entre el segundo y el cuarto nivel, una vara que es seguida por los edificios que se abren a la calle. Por encima de esta marca se elevan rascacielos de una alta densidad, retirados de la línea municipal, de modo que no impacten en el paisaje urbano que experimenta el peatón. Los rascacielos toman la forma de una delgada torre para no bloquear la visual de los edificios ubicados detrás de ellos; de esta forma también se reduce el conocido impacto que tienen sobre el viento y las sombras en las calles. Hay que



Isla de Granville 1:10,000




La implementación de un principio de usos mixtos fue la idea que guió el proceso de convertir un área industrial parcialmente abandonada en la Isla de Granville, en Vancouver, en un nuevo distrito parquizado en la década de 1970.

Alrededor de las industrias que aún funcionaban se construyeron escuelas, un teatro y complejos residenciales. La Isla de Granville es uno de los pocos lugares en el mundo donde todos los principios anunciados en este libro se han llevado a la práctica.

1. Los distintos medios de transporte estaban mezclados en la zona industrial original, y así se mantienen hasta hoy.
2. Zona de mercado.
3. Un principio rector es que todas las plantas bajas deben ser trasparentes y mantenerse activas.
4. Otra idea central fue mantener el carácter industrial del distrito. Tanto los edificios como el equipamiento urbano y la cartelería reflejan el pasado industrial del área.



1.




2.



3.



4.

decir que los desarrollos de Vancouver realizados con el esquema de la vara de las alturas son una interesante y novedosa propuesta para tratar de combinar la escala grande y la pequeña dentro de un mismo proyecto. Los nuevos edificios de la ciudad canadiense son una contribución que inspira y alienta al debate y al sueño de crear grandes ciudades a la altura de los ojos sin perder una alta densidad constructiva.

*buenas ciudades a la altura del ojo — un nuevo tema para las escuelas de arquitectura*

Es posible encontrar interesantes ejemplos de edificios en el mundo donde se ha resuelto adecuadamente la doble necesidad de una alta densidad de construcción con un interés por el paisaje humano. Encontrar un equilibrio es la clave para establecer ciudades vitales, sanas, seguras y sostenibles. Algunas cuestiones pueden resolverse mediante una cuidada planificación de la ciudad y sus sitios, pero es crucial que la arquitectura, el punto donde los edificios empiezan a tomar forma, contribuya de modo directo a moldear la calidad a la altura del ojo.

La misión de crear grandes ciudades a la altura de la vista debería ser tomada como un desafío supremo por las escuelas y facultades de arquitectura, y a su vez darles más espacio del que actualmente ocupan en sus currículas. Hasta hace relativamente poco, la arquitectura se interesaba en el diseño de la planta baja de sus proyectos. En ese punto donde un edificio se encuentra con el espacio público, una escala más pequeña y con más atención a los detalles entraba en juego. Como resultado de esto, caminar por la ciudad era una experiencia sensorial más rica, intensa y multifacética.

El Movimiento Moderno introdujo nuevos principios e ideales. Desde la planta baja hasta el último piso, las estructuras se construían con el mismo material y con el mismo nivel de detalle. Edificios de 5, 10 y hasta 40 pisos abrían directamente a la vereda. Ahora que los resultados de este proceder mecánico sobre los bloques de la ciudad son conocibles e identificables,



Plantas bajas activas con torres más altas retiradas de la línea municipal (Hobart, Australia).





Estas casas en Copenhague ofrecen una imagen uniforme y aburrida desde el aire. Sin embargo, cuando se las observa a la altura de la vista, se encuentran numerosas cualidades que funcionan convincentemente. De hecho, en esta parte de la ciudad se concentra la mayor cantidad de arquitectos y sus familias (Copenhague, Dinamarca).



ha llegado el momento de dedicarle más atención a lo que sucede en las plantas bajas de nuestros edificios.

La demanda por mejores ciudades a la altura de los ojos, con edificios más altos al tope de todo, necesita redescubrir la arquitectura de la planta baja como una disciplina específica.

No pregunten qué puede hacer la ciudad por los edificios sino ¡qué pueden hacer los edificios por la ciudad! Una respuesta inmediata y urgente a esta pregunta podría ser: crear plantas bajas atractivas que puedan destacarse más que los pisos superiores.

### *si solo funciona bien la escala pequeña…*

Además de mencionar aquellos proyectos en donde se trataron únicamente las escalas mayores, también podemos encontrar una sorprendente cantidad de emprendimientos funcionales que solo le dieron importancia a la escala pequeña.

En aquellas situaciones donde el número de visitantes tiene un impacto económico, siempre se le presta especial atención a la pequeña escala. Disneylandia París, en Francia, no tiene ningún atractivo visto desde el aire. Sin embargo, a la altura de los ojos, funciona perfectamente. Para remarcar esta atmósfera agradable y estimulante, los pisos más altos de los edificios se han visto reducidos en un 80% de su tamaño original.




Desde una perspectiva aérea hasta la vista de techos, la imagen de los barrios de Copenhague formados por modestas viviendas unifamiliares (1873-89) resulta uniforme y aburrida. Calle tras calle, se ve prácticamente la misma casa, repetida una a la par de la otra, en hileras parejas. No hay mucho de qué alardear si se las mira desde el cielo.

A la altura de la vista, sin embargo, estas viviendas tienen sus cualidades. El espacio urbano ha sido cuidadosamente diseñado, hay jardines delanteros y trabajos de paisajismo, adecuada disposición espacial, una buena variedad de detalles, seguridad vial y buen clima. En síntesis, cumplen con casi todos los requerimientos que necesita un paisaje humano para funcionar correctamente. Los residentes, mientras tanto, están tan ocupados en disfrutar de estas oportunidades que no tienen tiempo para pensar en lo uniforme y aburrido que se ve su desarrollo urbano desde afuera y desde arriba.

En base a estas experiencias se reafirma el hecho de que si se debe dejar en segundo plano una o más escalas de trabajo, bajo ninguna circunstancia puede ser la escala pequeña, la del paisaje humano.

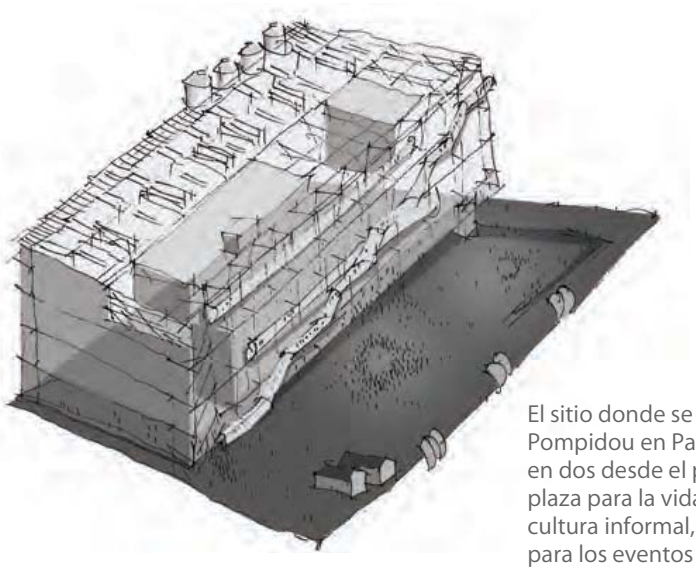
También es interesante notar que áreas como esta, donde se perciben los beneficios de privilegiar la escala pequeña, se encuentran entre los barrios más buscados y más caros de la ciudad. Aquí también vive la gran mayoría de los arquitectos y sus familias: evidentemente, saben muy bien cómo quieren vivir.

El Estado Libre de Christiania, en Copenhague, es otro ejemplo donde se nota cómo el tratamiento del paisaje humano es un prerrequisito esencial que va a determinar la habilidad de una comunidad para funcionar como una zona libre de automóviles y un modelo social alternativo.

*la pequeña escala — un factor que determina dónde la gente se sentirá atraída*

Otro hecho que remarca la importancia que tiene la escala pequeña para la vitalidad y el atractivo de un área se observa en la especial atención que se le pone al paisaje humano en parques de diversiones, sitios de exhibición, ferias y destinos de vacaciones. Lo que todos estos lugares tienen en común es que les ofrecen buenas condiciones a los visitantes a la altura





El sitio donde se erige el Centro Pompidou en París fue dividido en dos desde el principio. Una plaza para la vida urbana y la cultura informal, y un edificio para los eventos más formales.





En contraste con el Museo Guggenheim de Bilbao, España, que está cerrado en todos sus lados (arriba), este museo de Melbourne (arriba, a la derecha) fue diseñado para enmarcar un espacio urbano muy atractivo (Plaza Federación, Melbourne, Australia).



La nueva ópera de Oslo, Noruega, elimina las barreras entre la ciudad y el edifico. Las superficies de las cubiertas fueron concebidas como espacios urbanos que invitan a las personas a hacer alpinismo urbano.

de los ojos. La vista a vuelo de pájaro y la perspectiva desde el helicóptero no juegan un rol significativo en estas situaciones, y por buenas razones.

*vida, espacios, edificios — en ciudades existentes*

Este método de trabajo, que hace de la vida en el espacio público su objetivo central, es igualmente importante a la hora de mejorar áreas urbanas existentes.

El paisaje humano dentro de las ciudades ha sido desdeñado por años, muchas veces como resultado de la intención de priorizar el tránsito automotor. Gradualmente, casi todas las ciudades han establecido departamentos de tránsito, los cuales calculan la cantidad de tránsito que tendrán y el espacio necesario resultante para estacionar, año tras año. Estos departamentos recolectan información y hacen pronósticos, modelos de tránsito y análisis de impacto; a lo largo de este proceso, los automóviles se han vuelto más visibles y omnipresentes dentro del planeamiento urbano.

Además, sería raro encontrar a alguien que le haya prestado atención a lo que le ocurrió a la vida urbana y a los peatones. La vida dentro de una ciudad ha sido dada por hecha durante décadas. Siempre estuvo ahí, y el proceso constante de degradación raramente fue estudiado.

Mientras que el tránsito automotor se ha hecho ostensiblemente más visible dentro del proceso planificador, las actividades humanas dentro de la ciudad se han vuelto cada vez más invisibles.

Es necesario reordenar las prioridades. La vida urbana debe ser visibilizada y tratada con el mismo énfasis que cualquier otro aspecto de la ciudad. La vida debe ser priorizada también en urbes existentes.

*visibilizar la vida en las ciudades*

La planificación en nuevas áreas urbanas debe empezar por las expectativas y los pronósticos acerca de los patrones futuros de actividad. En zonas existentes por otra parte, un lógico punto de partida sería estudiar la vida urbana como actualmente existe y luego usar la información recogida para determinar dónde y cómo hace falta reforzar este aspecto.

*estudios de vida urbana en Copenhague — a lo largo de los últimos 40 años*

Estudios sobre la vida y el espacio público comenzaron a conducirse de forma regular en Copenhague, en 1968, y con el correr de los años han probado ser un recurso valioso para la planificación futura del espacio urbano y para las mejoras al paisaje humano. Los métodos usados fueron originalmente desarrollados como parte de un proyecto de investigación de la Escuela de Arquitectura en la Academia Real Danesa de Bellas Artes.

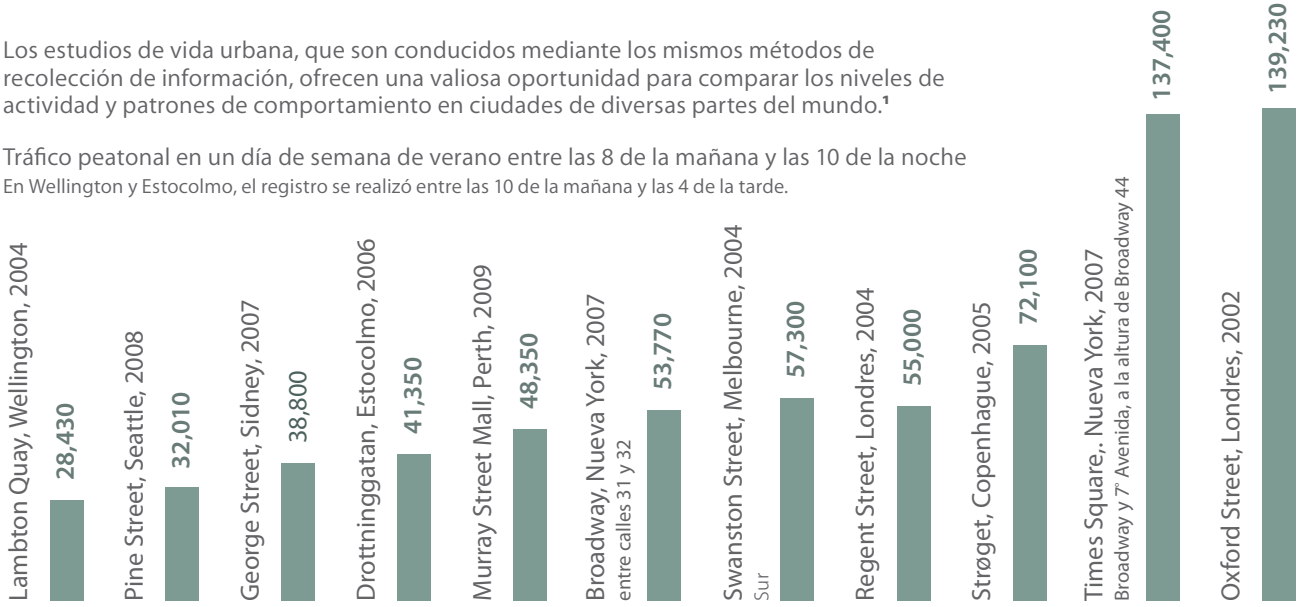
De modo simple, se puede decir que los estudios se realizan en base a mapeos que dan cuenta del espacio urbano y a registros que se toman de la actividad que allí se desarrolla. Generalmente, los registros de vida urbana echan luz sobre cuáles y qué extensión tienen en el tiempo las actividades de permanencia y las peatonales, en ciertos días y horarios a lo largo de las diferentes estaciones del año. Esta es una modalidad simple y barata de conseguir una visión general bastante precisa acerca de cómo funcionan los espacios y qué actividades se llevan a cabo en ellos.

Usando estos mismos métodos, los estudios pueden repetirse luego en el tiempo (dos, cinco o hasta diez años tras la medición original) y así verificar qué cambios hubo en la forma en que la ciudad es usada. En aquellos sitios donde se ha eliminado el tránsito automotor y el espacio urbano ha mejorado, los cambios se ven a simple vista. En resumidas cuentas, estos medios de

## visibilizar la vida urbana

Los estudios de vida urbana, que son conducidos mediante los mismos métodos de recolección de información, ofrecen una valiosa oportunidad para comparar los niveles de actividad y patrones de comportamiento en ciudades de diversas partes del mundo.[1]

Tráfico peatonal en un día de semana de verano entre las 8 de la mañana y las 10 de la noche
En Wellington y Estocolmo, el registro se realizó entre las 10 de la mañana y las 4 de la tarde.




trabajo hacen que sea posible seguir el desarrollo de la vida urbana.[2] En Copenhague, los estudios de vida y espacio público se han convertido en herramientas fundamentales, que les acercan a los políticos y a los técnicos urbanos información sensible acerca de cómo la ciudad está cambiando. También son útiles para obtener ideas acerca de cómo se puede mejorar la ciudad.

La vida en la ciudad se vuelve visible y, con el correr de los años, se ha vuelto un factor decisivo para exportar las cuantiosas mejoras del espacio público de Copenhague.

### *estudios de vida urbana como una herramienta universal de planificación*

Si bien fue la experiencia de Copenhague de 1968 la que estableció el valor que los estudios sistemáticos de la vida urbana podían tener como una herramienta para establecer políticas de espacio y de planeamiento urbano, actualmente se da por hecho que los planificadores urbanos le dan tanta importancia a estos datos como a los que reciben sobre el estado del tránsito.

En los años que siguieron tras el primer proyecto de investigación, los estudios de vida urbana se han consolidado como herramientas de planeamiento, e inclusive se han perfeccionado al estudiar proyectos de renovación urbana en ciudades de diverso carácter, en distintas partes del mundo y con zonas climáticas variadas.

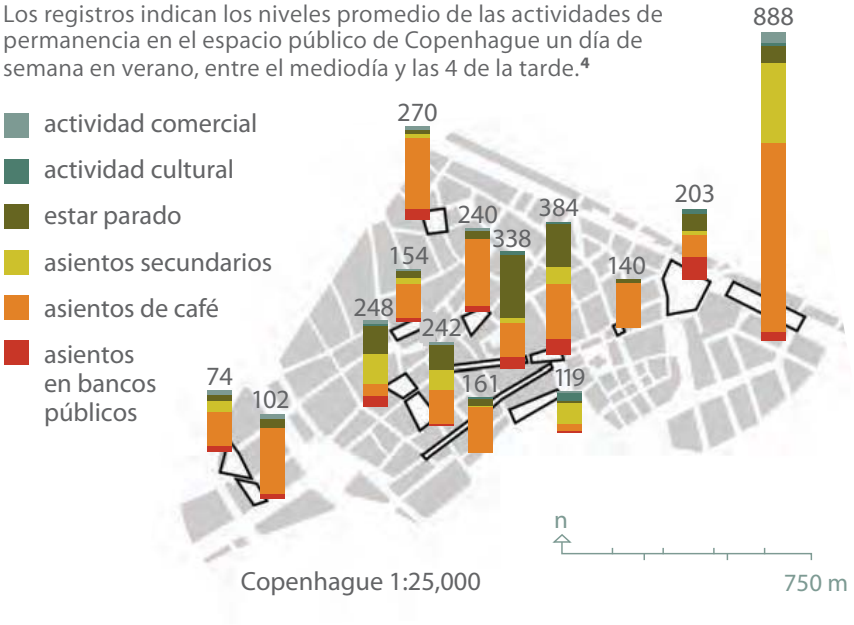
La vida urbana se ha estudiado en conglomerados urbanos que varían en tamaño, desde los pequeños poblados provinciales hasta ciudades como Londres (2004) y Nueva York (2007-2009). Este listado de urbes, en donde se han usado estos métodos a lo largo de las dos últimas décadas, es indicativa de la variedad geográfica y cultural de los lugares: Europa (Oslo, Noruega; Estocolmo, Suecia; Riga, Letonia y Rotterdam, Holanda), África (Ciudad del Cabo, Sudáfrica), Medio Oriente (Amman, Jordania), Australasia (Perth, Adelaida, Melbourne, Sidney y Brisbane, Australia; Wellington y Christchurch, Nueva Zelanda) y América del Norte (Seattle, Washington y San Francisco, California).[3]

El trabajo realizado en todas estas ciudades ha producido una imagen detallada de cómo es el carácter de un espacio urbano y cuánto podía ser aprovechado por el planeamiento de esas localidades. En un contexto más amplio, estos estudios han ofrecido una perspectiva valiosa en cuanto a los patrones culturales y las tendencias de desarrollo en varias partes del mundo.



Los estudios de vida urbana se realizan por lo general mediante una registración manual, lo que le da a los analistas la información necesaria y les permite ver de primera mano cómo funciona el espacio urbano.

Los registros indican los niveles promedio de las actividades de permanencia en el espacio público de Copenhague un día de semana en verano, entre el mediodía y las 4 de la tarde.[4]




Tener datos de diversas ciudades también ha hecho que sea posible desarrollar comparaciones y así asegurar la transferencia de conocimiento, inspiración y soluciones de ciudad a ciudad.

### *la vida en el espacio público se hace visible*

Los métodos usados para estudiar la vida urbana se han ido perfeccionando de modo gradual. En numerosas ciudades se han sistematizado las distintas iniciativas para conseguir información, y así se han creado procedimientos fijos, que estudian regularmente los desarrollos del espacio público como un punto de partida para discutir las políticas urbanas y establecer los objetivos a cumplir. Actualmente, y tras muchos años de desidia, el trabajo sobre la dimensión humana dentro de un proceso planificador cuenta con la apoyatura de las herramientas adecuadas y de una experiencia importante en campo.

### *primero la vida, luego el espacio y después los edificios — un requerimiento universal para planificadores urbanos*

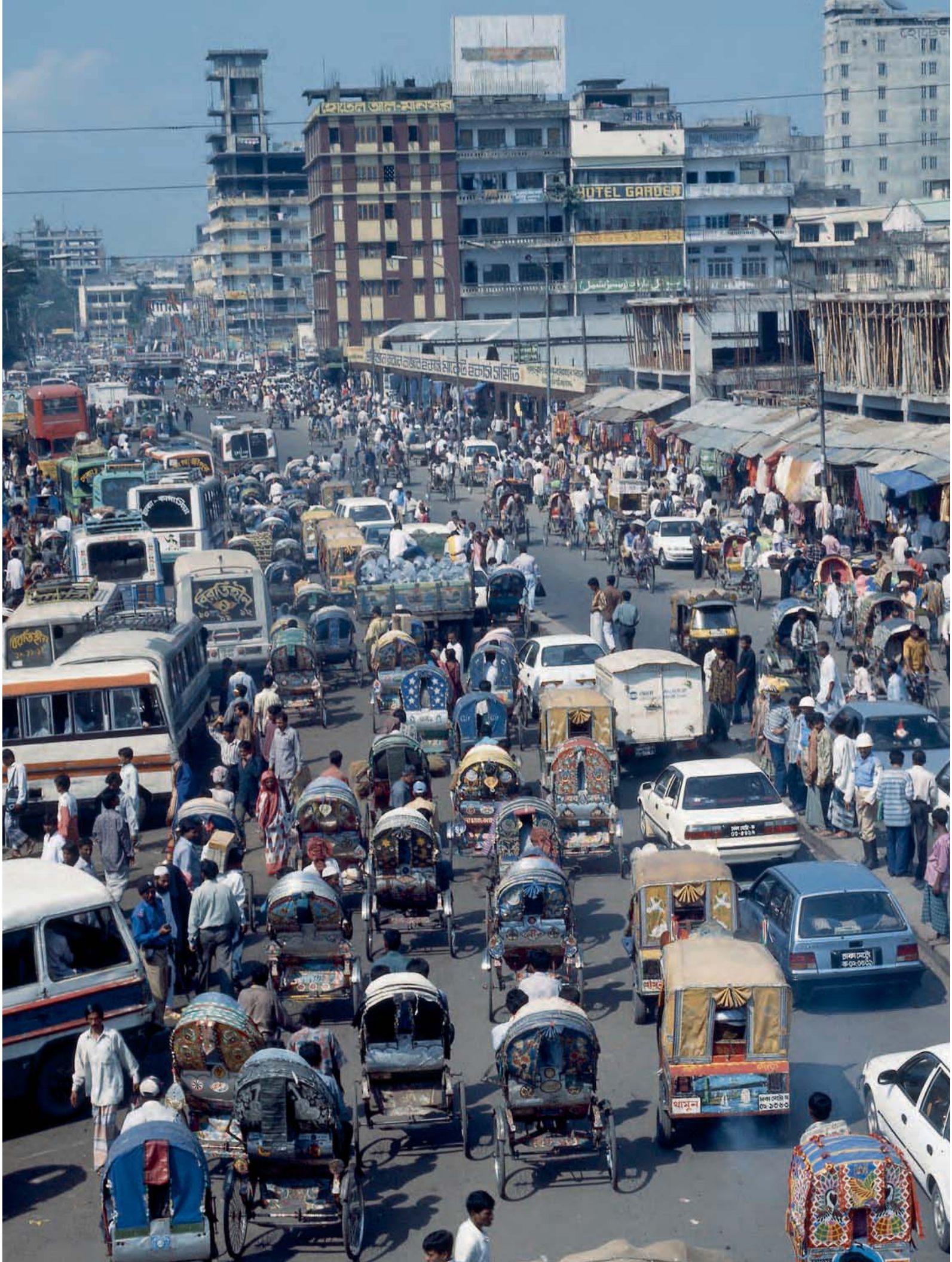
Así como los desarrollos de nuevos emprendimientos refuerzan la importancia que tiene priorizar primero la vida, luego el espacio y por último los edificios, las experiencias recogidas tras trabajar en ciudades existentes y áreas urbanas indican que la vida urbana debe ser visibilizada y priorizada dentro del proceso planificador.

Primero la vida, luego el espacio y por último los edificios tienen el carácter necesario para ser un requerimiento universal para el proceso planificador del siglo XXI.

En Perth, Australia, se condujo un extenso estudio de vida urbana en 1993. A partir de que se realizaron muchas mejoras en el espacio público desde entonces, un estudio de 2009 reveló que el nivel de actividad en la ciudad se había duplicado. Las fotos muestran el estado de las veredas antes y después de las mejoras espaciales urbanas.



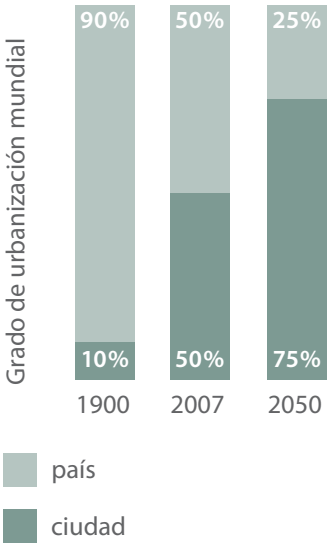


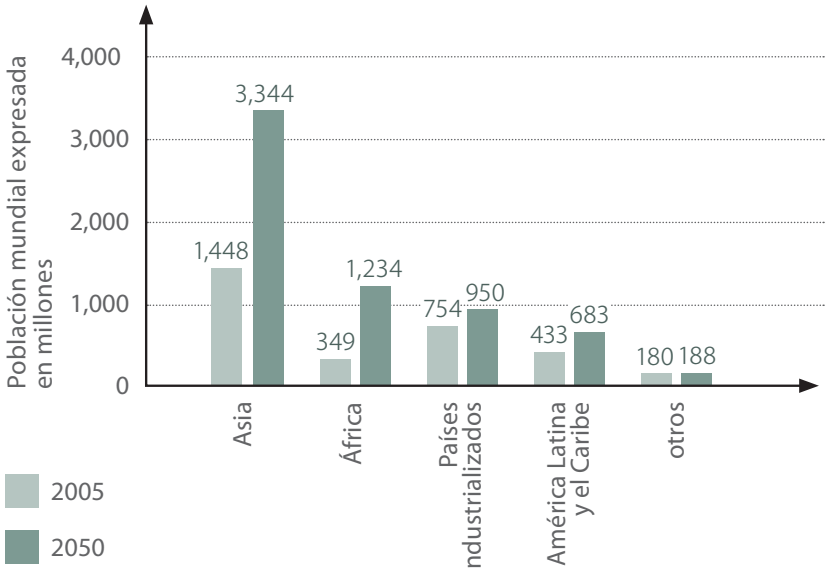

HOTEL GARDEN



# 6

# Ciudades en vías de desarrollo




Arriba: más de la mitad de la población mundial actualmente vive en ciudades, y se espera que ese porcentaje llegue a ser del 75% antes de 2050.[1] Arriba a la derecha: desarrollo estimado de la población en distintas ciudades del mundo, 2005-2009.[2]



A lo largo de la historia, el espacio público ha servido como sitio de encuentro, como mercado y lugar de conexión; la mayoría de las ciudades del mundo aún proveen el marco para que estas funciones vitales se desarrollen (día de mercado, Chichicastenango, Guatemala).




En numerosas ciudades, el incremento del tránsito ha desvirtuado algunas de las funciones tradicionales del espacio público (Amman, Jordania).

## 6.1
# Ciudades en vías de desarrollo

*la dimensión humana — un asunto crucial en todas partes del mundo*

Se pueden encontrar poderosas razones para respaldar por qué es importante priorizar un planeamiento urbanístico humanista que haga foco en las personas que usan el espacio público. Alentar a la gente para que camine, use una bicicleta y participe de la vida urbana debería ser un mandato para todas las ciudades, más allá del grado de desarrollo económico que tengan.

Existen condiciones reales que ponen sobre el tapete la importancia que tiene la dimensión humana dentro del planeamiento urbano, especialmente cuando se habla de las ciudades de los países en vías de desarrollo, que están en rápida expansión.

*la mayoría de la gente vive en ciudades y éstas crecen de forma acelerada*

A lo largo de un siglo, la población mundial se ha disparado a una velocidad asombrosa, pasando de 1.650 millones de personas en 1990 hasta 6 mil millones en 2000. Se estima que ese número llegará hasta los 9 mil millones en 2050.[3]

Una gran parte del crecimiento se registra en las áreas urbanas. En 1990, solo un 10% de la población mundial vivía en ciudades. En 2007, ese porcentaje se había elevado hasta el 50% y se espera que llegue hasta el 75% en 2050.[4]

*la sobrepoblación y pobreza hacen que el espacio público sea aún más valioso*

El veloz incremento de la población urbana en los países en vías de desarrollo es el catalizador para muchos problemas al igual que desafíos.

En muchas regiones, y debido a la necesidad de albergar a tantos nuevos residentes, se ha producido un aumento de las viviendas informales que tienen una alta densidad de ocupación, están construidas de forma



Siempre que el tránsito automotor no domine la escena, las funciones tradicionales del espacio público, tales como ser un lugar de encuentro y de conexión, como así también de comercio, pueden mantenerse en equilibrio (*hutong* o callejuela en Pekín, China).







En muchos países subdesarrollados, una gran cantidad de las funciones diarias se llevan a cabo al aire libre, en el espacio público. La cultura, el clima y las condiciones económicas son algunas de las razones por las cuales la vida urbana tiene un gran impacto en las condiciones de habitabilidad y la calidad de vida en estas ciudades (televisión en Zanzíbar, Tanzania; intercambio callejero en Dhaka, Bangladesh; y una estilista en Hanói, Vietnam).






Muchas nuevas áreas residenciales son edificadas siguiendo principios e ideologías que le otorgan muy poca importancia a las actividades al aire libre (Pekín, China).

precaria y no cuentan con prácticamente ningún servicio. Esta presión sobre las ciudades también lleva a una sobrepoblación en los sectores residenciales existentes, lo cual satura los servicios, los sistemas de transporte y, también, espacios públicos y plazas. A esto hay que agregarle que, frente a esta situación, se comienzan a construir complejos residenciales de alta densidad en zonas cercanas al área central a una velocidad abrumadora, que generalmente cuentan con poco espacio público, de mal diseño y con dimensiones estrechas y de baja calidad.

Una característica común de la gran mayoría de los habitantes de las ciudades en países subdesarrollados es su modesta calidad de vida. Es justamente en estas situaciones, donde además de una gran densidad poblacional hay escasos recursos económicos, cuando el espacio al aire libre impacta sobremanera en las condiciones de vida. En tanto sea posible, numerosas actividades cotidianas se llevan a cabo en el espacio público, en una calle, en una plaza o en cualquier otro territorio común.

En muchas regiones, la cultura, la tradición y el clima han producido una forma de vida al aire libre que siempre ha jugado un rol central a la hora de moldear las condiciones de habitabilidad y la calidad de vida. En estas ciudades en particular, es importante asegurar que en el futuro haya suficientes parques gratuitos que funcionen bien, plazas y oportunidades para expresarse, tanto en distritos nuevos como en los ya existentes.

### *una razón de peso para mantener y reforzar el tránsito peatonal y el ciclístico*

Junto a la necesidad del desarrollo económico y del transporte para cubrir las grandes distancias en las que se encuentran los nuevos centros laborales, el crecimiento urbano acelerado y la gran concentración de población se traduce también en una alta presión sobre la infraestructura del tránsito.

Mientras que el acceso a los automóviles y al transporte motorizado se irá elevando de modo gradual, actualmente la gran mayoría de los habitantes tiene pocas oportunidades de tener un automóvil o una motocicleta. El transporte público, por lo general, es de mala calidad, además de ser caro y lento.

Tradicionalmente, caminar y andar en bicicleta han sido herramientas fundamentales para segmentos de la población como medios de loco-

## la bicitaxi en Dhaka, Bangladesh

En Dhaka, Bangladesh, hay aproximadamente 400 mil bicitaxis que ofrecen un sistema de transporte barato y sostenible para sus 12 millones de habitantes. Se estima que este tipo de emprendimientos emplea a más de un millón de personas. Los debates acerca de cómo resolver la cuestión del tránsito automotor, muchas veces toman la perspectiva de que "la bicitaxi está evitando el progreso". Este tipo de conflictos desafortunadamente son comunes en muchos países subdesarrollados.[5]







moción, y una gran parte aún confía en los mismos. El incremento de los medios motorizados reduce sin embargo las posibilidades de caminar y andar en bicicleta, y mientras que algunos grupos consiguen mayor movilidad, hay otros, aún más grandes, que se encuentran con menos posibilidades de movilizarse, en algunos casos quedan totalmente sin opciones para trasladarse de un lugar a otro. Generalmente, hay razones de peso para apoyar la creación de buenas condiciones, para que los habitantes de las ciudades de los países en vías de desarrollo puedan circular de a pie, o en una bicicleta, de modo seguro y cómodo. Por otro lado, esta iniciativa no debería verse como una medida temporal para los miembros más pobres de una ciudad. Al contrario, es una inversión activa y general que ayuda a mejorar las condiciones de vida y a desarrollar un sistema de transporte sostenible, que reduzca la polución y los riesgos viales, que beneficia a su vez a todos los grupos sociales. En estas ciudades, también, la existencia de robustos canales que permitan caminar y usar una bicicleta

es un prerrequisito importante para poder forjar un efectivo sistema de transporte público.

*crecimiento económico y calidad de vida en baja*

En general, las ciudades en expansión de los países subdesarrollados comparten una serie de características comunes. Su tradicional flujo de tránsito peatonal y ciclista está bajando y el tránsito motorizado está llenando las urbes rápidamente, casi hasta el punto de saturarlas. En paralelo con las señales de mejora económica, en muchas ciudades, particularmente en Asia, se observa una reducción en la calidad de vida.

Los automóviles y las motos se encierran en embotellamientos sin fin, los tiempos de transporte se alargan para todos y los problemas de ruido, polución y accidentes de tránsito aumentan día a día.

Las condiciones para los peatones y los ciclistas hace tiempo que son intolerables pero, por una cuestión de necesidad, son aceptadas. Quienes circulan a pie se ven inmersos en mareas humanas que se mueven a lo largo de las pocas veredas que aun no han sido convertidas en sitios para estacionar, muchas veces teniendo que bajarse a la calle con sus bolsos y niños a cuestas, mientras que los ciclistas deben andar tratando de esquivar los automóviles.

Las actividades al aire libre, tales como ferias de artesanías, exhibiciones callejeras, intercambios sobre las veredas y puestos de comida a lo largo de los edificios, también están en riesgo. Todos los días se reduce el espacio público para hacerle más lugar al tránsito y al estacionamiento, y cualquier tipo de actividad exterior sufre el impacto del ruido, la polución y la inseguridad. Se construye sobre el espacio gratuito, los parques se convierten en playas de estacionamiento y las oportunidades para la recreación simplemente desaparecen. Cada día, la situación es un poco peor de lo que era el día anterior.

Se podría afirmar que el desarrollo estrepitoso del tránsito se ha traducido en una disminución de la calidad de vida de grandes grupos poblacionales, especialmente aquellos sectores más desfavorecidos económicamente.

Hasta hace solo unos pocos años, las ciudades de Vietnam estaban dominadas por las bicicletas. Actualmente, sin embargo, estas ciudades ciclísticas han sido tomadas por las motocicletas. El tránsito motorizado le ofrece a ciertos segmentos de la población un medio más veloz de movilidad, pero a su vez crea nuevos inconvenientes relativos a la calidad urbana.












El rápido crecimiento urbano que experimentó Curitiba, Brasil, se concentró a lo largo de corredores lineales dispuestos a lo largo de los nuevos bulevares para autobuses. La disposición de un Autobús de Tránsito Rápido (BRT) sobre carriles exclusivos fue una política que luego fue usada por muchas otras ciudades.

Como contrapartida a este escenario de ciudades en crecimiento donde los problemas aumentan día tras día, es reconfortante ver ejemplos de política urbana donde se observan estrategias visionarias y planificadores urbanos que están buscando nuevas soluciones para algunos de sus conflictos más severos. Lógicamente, uno de sus objetivos primordiales es resolver la cuestión del transporte, pero también se esfuerzan por calificar la vida urbana y mejorar las oportunidades para caminar y andar en bicicleta, estableciendo así un vínculo con políticas de corte generalista que buscan incrementar el potencial económico, la calidad urbana y las condiciones de vida.

## *pensamiento innovador en torno al crecimiento urbano y al transporte: Curitiba, Brasil*

En las últimas décadas, numerosas ciudades han establecido nuevos servicios de trenes, de tren ligero y de subterráneos. Este tipo de sistemas, sin embargo, requieren de una gran inversión y muchas veces tardan años en ser implementados. A la luz de esto, algunas de estas ciudades han decidido optar por el Autobús de Tránsito Rápido (BRT, por sus siglas en inglés). Este tipo de soluciones son interesantes porque, además de ser baratos y simples de desarrollar, pueden transportar grandes cantidades de pasajeros de modo rápido y cómodo por todas partes.

Curitiba, una ciudad del Sur de Brasil que está atravesando un fuerte proceso de desarrollo urbano, ha mostrado un espíritu pionero en lo que hace al escenario del transporte. En los años que van desde 1965 hasta 2000, la población de la ciudad aumentó desde los 500 mil hasta un 1,5 millón de habitantes, y continúa creciendo. Comenzando en 1965, el crecimiento urbano se organizó alrededor de cinco carriles exclusivos de autobuses, dispuestos como dedos que partían desde el centro de la ciudad. Grandes servicios articulados de autobuses atendían las demandas de estas vías. Dentro de esta estructura vial; había paradas de autobuses dispuestas de tal modo que les permitían a los pasajeros subirse y bajarse rápidamente; a esto hay que agregarle los semáforos en onda verde en cada intersección, para así mantener fluido el tránsito.

Otros dos elementos esenciales, dentro del visionario plan urbano del alcalde Jaime Lehrner, eran la existencia de senderos cortos y bien dispuestos que iban desde y hacia los autobuses, y la posibilidad de que las bicicletas accedan a los carriles de estos. Una gran cantidad de nuevos parques, como así también una amplia estructura de calles libre de automóviles y plazas en el área central, aseguran una cuantiosa cantidad de espacio público y oportunidades para disfrutar en esta ciudad en rápido crecimiento.

Hay que decir que Curitiba es un modelo sobre cómo proveer buenas condiciones para el tránsito peatonal y el ciclístico, y también acerca de cómo priorizar otros aspectos de la vida urbana, a pesar de los desafíos económicos y de una población que crece a un paso acelerado.

### *pensamiento innovador sobre la calidad urbana y la sostenibilidad social: Bogotá, Colombia*

Bogotá, la capital de Colombia, es una ciudad sudamericana de seis millones de habitantes, que ha llevado adelante una serie de destacadas políticas urbanas desde 1995 hasta el presente. En los años que van desde 1998 hasta 2001, y bajo el liderazgo del alcalde Enrique Peñalosa, la ciudad estableció como una de sus prioridades mejorar la calidad urbana. En una





Un sistema extenso de BRT fue construido en Bogotá, Colombia, en 1999. Al igual que en Curitiba, los autobuses se mueven dentro de carriles exclusivos y ofrecen una forma de trasladarse por la ciudad más eficiente y veloz que el que provee un automóvil, que debe circular por calles atestadas de tránsito.








Uno de los puntos más importantes del trabajo de renovación urbana que se desarrolló en Bogotá, Colombia, fue asegurar mejores condiciones para los peatones y las bicicletas. Muchas veredas fueron reacondicionadas y se crearon nuevas sendas peatonales y ciclísticas que atravesaban tanto las zonas verdes de la ciudad como las nuevas áreas residenciales.

urbe donde solo el 20% de los habitantes tenía un automóvil, por muchos años el grueso de la inversión en transporte se destinó a mejorar el tránsito automotor.

A partir de 1998, las prioridades se revirtieron y comenzaron una serie de iniciativas para mejorar la movilidad y las condiciones de vida para el restante 80% de la población. Los residentes que no poseían un automóvil necesitaban poder caminar, andar en bicicleta y usar medios de transporte efectivos que les permitiesen desplazarse por la ciudad.

Se implementó un programa para mejorar las condiciones para peatones y ciclistas. Las veredas, que por años habían sido bloqueadas por los automóviles estacionados, fueron despejadas y renovadas, y se construyeron 330 kilómetros de nuevas bicisendas. Las bicicletas fueron consideradas un medio de transporte práctico y barato que incrementaría la movilidad de los habitantes de las zonas más pobres de la ciudad. Por otra parte, cuando se encaró la construcción de nuevos barrios, se trazaron buenas ciclovías y senderos peatonales adecuados antes de comenzar a delinear las calles para el tránsito vehicular.

Al igual que en Curitiba, un elemento clave del plan de Bogotá fue la implementación de un extenso sistema de BRT, con carriles exclusivos en toda la ciudad. El Transmilenio, que comenzó a ser usado alrededor de 2000, redujo de modo drástico el tiempo que llevaba atravesar la ciudad. Uno de los objetivos generales del proyecto urbano era apoyar los desarrollos económicos y sociales de la ciudad, aportando mejores condiciones de movilidad para las personas con menos recursos. Si es más fácil caminar y usar una bicicleta, y más rápido usar el transporte público, entonces se vuelve considerablemente más sencillo moverse por todas partes. Las unidades del Transmilenio alcanzan una velocidad promedio de 29,1 km por hora, y evitan todas las congestiones de tránsito. Este sistema es utilizado diariamente por 1,4 millones de pasajeros. En promedio, cada usuario recupera 300 horas anuales; horas que antes solía perder atascado en el medio de un embotellamiento pero que ahora puede emplear de un modo más eficiente, ya sea en el trabajo o en su casa con su familia.

La planificación también aportó opciones para la recreación. En pocos años se crearon 900 nuevos parques y plazas, especialmente en áreas populosas donde las viviendas son pequeñas y, lógicamente, hay una mayor necesidad de espacio al aire libre.[6]






Ciclovía en Bogotá, Colombia. Todos los domingos, entre las 7 de la mañana y las 2 de la tarde, se restringe el tránsito automotor en numerosas calles de la ciudad, en una cantidad equivalente a 120 kilómetros de longitud, y se las abre para el ciclismo y los juegos callejeros. Con el correr de los años, la ciclovía se ha vuelto muy popular y en un domingo cualquiera, más de un millón de personas salen a caminar, andar en bicicleta, saludarse y encontrarse en el espacio urbano de la capital colombiana.

Los planificadores en muchas grandes ciudades de países subdesarrollados se han visto inspirados por los ejemplos de Curitiba y Bogotá para comenzar a tratar de implementar mejoras urbanas y programas sociales. En particular, la iniciativa de los sistemas de autobuses BRT se ha desarrollado en lugares como Yakarta, Ciudad de Guatemala, Guangzhou, Estambul, Distrito Federal de México, Brisbane y Los Angeles.

La puesta en práctica de las ciclovías* es otra de las propuestas que han funcionado muy bien en Bogotá. Esta iniciativa ha cosechado adherentes a nivel mundial y numerosas otras ciudades la han adoptado. Siguiendo este modelo, en ciertas calles de la ciudad se prohíbe el tránsito vehicular un domingo, ya que en este día hay menos movimiento de automóviles. Las calles se convierten así en vías exclusivas para bicicletas y en parques de diversiones, donde los habitantes de la ciudad pueden ejercitarse, enseñar a sus hijos a montar una bicicleta y disfrutar de las ventajas del ciclismo urbano sin tener que preocuparse por nada. Las mañanas de domingo, Bogotá restringe el tránsito automotor en una cantidad de calles que equivalen a 120 kilómetros de largo. Con el correr del tiempo, la ciclovía se ha convertido en una suerte de fiesta callejera, con cerca de un millón de asistentes todas las semanas.

Otras ciudades también han comenzado a adoptar esta idea de usar las calles de la ciudad como vías libres de automóviles para que las disfruten los peatones y los ciclistas los fines de semana. En 2008, Nueva York introdujo sus primeras "calles de verano", y otras ciudades de Estados Unidos, que también están tratando de crear una cultura ciclística, han adoptado la misma iniciativa.



Durante los años en que duró el *apartheid* en Sudáfrica, los ciudadanos que no eran blancos fueron expulsados de la ciudad hacia los bordes urbanos. Asentamientos, tales como este cerca de Ciudad del Cabo, son famosos por su alta densidad, sus precarias condiciones edilicias y su pobreza extrema.



Mejorar las condiciones en los asentamientos es una iniciativa que está entre las prioridades políticas. El espacio público que se usa para las actividades diarias ha sido identificado en una zona donde hay que realizar sustanciales reformas rápidamente (Ciudad del Cabo, Sudáfrica).

*programa de lugares dignos, en Ciudad del Cabo, Sudáfrica*

En aquellas ciudades donde llevará una gran cantidad de tiempo y cuantiosos recursos llevar a cabo significativas mejoras urbanas, es importante poder desarrollar pequeños proyectos de modo rápido y veloz, que puedan apuntalar la vida diaria y servir como punto de partida para las áreas de viviendas individuales. Este es el escenario en el cual se implementó la campaña para el "Programa de lugares dignos", una iniciativa que se desarrolla desde 2000 en Ciudad del Cabo, Sudáfrica, por planificadores bajo el liderazgo de la arquitecta Barbara Southworth.

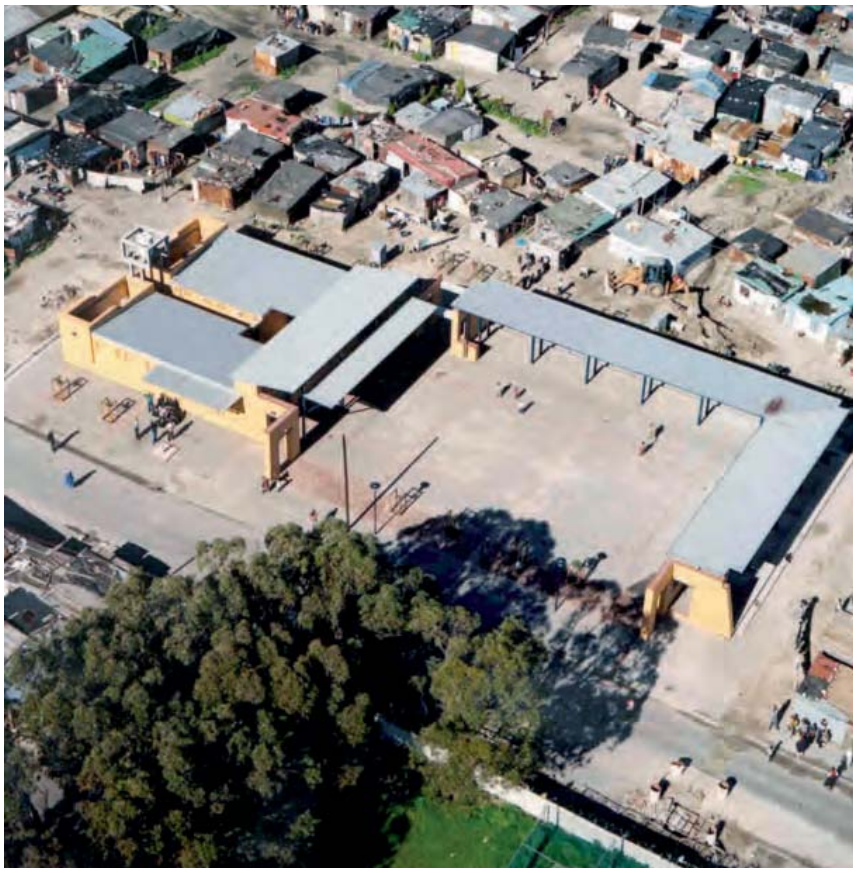
El cambio de régimen de 1994, desde el *apartheid* hacia la democracia, marcó el puntapié inicial para una masiva campaña, dirigida a mejorar la calidad de vida de los habitantes de los numerosos asentamientos precarios que había en la ciudad. Los fondos con los que se contaba, sin embargo, solo alcanzaban para realizar una serie finita de proyectos específicos. Proveer agua potable y hacer un sistema de cloacas fueron las dos prioridades centrales, junto con el inicio de un programa que buscó crear adecuados espacios públicos para los barrios más carenciados.

Una característica de estos asentamientos es que contaban con terreno vacante delante de la escuela, de la estación de autobuses y del club de barrio que servía como un espacio social y de encuentro. Aunque estos sitios fueran lugares precarios, desdeñados y pobremente definidos, desprovistos de cualquier clase de mobiliario o paisajismo, eran espacios importantes que contaban con una alta concurrencia. Era en esos solares donde ocurría una parte vital de las actividades comunitarias. Mejorarlos significaría contribuir a fortalecer el escenario donde se desenvolvía la vida diaria, como así también demostraría que ahora, tras muchos años de represión, era posible encontrarse y expresarse en el espacio público.

Gracias a la labor de artistas y artesanos locales, hasta ahora se han llevado a cabo más de 40 proyectos urbanos, que han tratado de devolverle la dignidad, la belleza y la utilidad a numerosos sectores de la ciudad.



El Centro de Arte Guga S'thebe en Langa, Ciudad del Cabo.



El proyecto de la Esquina Lansdowne en Philippi, Ciudad del Cabo. Los pórticos de acceso aportan sombra y señalan el lugar donde se deben instalar los comerciantes y puesteros.



El nuevo espacio público al frente de la estación de trenes de Philippi. Los puestos de mercado dispuestos alrededor de la plaza cuentan con servicios para el barrio y para los pasajeros en tránsito (Ciudad del Cabo, Sudáfrica).

Cada espacio público se ha diseñado de modo tal que refleje las condiciones singulares de su implantación, pero todas las propuestas cuentan con un buen equipamiento, pavimentación, árboles que proveen sombra y pérgolas, con los cuales se definen los sitios donde se pueden instalar los comerciantes informales. En una serie de contenedores reciclados, que bordean estos espacios al aire libre, también se pueden situar puestos de intercambio y exposición. Con el tiempo, adentro de estos bloques se instalará la batería de servicios que correspondan a cada plaza.[7]

A lo largo de la historia de los asentamientos humanos, los conjuntos urbanos siempre han nacido en torno a los caminos y los sitios más usados. Luego vinieron los puestos de mercado para los comerciantes, luego se erigieron edificios para estas funciones, y más tarde aparecieron construcciones aún más complejas. Las ciudades comenzaron en torno a la vitalidad de ciertos espacios clave, y Ciudad del Cabo no es la excepción. En este caso, la idea también es seguir mejorando las zonas más empobrecidas de acuerdo con estos principios. Establecer los puntos de encuentro era algo que faltaba y fue sin dudas un buen primer paso. Y una estrategia a imitar.

*esfuerzos modestos — que rinden mucho*

El acelerado crecimiento urbano de las ciudades más grandes y más pobres del mundo representa un complejo conjunto de problemas. Se necesitan empleos, viviendas, salud, transporte, educación y servicios públicos. Hay que combatir la polución, retirar los residuos y mejorar las condiciones de vida.

De cara al desafío de tener que resolver cuestiones tan diversas en un corto período de tiempo y con recursos limitados, es importante asegurar que la dimensión humana del planeamiento urbano sea integrada cuidadosamente a los esfuerzos por mejorar la infraestructura de la ciudad.

Si bien el deseo de amplios sectores de la población de acceder a automóviles o a motocicletas, como resultado de un crecimiento económico, es entendible y respetable, no se puede permitir que el aumento del tránsito automotor se haga a expensas de los modos más tradicionales de circular: a pie o en una bicicleta. En muchas ciudades de las regiones económicamente más avanzadas del mundo, particularmente en Dinamarca y en Holanda, existen buenos ejemplos acerca de cómo pueden convivir los medios de locomoción humanos y los mecánicos. Esta necesidad de algún tipo de coexistencia razonable entre los modos como se utiliza la calle es aún más urgente en los países en vías de desarrollo. Comparada con todas las otras áreas donde un gobierno debe invertir, los fondos requeridos para lograr una dimensión humana satisfactoria serán bajos.

La principal inversión será lograr demostrar que hay interés en incorporar la dimensión humana en todas las instancias de un proyecto urbano. Mejoras cruciales en las condiciones de vida, la felicidad y la dignidad de los numerosos nuevos residentes pueden ser logradas con gastos mínimos.

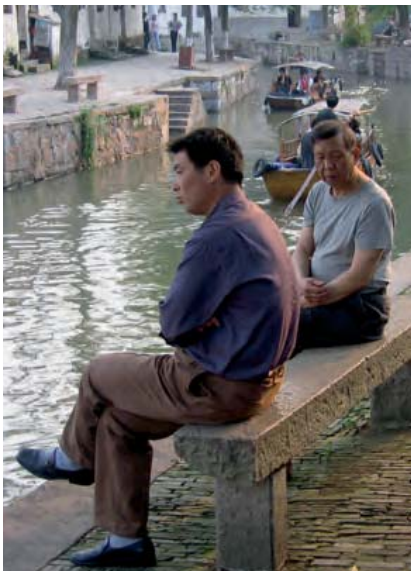
Los ingredientes más importantes son la consideración, el interés y la empatía.











## 6.2
# La dimensión humana — un punto de partida universal

*unidad global — en cuanto a problemas y soluciones*

Si bien los problemas de las ciudades ubicadas en diferentes partes del mundo, que a su vez cuentan con niveles desiguales de desarrollo económico, no son idénticos, a la hora de implementar la dimensión humana dentro del planeamiento urbano, las divergencias son en realidad mínimas. El mismo patrón se repite en todas partes, y es que, en resumidas cuentas, a lo largo de los últimos 50 años se le ha negado un lugar a la dimensión humana dentro del proceso planificador.

En los países más avanzados, esta elección obedece por lo general a razones ideológicas, a una rápida motorización y a ciertas dificultades al pasar de un modelo donde la vitalidad urbana era una parte esencial que se daba por hecha, a otro donde esa faceta necesita de la apoyatura de un cuidadoso esfuerzo de planeamiento. En las ciudades que están creciendo rápidamente dentro de los países subdesarrollados, una economía floreciente y una brusca expansión del tránsito han creado problemas monumentales en las calles.

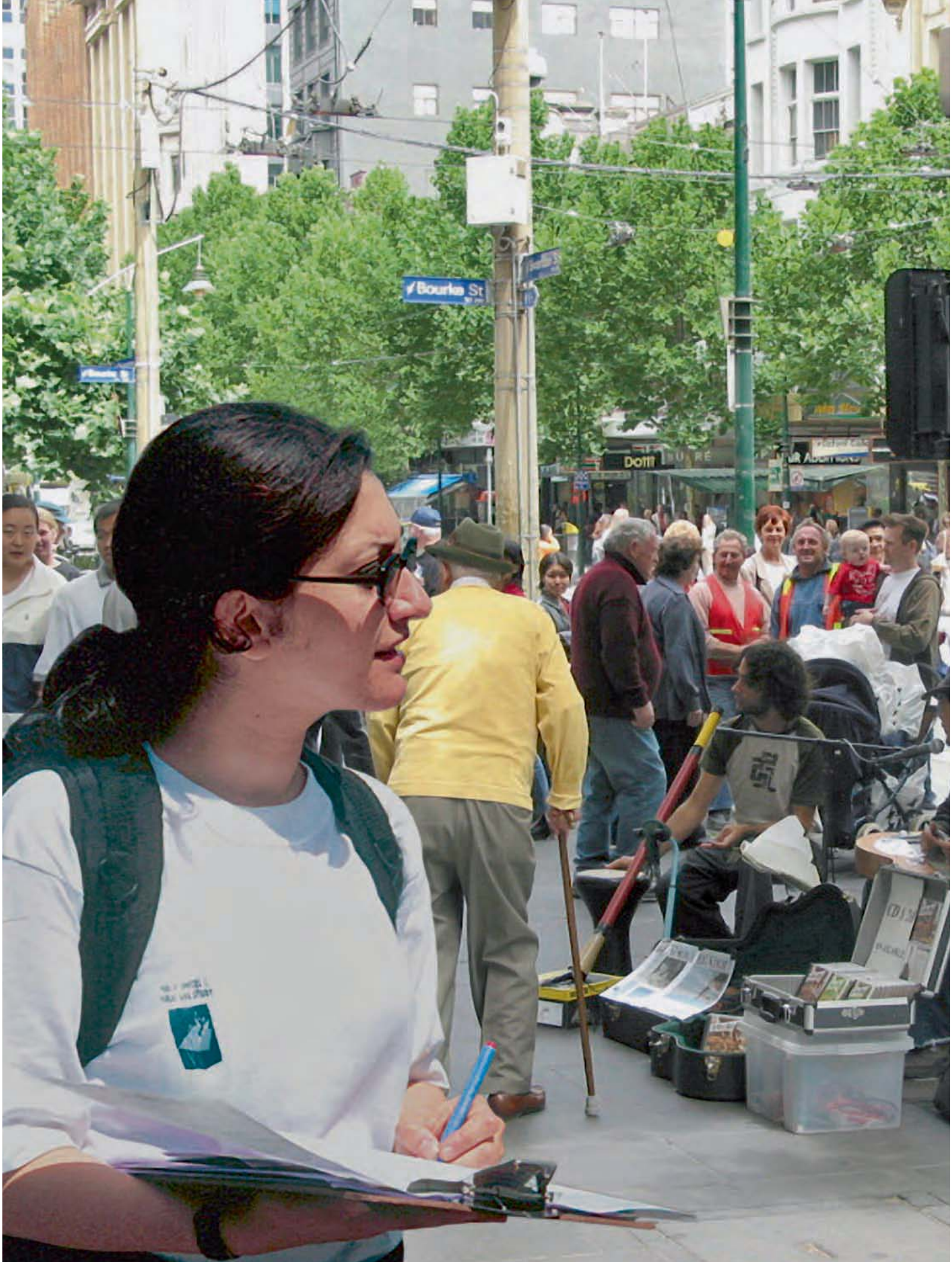
Mientras que la negligencia prácticamente ha extinguido la vida urbana en algunos países desarrollados, la presión del crecimiento económico la ha colocado en situaciones extremadamente adversas en otros países menos avanzados. En ambos casos, lograr que la vida urbana sea viable requerirá un cuidadoso trabajo sobre las condiciones de uso para que la gente pueda caminar, andar en bicicleta y usufructuar el espacio público.

*básicamente, se trata de respetar a las personas*

Las cuestiones centrales son respeto por las personas, dignidad, disfrutar la vida y ver la ciudad como un lugar de encuentro. En estas áreas, los deseos y los sueños de las personas en distintas partes del mundo no difieren en mucho. Los métodos con los cuales hay que tratar estos temas también son sorprendentemente similares, porque al final todo se reduce a las personas, que tienen el mismo punto de partida. Todas tienen un aparato sensorial, caminan, tienen opciones para moverse y los mismos patrones básicos de conducta. Hoy en día podemos concluir, con conocimiento de causa, que la planificación urbana debe empezar por las personas. Es barato, simple, sano y sostenible construir ciudades para las personas como así también una obvia política de acción para enfrentarse a los desafíos del siglo XXI. Es hora de que redescubramos la dimensión humana de la planificación urbana en todas partes del mundo.

*"para ser un buen arquitecto, hay que amar a las personas"*

En una entrevista realizada en 2000, le preguntaron al arquitecto Ralph Erskine qué hacía falta para convertirse en un buen arquitecto. "Para ser un buen arquitecto, hay que amar a las personas, porque la arquitectura es un arte aplicado que debe lidiar con los escenarios donde se desarrolla la vida humana".[8] Realmente, es tan simple como eso.


Bourke St




7

# Caja de herramientas



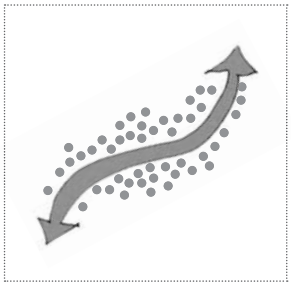
Trabajar de modo cuidadoso para agrupar a la gente y a los eventos es también un importante prerrequisito para poder generar condiciones de vida urbana en nuevas áreas de la ciudad (Bo01, 2001, Malmø, Suecia).

## Principios del planeamiento: congregarse o dispersarse

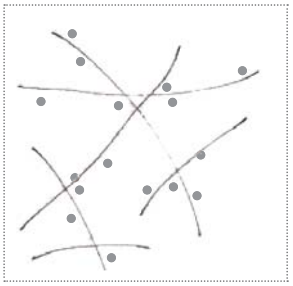
Hay ciertos principios del planeamiento que son prerrequisitos esenciales para trabajar con la dimensión humana. Aquí explicaremos cinco de ellos.

Los primeros cuatro apartados se refieren a la cuestión cuantitativa y a la importancia de asegurar que las personas y los eventos se concentren dentro de áreas construidas. El último ítem habla acerca de la necesidad de mejorar la calidad del espacio público para así lograr que la gente pase más tiempo en él.

1. Los distintos servicios urbanos deben estar ubicados de modo tal que no haya que caminar mucho para ir de uno a otro y para que siempre haya personas y sucesos alrededor de ellos.
2. Hay que lograr integrar los servicios de la ciudad hasta lograr versatilidad urbana, experiencias más diversas, sostenibilidad social y una sensación de seguridad en cada uno de los distritos.
3. Diseñar el espacio público para que las personas sientan que es un lugar estimulante y seguro para caminar y andar en bicicleta.
4. Abrir los bordes entre la ciudad y los edificios de modo tal que las actividades en los dos ámbitos puedan funcionar conjuntamente.
5. Trabajar para fortalecer los estímulos que alienten a la gente a permanecer más tiempo en el espacio público, ya que la presencia de pocas personas que pasan mucho tiempo en un lugar provoca la misma sensación de vitalidad que el hecho de que haya mucha gente que permanezca por un tiempo corto. De todos los principios y métodos que hay disponibles para reforzar la vida urbana, alentar a la gente a que se quede más tiempo es la más simple y la más efectiva.



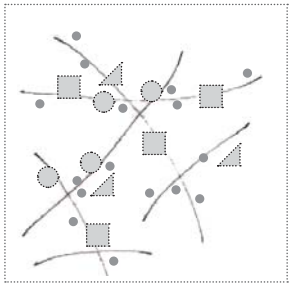
para congregarse



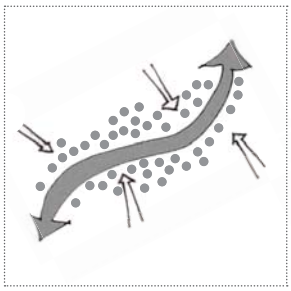
para dispersarse



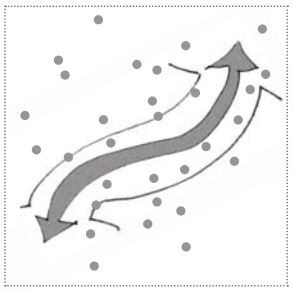
para integrarse



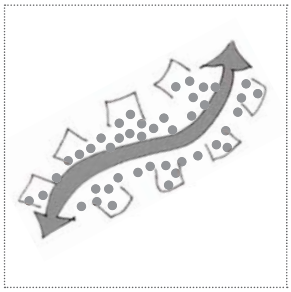
para segregarse



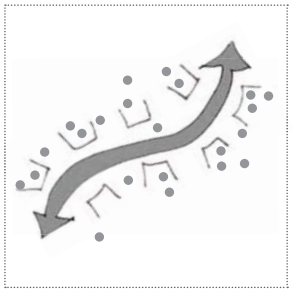
para alentar



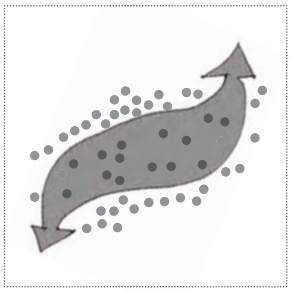
para repeler



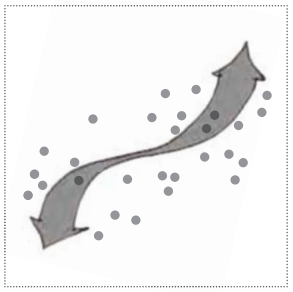
para abrirse



para cerrarse



para aumentar



para reducir

Fuente: Jan Gehl, *Life Between Buildings* (1971), 6º ed., The Danish Architectural Press, 2010.
Desarrollado posteriormente por Gehl Architects — Urban Quality Consultants, 2009.



En 2007, New Road en Brighton, Reino Unido, pasó de ser una calle normal de tránsito vehicular a una calle de prioridad peatonal. Esta vía ahora es usada para diversas actividades y cuenta con más usuarios que nunca en su historia (ver página 15).

## Cuatro principios de planificación de transporte

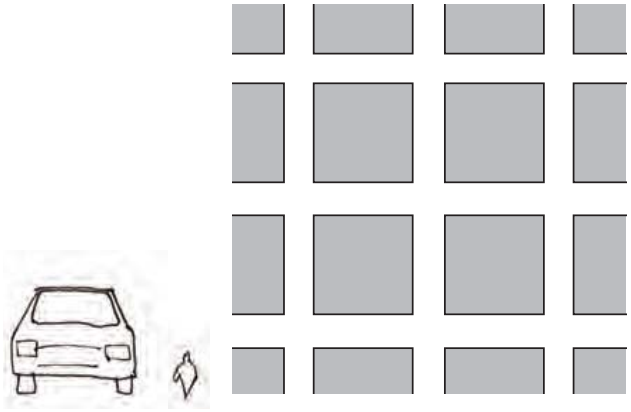
A lo largo de las décadas de 1960 y de 1970, mientras ganaba impulso la invasión vehicular, básicamente solo existían dos tipos de calles: las que eran para automóviles y las peatonales. Durante este mismo período, en las numerosas áreas urbanas que iban apareciendo se establecían distintas clases de vías, en línea con la intención de colocar el tránsito automotor y el peatonal-ciclista en dos sistemas de circulación completamente diferentes. Si bien la idea en teoría es muy buena, en la práctica siempre resultó problemática, ya que el tránsito humano, como regla general, elige recorrer las trayectorias más cortas. A esto hay que agregarle que las vías segregadas podían conducir a problemas de inseguridad cuando caía la noche.

En los años posteriores, primordialmente en la década de 1970, cuando ocurre la primera crisis del petróleo y el crecimiento del tránsito se reduce bruscamente, comienzan a aparecer los primeros intentos por crear soluciones más variadas para enfrentarse al tema de congestión del transporte. El desarrollo de calles integradas comenzó con los *woonerfs** holandeses, pero rápidamente se expandieron por toda Europa. El concepto de calmar el tránsito ganó popularidad en la década de 1970, y empezaron a introducirse calles tranquilas y con juegos. Esta nueva clase de calles redujeron la velocidad de circulación, logrando que sean más amigables y seguras para todo tipo de tránsito.

En las últimas décadas, ideas como la integración y la reorganización del tránsito se han expandido a lo largo de todo el mundo. La última novedad son las calles compartidas, que funcionan perfectamente bien siempre y cuando esté muy claro que los peatones tienen la prioridad.

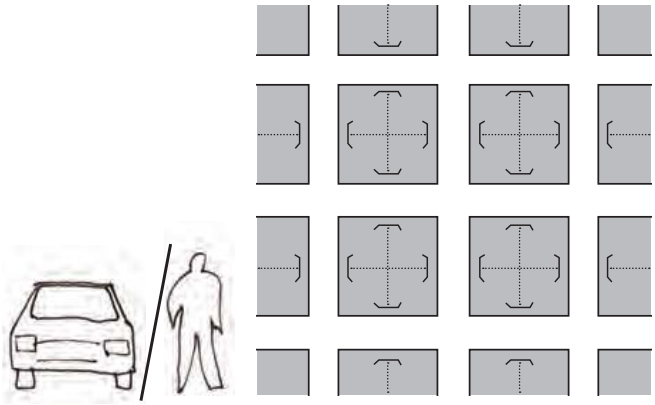
### Los Ángeles, California

La integración del tránsito basada en el tránsito de alta velocidad. Un sistema directo con poca seguridad. Las calles prácticamente no pueden ser usadas para otra cosa que no sea la circulación vehicular.



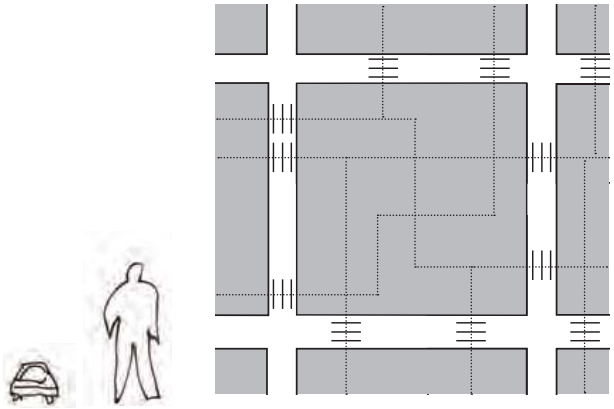
### Radburn, Nueva Jersey

La separación de los sistemas de tránsito en Radburn comenzó en 1928. Un sistema caro y complicado, compuesto por túneles peatonales, caminos y senderos paralelos. Los estudios demostraron que esta disposición, que en teoría pareciera mejorar la seguridad del tránsito, en realidad funciona de modo poco satisfactorio, ya que los peatones optan por los trayectos más cortos en vez de los más seguros.



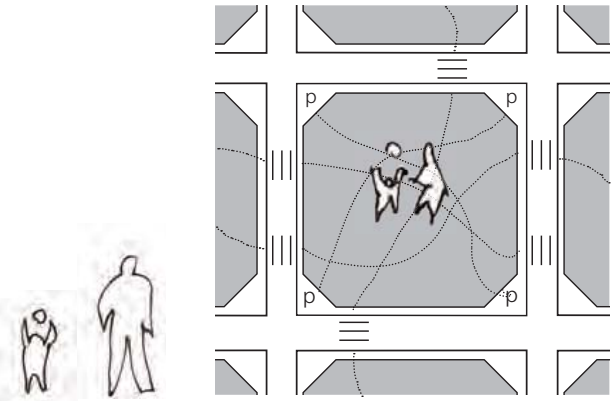
### Delft, Holanda

La integración del tránsito, basada en los principios del tránsito lento, comenzó a implementarse en Delft en 1969. Un sistema simple, directo y seguro, que mantiene la calle como espacio público de mayor importancia. Cuando los automóviles deben acercarse a un edificio, la integración del tránsito con prioridad peatonal es claramente la mejor opción.



### Venecia, Italia

La ciudad peatonal, donde la transición del tránsito veloz al más lento ocurre en la periferia urbana o en los límites de la zona residencial. Un sistema simple y directo, con un mayor nivel de seguridad para las personas.




Fuente: Jan Gehl, *Life Between Buildings* (1971),
6º ed., The Danish Architectural Press, 2010.
Desarrollado posteriormente por
Gehl Architects — Urban Quality Consultants, 2009.



Vistas sin obstrucción, distancias cortas, movimiento lento cara a cara, qué más podría uno esperar de una experiencia urbana (situación de intercambio producida en una vereda, Karl Johan Gate, Oslo, Noruega).

## Alentar o rechazar — viendo y oyendo a otros

En el capítulo 1, indicamos cómo ver y escuchar a las personas es el modo más común (y el más importante) como la gente se relaciona en el espacio público. Bajo cualquier tipo de circunstancias, la posibilidad de ver y escuchar a otros nos provee información y un resumen de lo que está ocurriendo alrededor nuestro. También puede ser un puntapié inicial: todas las relaciones duraderas comienzan por el hecho de verse y oírse mutuamente.

En el capítulo 2 se mostró cómo las personas, a lo largo de toda su historia evolutiva, han sido seres lineales, frontales y horizontales, que se mueven a una velocidad de 5 km por hora. Este hecho ha sido el punto a partir del cual se ha desarrollado nuestro aparato sensorial. Los sentidos también impactan en el modo que las personas entran en contacto, como se vio en el segundo capítulo.

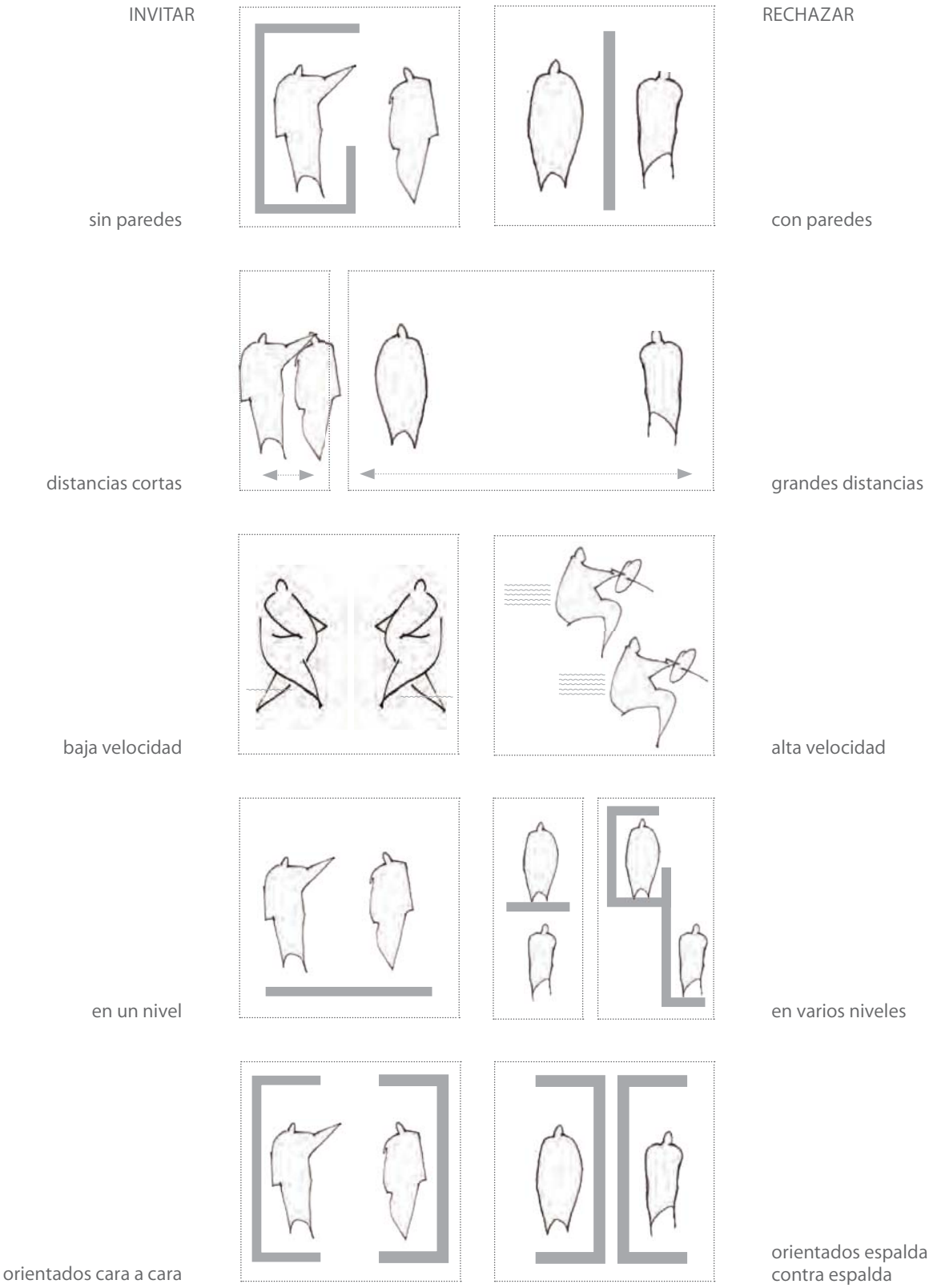
Con este dato en mente, es sencillo concluir cómo el planeamiento puede crear condiciones tanto para alentar como para rechazar este tipo de intercambios entre los individuos.

Para alentar a que la gente se vea y se escuche, es necesario asegurar vistas sin obstáculos, distancias cortas, baja velocidad de movimiento y mantener a todos en un mismo nivel y orientados hacia los puntos más focales del espacio.

Al mirar más de cerca estos prerrequisitos, vemos que estos mismos lineamientos son los que estructuran las antiguas ciudades peatonales y cualquier senda peatonal vital del mundo.

Por otro lado, la presencia de líneas de visión bloqueadas, grandes distancias, altas velocidades, múltiples niveles espaciales y orientaciones que alejan a las personas unas de otras, evita que la gente pueda verse y oírse.

No sorprende ver que estas características se encuentran en numerosas nuevas áreas urbanas, zonas residenciales y suburbios.




Fuente: Jan Gehl, *Life Between Buildings* (1971), 6º ed., The Danish Architectural Press, 2010.




Si miramos de cerca la Plaza del Campo, en Siena, Italia, uno de los espacios públicos que mejor funciona en el mundo, vemos que se han respetado todos los criterios esenciales de calidad.

## La ciudad a la altura de los ojos: 12 criterios de calidad

"La ciudad a la altura de los ojos" es el título del capítulo 4, donde repasamos de manera exhaustiva cuáles son los criterios de calidad pertinentes.

Antes de debatir sobre cualquier otra cuestión, es necesario asegurar la protección de las personas de la inseguridad, de riesgos de daño físico y de molestas influencias sensoriales, particularmente los efectos negativos del clima. Si algunos de estos problemas no están resueltos, atender correctamente a los otros puede resultar inútil.

El próximo paso es asegurarse de que los espacios sean cómodos y alienten a las personas a realizar las actividades más identificadas con lo público: caminar, pararse, sentarse, mirar, conversar, hablar, escuchar y expresarse. A su vez, parte del trabajo de mantener estos lugares en estado óptimo es crear condiciones de uso tanto para la noche como para el día, al igual que para todas las estaciones del año.

Potenciar los factores positivos de cada sitio tiene que ver con asegurar una buena escala humana, crear oportunidades para disfrutar del buen clima de cada región, como así también generar posibilidades para el disfrute sensorial y la experiencia estética. La buena arquitectura y el diseño son parte del último criterio, el número 12. Éste debería ser un concepto globalizador, que incluya a todas las otras áreas. A su vez, es importante señalar que la arquitectura y el diseño no pueden estar divorciados de los otros criterios empleados.

Es interesante observar que los espacios urbanos más refinados y que mejor funcionan en todo el mundo despliegan una adecuada implementación de todos los factores cualitativos mencionados. Nada puede ser dejado de lado.

## protección

**Protección del tránsito y los accidentes — sensación de seguridad física**



- Protección para los peatones
- Eliminar el temor al tránsito

**Protección del crimen y la violencia — sensación de seguridad**



- Ámbito público vital
- Miradas en la calle
- Funciones que se solapan de día y de noche
- Buena iluminación

**Protección de las molestas experiencias sensoriales**



- Viento
- Lluvia y nieve
- Frío y calor
- Polución
- Polvo, ruido, reflejos del sol

## confort

**Oportunidades para caminar**



- Lugares para caminar
- Ausencia de obstáculos
- Buenas superficies
- Accesibilidad para todos
- Fachadas interesantes

**Oportunidades para permanecer**



- Efecto de borde y zonas atractivas donde pararse y permanecer
- Apoyaturas donde pararse

**Oportunidades para sentarse**



- Zonas para sentarse
- Aprovechar las ventajas: la vista, el sol y las personas
- Buenos lugares donde sentarse
- Bancos en donde descansar

**Oportunidades para mirar**



- Distancias razonables
- Visuales sin obstáculos
- Vistas interesantes
- Iluminación artificial (cuando oscurece)

**Oportunidades para hablar y escucharse**



- Bajos niveles de ruido
- Equipamiento urbano que ofrezca lugares donde se pueda charlar

**Oportunidades para el juego y el ejercicio**



- Alentar a la creatividad, la actividad física, el ejercicio y el juego
- De día y de noche
- En verano y en invierno

## placer

**Escala**



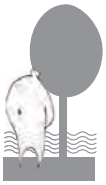
- Edificios y espacios diseñados acorde con la escala humana

**Oportunidades para disfrutar los aspectos positivos del clima**



- El sol y la sombra
- El calor y el fresco
- Las brisas

**Oportunidades para mirar**



- Buen diseño y detalles adecuados
- Buenos materiales
- Visuales atractivas
- Árboles, plantas y agua

Fuente: Gehl, Gemzøe, Kirknæs, Søndergaard, "New City Life," The Danish Architectural Press, 2006.
Desarrollado posteriormente por Gehl Architects — Urban Quality Consultants, 2009.




## La ciudad a la altura del ojo — diseñar la planta baja

La información vertida en el capítulo 3 sobre cómo fortalecer la vitalidad de la ciudad enfatizaba la importancia de la planta baja, como una manera de hacer que una urbe se haga más atractiva y funcional. Esta es la zona de intercambio entre los edificios y la ciudad, donde se encuentran la vida interior y la exterior. Es aquí también donde los peatones tienen la posibilidad de vivir distintas experiencias, tanto grandes como pequeñas.

En las últimas décadas se vio un retroceso en el esfuerzo dedicado a diseñar la planta baja de un edificio, y en su reemplazo aparecieron grandes unidades, fachadas cerradas y ciegas, como la escasez de detalles.

Estos acontecimientos hicieron que muchas calles se convirtieran en territorio desierto, donde no había peatones ni vida urbana, lo que incrementaba la sensación de inseguridad una vez caída la noche.

Con estos datos en mente fue que en Estocolmo, Suecia, se desarrolló una escala que contaba con cinco niveles, para poder tener un registro de lo que sucedía en las plantas que abrían a la vereda, de cara a un masivo proyecto de renovación urbana que se encaró en 1990. Gracias a esta medida se pudo obtener un relevamiento general de cuáles áreas y calles debían intervenirse (más información en la página 81). Este tipo de registros puede ser usado para realizar comparaciones entre ciudades y distritos; también pueden ser empleados como un punto de partida para establecer una política activa que asegure la presencia de ámbitos atractivos que abren a la vereda en las calles más importantes de la ciudad (ver página 78).

En los últimos años, numerosas ciudades han usado estos relevamientos que miden el grado de atractivo de un planta baja como parte de sus iniciativas por crear y desarrollar espacio público de buena calidad.




**A — activo**

Muchas unidades, numerosas puertas
(15 a 20 puertas por cada 100 metros)
Gran variedad de funciones
Ninguna fachada ciega y pocos locales vacíos
Frentes de edificios con relieves interesantes
Resolución vertical de la fachada
Detalles y materiales de calidad




**B — amistoso**

Unidades relativamente pequeñas
(10 a 14 puertas por cada 100 metros)
Variedad funcional relativa
Un cierto número de fachadas ciegas y locales vacíos
Frentes de edificios con relieve
Numerosos detalles



**C — mixto**

Unidades grandes y pequeñas
(6 a 10 puertas por cada 100 metros)
Modesta variación funcional
Un cierto número de fachadas ciegas y locales vacíos
Frentes de edificios con escasos relieves
Pocos detalles



**D — aburrido**

Grandes unidades, pocas puertas
(2 a 5 puertas por cada 100 metros)
Variedad funcional casi nula
Gran cantidad de unidades ciegas y sin aspectos interesantes
Ausencia de detalles prácticamente total



**E — inactivo**

Grandes unidades, pocas puertas y a veces hasta ninguna
(0 a 2 puertas por cada 100 metros)
Ausencia de variedad funcional
Unidades ciegas y pasivas
Fachadas uniformes, sin aspectos atractivos que observar

Fuente: "Close Encounters With Buildings", Urban Design International, 2006. Desarrollado posteriormente por Gehl Architects—Urban Quality Consultants, 2009.




Calles de un sentido: mayor volumen de automóviles y mayor velocidad, pero esto desemboca en un ámbito más ruidoso y agresivo (Nueva York).




Calles de dos manos, con dos carriles para automóviles, bicisendas, árboles y una zona divisoria: una calle más atractiva y segura (una vía urbana de Copenhague que fue rediseñada).

## Por favor, reordenemos las prioridades

A lo largo de los muchos años en que el tránsito vehicular ha crecido de manera exponencial, los ingenieros de transporte del mundo han buscado distintos métodos con los cuales incrementar la capacidad de tránsito de las calles. En esta página, y en las que siguen, mostraremos ideas que buscan incrementar el espacio para los automóviles en las calles. El problema con este tipo de disposiciones es que han empeorado sistemáticamente las condiciones para los peatones.

Para que los planificadores urbanos puedan incorporar la dimensión humana, es necesario que reevalúen todas las iniciativas tendientes a mejorar la capacidad vehicular que se han llevado a cabo en las ciudades. Como se muestra en las páginas siguientes, hay una solución para cada uno de esos problemas donde el peatón está incluido.

Es tiempo de reordenar nuestras prioridades.

Obstáculos en las veredas
*Córdoba, Argentina*





… o una experiencia peatonal digna
*Riga, Letonia*

Veredas angostas
*Londres, Inglaterra*





… o una distribución espacial más equitativa
*Copenhague, Dinamarca*

Solicitar el cruce de calles
*Sidney, Australia*







… o una educada forma de informar
*Copenhague, Dinamarca*

Semáforo rojo tintineante que urge a las personas a apurar el paso para poder cruzar
*Nueva York, Estados Unidos*






… o una educada forma de informar
*Copenhague, Dinamarca*

Largas esperas
*Tokio, Japón*





… o un equilibrio
entre el tiempo de espera
y la caminata
*Copenhague, Dinamarca*

Vallas a lo largo de
una vereda
*Londres, Inglaterra*





… o respeto por
los trayectos elegidos
por los peatones
*Kensington, Londres, Inglaterra*

Puentes peatonales
*Nagoya, Japón*





… o cruce directo
al nivel de la calle
*Copenhague, Dinamarca*

Túneles peatonales
*Zürich, Suiza*
*(previo a una reforma)*





… o cruce directo
al nivel de la calle
*Zürich, Suiza*
*(luego de una reforma)*

Pasar de una
isla peatonal a otra
*Sidney, Australia*





… o cruces peatonales
sin interrupciones
*Copenhague, Dinamarca*





Interrupciones en intersecciones menores
*Londres, Inglaterra*





… o veredas y bicisendas que atraviesan las calles menores
*Copenhague, Dinamarca*

Veredas interrumpidas por un acceso para automóviles
*Londres, Inglaterra*





… o veredas que continúan sin interrupciones
*Copenhague, Dinamarca*

Carriles de giro libre que son confusos
*Sidney, Australia*





… o simples intersecciones
*Brisbane, Australia*

Cruces de calles que parecen carreras de obstáculos
*Londres, Inglaterra*





… o simples cruces
*Copenhague, Dinamarca*

Peatones que se ven maltratados en una esquina Bilbao, España
*(previo a una reforma)*





… o respeto por el cruce peatonal
*Bilbao, España*
*(luego de una reforma)*

Fuente: Gehl Architects — Urban Quality Consultants, 2009.


Jule déboule



# Anexo

# Notas

## Capítulo 1

[1] Jane Jacobs, *Muerte y vida de las grandes ciudades* (Madrid: Ediciones Península, 1967).
[2] Le Corbusier. *A propósito del urbanismo* (Barcelona: Poseidón, 1980).
[3] The City of New York and Mayor Michael R. Bloomberg, *Plan NYC. A Greener, Greater New York* (Nueva York: The City of New York, 2007).
[4] New York City Department of Transportation, *World Class Streets: Remaking New York City's Public Realm* (Nueva York: New York City Department of Transportation, 2009).
[5] Mayor of London, Transport for London, Central London. *Congestion Charging. Impacts Monitoring. Sixth Annual Report, July 2008* (Londres: Transport for London, 2008).
[6] City of Copenhagen, *Copenhagen City of Cyclists — Bicycle Account 2008* (Copenhague: City of Copenhagen, 2009).
[7] Entre los residentes de Copenhague que trabajan o estudian en la ciudad, el 55% usa la bicicleta como medio de transporte. Ibid: 8.
[8] Mayor of London, Transport of London, Central London. *Congestion Charging. Impacts Monitoring. Sixth Annual Report, July 2008* (Londres: Transport for London, 2008).
[9] City of Copenhagen, *Copenhagen City of Cyclists — Bicycle Account 2008* (Copenhague: City of Copenhagen, 2009).
[10] Jan Gehl y Lars Gemzøe, *Public Spaces Public Life*, Copenhagen, 3rd ed. (Copenhague: The Danish Architectural Press and The Royal Danish Academy of Fine Arts School of Architecture Publishers, 2004): 59.
[11] Jan Gehl, Lars Gemzøe, Sia Kirknæs, Britt Sternhagen, *New City Life* (Copenhague: The Danish Architectural Press, 2006).
[12] City of Melbourne, Gehl Architects, *Places for People* (Melbourne: City of Melbourne, 2004).
[13] 1968-estudio: Jan Gehl, "Mennesker til fods", *Arkitekten*, no. 20 (1968): 429-446. 1986-studio: Karin Bergdahl, Jan Gehl, Aase Steensen, "Byliv 1986. Bylivet i Københavns indre by brugsmønstre og udviklingsmønstre 1968-1986", *Arkitekten*, ed. especial no. 12 (1987); 1995-estudio: Jan Gehl and Lars Gemzøe, *Public Spaces Public Life*, Copenhagen, 3º ed. (Copenhague: The Danish Architectural Press and The Royal Danish Academy of Fine Arts School of Architecture Publishers, 2004); Jan Gehl, Lars Gemzøe, Sia Kirknæs, Britt Sternhagen, *New City Life* (Copenhague: The Danish Architectural Press, 2006).
[14] Datos de Gehl Arquitectos que no han sido publicados.
[15] City of Melbourne, Gehl Architects, *Places for People* (Melbourne: City of Melbourne, 2004).
[16] Ibid.
[17] Jan Gehl, "Public Spaces for a Changing Public Life", *Topos: European Landscape Magazine*, no. 61 (2007): 16-22.
[18] Ibid.
[19] 19 Sobre "vida entre edificios", ver *La humanización del espacio urbano*, Jan Gehl (Barcelona: Reverte, 2006).
[20] The City of New York and Mayor Michael R. Bloomberg, *Plan NYC: A Greener, Greater New York* (Nueva York: The City of New York, 2007).
[21] Gehl Arquitectos, datos no publicados.
[22] Carolyne Larrington (trad.), *The Poetic Edda* (Oxford: Oxford University Press, 1996).
[23] Jan Gehl; Lars Gemzøe, *Public Spaces Public Life*, Copenhagen, 3º ed. (Copenhague: The Danish Architectural Press and The Royal Danish Academy of Fine Arts School of Architecture Publishers, 2004).
[24] Jane Jacobs, *Muerte y vida de las grandes ciudades*. Ediciones Península, Madrid, 1967.
[25] Estadísticas de Dinamarca, cifras de 2009, <statistikbanken.dk>.

### Notas del traductor

* La expresión hace un juego de palabras con el título del libro *Un mundo feliz*, de Aldous Huxley.
** La *Edda poética* es una colección de poemas nórdicos escritos en islandés, que se cree fueron compuestos alrededor del año 1000.

## Capítulo 2

[1] Edward T. Hall, *El lenguaje silencioso* (Madrid: Alianza, 1989).
[2] Edward T. Hall, *La dimensión oculta* (México: Siglo XXI, 1999). Jan Gehl, *La humanización del espacio urbano* (Barcelona: Reverte, 2006): 63-72.

[3] Jan Gehl, *La humanización del espacio urbano* (Barcelona: Reverte, 2006): 64-67.
[4] Ibid.
[5] Allan R. Tilley and Henry Dreyfuss Associates, *The Measure of Man and Woman. Human Factors in Design*, edición revisada (Nueva York: John Wiley & Sons, 2002).
[6] Ibid.
[7] Ver la ilustración del experimento de la distancia, pág. 40.
[8] Jan Gehl, *La humanización del espacio urbano* (Barcelona: Reverte, 2006): 69-72.
[9] Edward T. Hall, *La dimensión oculta* (México: Siglo XXI, 1999).
[10] Ibid.

## Capítulo 3

[1] Valores aproximados basados en la información provista por Bo Grönlund, de la Escuela de Arquitectura de la Academia Real de Bellas Artes, Copenhague.
[2] Ver también Camilla Richter-Friis van Deurs, *uderum udeliv* (Copenhague: The Royal Danish Academy of Fine Arts School of Architecture, 2010); Jan Gehl, "Soft Edges in Residential Streets", *Scandinavian Housing and Planning* Research 3 (1986): 89-102.
[3] Jan Gehl, "Mennesker til fods", *Arkitekten*, no. 20 (1968). Estas cifras se verificaron en 2008 con conclusiones similares.
[4] Jan Gehl, "Soft Edges in Residential Streets", *Scandinavian Housing and Planning Research* 3 (1986): 89-102.
[5] Jan Gehl, "Public Spaces for a Changing Public Life", *Topos*, no. 61 (2007): 16-22.
[6] Jan Gehl, "Soft Edges in Residential Streets", *Scandinavian Housing and Planning Research* 3 (1986): 89-102.
[7] Ibid.
[8] Miloš Bobi´c, *Between the Edges: Street Building Transition as Urbanity Interface* (Bussum, the Netherlands: Troth Publisher Bussum, 2004).
[9] Michael Varming, *Motorveje i landskabet* (Hørsholm: Statens Byggeforsknings Institut, SBi, byplanlægning, 12, 1970).
[10] Jan Gehl, "Close Encounters with Buildings", *Urban Design International*, no. 1 (2006): 29-47. Primera edición en danés: Gehl, Jan, L. J. Kaefer, S. Reigstad, "Nærkontakt med huse", *Arkitekten*, no. 9 (2004): 6-21.
[11] Jan Gehl, "Close Encounters with Buildings", *Urban Design International*, no. 1 (2006): 29-47.
[12] Jan Gehl, "Close Encounters with Buildings", *Urban Design International*, no. 1 (2006): 29-47.
[13] Jan Gehl, *Public Spaces and Public Life in Central Stockholm* (Estocolmo: City of Stockholm, 1990).
[14] Jan Gehl, en conversación con Ralph Erskine.
[15] Jan Gehl, *The Interface Between Public and Private Territories in Residential Areas* (Melbourne: Department of Architecture and Building, University of Melbourne, 1977).
[16] Ibid.
[17] Aase Bundgaard, Jan Gehl and Erik Skoven, "Bløde kanter. Hvor bygning og byrum mødes", *Arkitekten*, no. 21 (1982): 421-438.
[18] Jan Gehl, "Soft Edges in Residential Streets", *Scandinavian Housing and Planning Research* 3 (1986): 89-102.
[19] Camilla van Deurs, "Med udkig fra altanen: livet i boligbebyggelsernes uderum anno 2005", *Arkitekten*, no. 7 (2006): 73-80.
[20] Camilla van Deurs, "Med udkig fra altanen: livet i boligbebyggelsernes uderum anno 2005", *Arkitekten*, no. 7 (2006): 73-80.
[21] Christopher Alexander, *Un lenguaje de patrones* (Barcelona: Gustavo Gili, 1980).
[22] Camilla van Deurs and Lars Gemzøe, "Gader med og uden biler", *Byplan*, no. 2 (2005): 46-57.
[23] Jane Jacobs, *Muerte y vida de las grandes ciudades* (Madrid: Ediciones Península, 1967).
[24] Jan Gehl, Lars Gemzøe, Sia Kirknæs, Britt Sternhagen, *New City Life* (Copenhague: The Danish Architectural Press, 2006): 28.
[25] Ibid.
[26] Bo Grönlund, "Sammenhænge mellem arkitektur og kriminalitet", *Arkitektur der forandrer*, ed. Niels Bjørn (Copenhague: Gads Forlag, 2008): 64-79. Thorkild Ærø, Gunvor Christensen, *Forebyggelse af kriminalitet i boligområder* (Hørsholm: Statens Byggeforsknings Institut, 2003).
[27] Oscar Newman, *Defensible Space: Crime Prevention Through Urban Design* (Nueva York: Macmillan, 1972).
[28] Peter Newman, Jeffrey Kenworthy, *Sustainability and Cities: Overcomming Automobile Dependency* (Washington, D.C.: Island Press, 1999).
[29] Peter Newman, Timothy Beatley, Heather Boyer, *Resilient Cities: Responding to Peak Oil and Climate Change* (Washington DC: Island Press, 2009).
[30] City of Copenhagen, Copenhagen City of Cyclists – Bicycle Account 2008 (Copenhague: City of Copenhagen, 2009).
[31] Las ilustraciones están basadas en datos recogidos entre 2000 y 2007. World Health Organization, *World Health Statistics 2009* (Francia: World Health Organization, 2009).
[32] World Health Organization, *World Health Statistics 2009* (Francia: World Health Organization, 2009).
[33] Centro para el Control de las Enfermedades y la Prevención: <www.cdc.gov/Features/ChildhoodObesity> (consultado el 21 de enero de 2009).
[34] World Health Organization, *World Health Statistics 2009* (Francia: World Health Organization, 2009).
[35] Chanam Lee, Anne Vernez Moudon, "Neighbourhood

Design and Physical Activity", *Building Research & Information* (Londres: Routledge 36:5, 2008): 395-411.

Notas del traductor

*,** Los términos *Townhouse* y *Row House* hacen referencia a una tipología de vivienda urbana y unifamiliar que fue intensamente empleada en los países nórdicos a lo largo del siglo XIX.

*** *Sivegader* es el término usado en los países escandinavos para designar las calles donde tienen prioridad los peatones y los ciclistas.

**** Oscar Newman fue un arquitecto y urbanista que formuló la teoría del espacio defendible, la cual relacionaba las variables de seguridad y prevención del delito con el diseño de una comunidad o de un barrio.

## Capítulo 4

[1] Jan Gehl, "Mennesker til fods", *Arkitekten*, no. 20 (1968): 429-446. La velocidad a la que se caminaba en Strøget fue verificada nuevamente en 2008 y se llegó a una conclusión similar.

[2] Peter Bosselmann, *Representation of Places: Reality and Realism in City Design* (Berkeley, CA: University of California Press, 1998).

[3] Gehl Architects, *Towards a Fine City for People: Public Spaces and Public Life — London 2004* (Londres: Transport for London, 2004); New York City Department of Transportation, *World Class Streets: Remaking New York City's Public Realm* (Nueva York: New York City Department of Transportation, 2008); Gehl Architects, *Public Spaces, Public Life. Sydney 2007* (Sidney: City of Sydney, 2007).

[4] William H. Whyte, <pps.org/info/placemakingtools/placemakers/wwhyte> (consultado el 8 de febrero de 2010); John J. Fruin, *Designing for Pedestrians: A level of service concept* (Department of Transportation, Planning and Engineering, Polytechnic Institute of Brooklyn, 1970): 51.

[5] Gehl Architects, *Towards a Fine City for People. Public Spaces and Public Life — London 2004* (Londres: Transport for London, 2004).

[6] Gehl Architects, *Public Spaces and Public Life. City of Adelaide 2002* (Adelaida: City of Adelaide, 2002).

[7] Gehl Architects, *Public Spaces, Public Life. Sydney 2007* (Sidney: City of Sydney, 2007).

[8] Jan Gehl, "Mennesker til fods", *Arkitekten*, no. 20 (1968): 429-446. Verificado en 2008 con conclusiones similares.

[9] Jan Gehl, *Public Space. Public Life in Central Stockholm 1990* (Estocolmo: City of Stockholm, 1990).

[10] Jan Gehl, *Stadsrum & stadsliv i Stockholms city* (Estocolmo: Stockholms Fastighetskontor and Stockholms Stadsbyggnadskontor, 1990).

[11] William H. Whyte, *The Social Life of Small Urban Spaces*, film producido por The Municipal Art Society (New York 1990).

[12] Jan Gehl, "Soft edges in residential streets", *Scandinavian Housing and Planning Research* 3, (1986): 89-102; Jan Gehl, *Stadsrum & Stadsliv i Stockholms City* (Estocolmo: Stockholms Fastighetskontor. Stockholms Stadsbyggnadskontor, 1991). Jan Gehl, "Close encounters with buildings", *Urban Design International*, no. 1 (2006): 29-47; Camilla van Deurs, "Med udkig fra altanen: livet i boligbebyggelsernes uderum anno 2005", *Arkitekten*, no. 7 (2006): 73-80.

[13] Datos de Filadelfia: Gehl Architects, sin publicar. Datos de Perth: Gehl Architects, *Perth 2009. Public Spaces & Public Life* (Perth: City of Perth, 2009): 47. Datos de Estocolmo: Gehl Architects, sin publicar. Datos de Copenhague: Jan Gehl, Lars Gemzøe, Sia Kirknæs, Britt Sternhagen, *New City Life* (Copenhague: The Danish Architetural Press, 2006): 41. Datos de Melbourne 1993, 2004: City of Melbourne y Gehl Architects, *Places for People. Melbourne 2004* (Melbourne: City of Melbourne, 2004): 32.

[14] Jan Gehl, Lars Gemzøe, Sia Kirknæs, Britt Sternhagen, *New City Life* (Copenhague: The Danish Architectural Press 2006). City of Melbourne and Gehl Architects, *Places for People.* Melbourne 2004 (Melbourne: City of Melbourne, 2004).

[15] Joseph A. Salvato, Nelson L. Nemerow og Franklin J. Agardy, eds. *Environmental Engineering*, (Hoboken, Nueva Jersey: John Wiley and Sons, 2003).

[16] Jan Gehl *et al.*, "Studier i Burano", *Arkitekten*, no. 18 (1978).

[17] Gehl Architects (Londres 2004): ibid. Gehl Architects (Sydney 2007) ibid. New York City Department of Transportation (2008), ibid.

[18] Camillo Sitte, *Construcción de ciudades según principios artísticos* (Barcelona: Canosa, 1926).

[19] Peter Bosselmann *et al.*, *Sun, Wind, and Comfort: A Study of Open Spaces and Sidewalks in Four Downtown Areas* (Environmental Simulation Laboratory, Institute of Urban and Regional Development, College of Environmental Design, University of California, Berkeley, 1984): 19-23.

[20] Inger Skjervold Rosenfeld, "Klima og boligområder", *Landskap*, vol. 57, no. 2 (1976): 28-31.

[21] Peter Bosselmann, The Coldest Winter I Ever Spent: The Fight for Sunlight in San Francisco, documental producido por Peter Bosselmann, 1997.

[22] En el caso de San Francisco, ver: Peter Bosselmann *et al.*, *Sun, Wind, and Comfort: A Study of Open Spaces and Sidewalks in Four Downtown Areas* (Environmental Simulation Laboratory, Institute of Urban and Regional Development, College of Environmental Design, University of California, Berkeley, 1984). Peter Bosselmann, *Urban Transformation* (Washington DC: Island Press, 2008).

[23] William H. Whyte, *City: Rediscovering the Center* (Nueva York: Doubleday, 1988).

[24] The City of New York and Mayor Michael R. Bloomberg, *Plan NYC: A Greener, Greater New York* (Nueva York: The City of New York, 2007).
[25] Figuras provistas por la ciudad de Copenhague.
[26] City of Copenhagen, *Copenhagen City of Cyclists — Bicycle Account 2006* (Copenhague: City of Copenhagen, 2006).
[27] Eric Britton and Associates, *Vélib. City Bike Strategies. A New Mobility Advisory Brief* (París: Eric Britton and Associates, 2007).

Notas del traductor

* La "Caminata Nórdica" es un tipo de ejercicio realizado al aire libre, donde las personas caminan con la ayuda de unos bastones parecidos a los que se usan para esquiar.
** Los *Rickshaws* son un medio de transporte que se desplaza en base a la tracción humana, ya sea a pie o en bicicleta.

## Capítulo 5

[1] Datos de la ilustración: Gehl Architects, *City to waterfront — Wellington October 2004. Public Spaces and Public Life Study* (Wellington: City of Wellington, 2004). Gehl Architects, *Downtown Seattle Public Space & Public Life* (Seattle: International Sustainability Institute, 2009); Gehl Architects, *Public Spaces, Public Life. Sydney 2007* (Sidney: City of Sydney, 2007). Gehl Architects, *Stockholmsförsöket och stadslivet i Stockholms innerstad* (Estocolmo: City of Stockholm, 2006); Gehl Architects, *Public Spaces, Public Life. Perth 2009* (Perth: City of Perth, 2009). New York City, Department of Transportation (DOT), *World Class Streets* (Nueva York: DOT, 2009); Gehl Architects, *Towards a Fine City for People. Public Spaces and Public Life — London 2004* (Londres: Transport for London 2004); City of Melbourne and Gehl Architects, *Places for People. Melbourne 2004* (City of Melbourne, 2004); Jan Gehl, Lars Gemzøe, Sia Kirknæs, Britt Sternhagen, *New City Life* (Copenhague: The Danish Architectural Press, 2006).
[2] Sobre espacio público y vida pública en Copenhague, ver: 1968: Jan Gehl, "Mennesker til fods", *Arkitekten*, no. 20 (1968): 429-446; 1986-estudio: Karin Bergdahl, Jan Gehl & Aase Steensen, "Byliv 1986. Bylivet i Københavns indre by brugsmønstre og udviklingsmønstre 1968–1986", *Arkitekten*, ed. especial (1987); 1995-estudio: Jan Gehl and Lars Gemzøe, *Public Spaces – Public Life*, 3º ed. (Copenhague, The Danish Architectural Press and The Royal Danish Academy of Fine Arts School of Architecture Publishers, 2004); 2005-estudio: Jan Gehl, Lars Gemzøe, Sia Kirknæs, Britt Sternhagen, *New City Life* (Copenhague: The Danish Architectural Press, 2006).
[3] Varios de estos proyectos pueden descargarse de <www.gehlarchitects.dk>.
[4] Jan Gehl, Lars Gemzøe, *Public Spaces Public Life*, Copenhagen, 3º ed. (Copenhague: The Danish Architectural Press and The Royal Danish Academy of Fine Arts School of Architecture Publishers, 2004): 62.

## Capítulo 6

[1] *The Endless City: The Urban Age Project by the London School of Economics and Deutsche Bank's Alfred Herrhausen Society*, eds. Ricky Burdett and Deyan Sudjic (Londres: Phaidon, 2007): 9.
[2] Population Division of Economic and Social Affairs, United Nations Secretariat, "The World of Six Billion", United Nations 1999, p. 8, <www.un.org/esa/population/publications/sixbillion/sixbilpart1.pdf>.
[3] Ibid.
[4] *The Endless City: The Urban Age Project by the London School of Economics and Deutsche Bank's Alfred Herrhausen Society*, eds. Ricky Burdett and Deyan Sudjic (Londres: Phaidon, 2007): 9.
[5] Mahabubul Bari and Debra Efroymson, *Dhaka Urban transport project's after project report: a critical review* (Dhaka: Roads for People, WBB Trust, abril 2006). Mahabubul Bari and Debra Efroymson, *Improving Dhaka's Traffic Situation: Lessons from Mirpur Road* (Dhaka: Roads for People, febrero 2005).
[6] Enrique Peñalosa, "A dramatic Change towards a People City — the Bogota Story", keynote address presented at the conference Walk 21 — V *Cities For People*, junio 9-11, 2004, Copenhague, Dinamarca.
[7] Barbara Sourthworth, "Urban Design in Action: The City of Cape Town's Dignified Places Programme — Implementation of New Public Spaces towards Integration and Urban Regeneration in South Africa", *Urban Design International*, no. 8 (2002): 119-133.
[8] Entrevista inédita con Ralph Erskine como parte del documental de Lars Oxfeldt Mortensen, *Cities for People, a nordic coproduction*, DR, SR, NRK, RUV, YLE, 2000.

Nota del traductor

* En este caso, se llama "ciclovía" a la calle de tránsito vehicular que se cierra los fines de semana para ser usada por bicicletas.

## Capítulo 7

Nota del traductor

* *Woonerfs*: Es un tipo de calle implementado en Holanda, donde los peatones y los ciclistas tienen prioridad legal por sobre los vehículos.

# Bibliografía


**Ærø, Thorkild; G. Christensen.** *Forebyggelse af kriminalitet i boligområder*. Hørsholm: Statens Byggeforsknings Institut, 2003.

**Alexander, Christopher.** *A Pattern Language: Towns, Buildings, Constructions*. Nueva York: Oxford University Press, 1977. Edición castellana: Christopher Alexander, *Un lenguaje de patrones*. Barcelona: Gustavo Gili, 1980.

**Bari, Mahabubul; Debra Efroymson.** *Dhaka Urban Transport Projects*. After project report: A critical review. Roads for People, WBB Trust, abril 2006.

**Bari, Mahabubul; Debra Efroymson.** *Improving Dhaka's Traffic Situation: Lessons from Mirpur Road.* Dhaka: Roads for People, febrero 2005.

**Bobi'c, Miloš.** *Between the Edges: Street Building Transition as Urbanity Interface*. Bussum, the Netherlands: Troth Publisher Bussum, 2004.

**Bosselmann, Peter.** *The coldest winter I ever spent: The fight for sunlight in San Francisco* (documental), productor: Peter Bosselmann, 1997.
**Bosselmann, Peter.** *Representation of Places: Reality and Realism in City Design*. Berkeley, CA: University of California Press, 1998.
**Bosselmann, Peter *et al.*** *Sun, Wind, and Comfort: A Study of Open Spaces and Sidewalks in Four Downtown Areas*. Environmental Simulation Laboratory, Institute of Urban and Regional Development, College of Environmental Design, University of California, Berkeley, 1984.
**Bosselmann, Peter.** *Urban Transformation*. Washington DC: Island Press, 2008.

**Britton, Eric and Associates.** *Vélib. City bike strategies. A new mobility advisory brief*. París: Eric Britton and Associates, noviembre 2007.

**Burdett, Ricky and Deyan Sudjic, eds.** *The Endless City: The Urban Age Project by the London School of Economics and Deutsche Bank's Alfred Herrhausen Society*, Londres: Phaidon, 2007.

**Centers for Disease Control and Prevention:** <www.cdc.gov/Features/> Childhood Obesity (consultado el 21 de enero de 2009).

**City of Copenhagen.** *Bicycle account 2006*. Copenhagen: City of Copenhagen, 2006.
**City of Copenhagen.** *Copenhagen city of cyclists — Bicycle account 2008*. Copenhague: City of Copenhagen, 2009.

**City of Melbourne and Gehl Architects.** *Places for People. Melbourne 2004*. Melbourne: City of Melbourne, 2004.

**City of New York and Mayor Michael R. Bloomberg.** *Plan NYC: A Greener, Greater New York*. Nueva York: The City of New York and Mayor Michael R. Bloomberg, 2007.

**Estadísticas de Dinamarca**, cifras de 2009, <statistikbanken.dk>.

**Fruin, John J.** *Designing for pedestrians. A level of service concept*. Department of Transportation, Planning and Engineering, Polytechnic Institute of Brooklyn, 1970.

**Gehl Architects:** <www.gehlarchitects.dk>.
**Gehl Architects.** *City to waterfront — Wellington October 2004. Public spaces and public life study*. Wellington: City of Wellington, 2004.
**Gehl Architects.** *Downtown Seattle public space & public life*. Seattle: International Sustainability Institute, 2009.
**Gehl Architects.** *Perth 2009. Public spaces & public life*. Perth: City of Perth, 2009.
**Gehl Architects.** *Public spaces and public life. City of Adelaide 2002*. Adelaide: City of Adelaide, 2002.
**Gehl Architects.** *Public spaces, public life*. Sydney 2007. Sydney: City of Sydney, 2007.
**Gehl Architects.** *Stockholmsförsöket och stadslivet i Stockholms innerstad*. Estocolmo: Stockholm Stad, 2006.
**Gehl Architects.** *Towards a fine city for people. Public spaces and public life — London 2004*. Londres: Transport for London, 2004.

**Gehl, Jan.** *Close encounters with buildings. Urban Design international*, no. 1, (2006): 29-47. Primera edición en danés: Gehl, Jan, L. J. Kaefer, S. Reigstad. "Nærkontakt med huse", *Arkitekten*, no. 9, (2004): 6-21.
**Gehl, Jan.** *Life Between Buildings*. Danish Architecture Press, 1971. Edición en castellano: Jan Gehl, *La humanización del espacio urbano*. Barcelona: Reverte, 2006.
**Gehl, Jan.** "Mennesker til fods". *Arkitekten*, no. 20 (1968): 429-446.
**Gehl, Jan.** *The interface between public and private territories in residential areas*. Melbourne: Department of Architecture and Building, University of Melbourne, 1977.
**Gehl, Jan.** *Public Spaces and public life in central Stockholm*. Estocolmo: City of Stockholm, 1990.
**Gehl, Jan.** "Public spaces for a changing public life". *Topos: European Landscape Magazine*, no. 61, (2007): 16-22.
**Gehl, Jan.** "Soft edges in residential streets". *Scandinavian Housing and Planning Research* 3, (1986): 89-102.
**Gehl, Jan; Aa. Bundgaard; E. Skoven.** "Bløde kanter. Hvor bygning og byrum mødes". *Arkitekten*, no. 21 (1982): 421-438.
**Gehl, Jan *et al.*** "Studier i Burano", ed. especial *Arkitekten*, no. 18 (1978).

**Gehl, Jan, K. Bergdahl; Aa. Steensen.** "Byliv 1986. Bylivet i Københavns indre by brugsmønstre og udviklingsmønstre 1968-1986". *Arkitekten*, ed. especial, Copenhague: 1987.
**Gehl, Jan; L. Gemzøe; S. Kirknæs; B. Sternhagen.** *New City Life*. Copenhague: Danish Architectural Press, 2006.
**Gehl, Jan, and L. Gemzøe.** *Public Spaces Public Life Copenhagen*, 3º ed. Copenhague: Danish Architectural Press and The Royal Danish Academy of Fine Arts School of Architecture Publishers, 2004.

**Grönlund, Bo.** "Sammenhænge mellem arkitektur og kriminalitet". *Arkitektur der forandrer*, ed. Niels Bjørn, Copenhague: Gads Forlag, 2008: 64-79.

**Hall, Edward T.** *The Silent Language*. Nueva York: Anchor Books/ Doubleday, 1973. Edición en castellano: Edward T. Hall, *El lenguaje silencioso*, Madrid: Alianza, 1989.
**Hall, Edward T.** *The Hidden Dimension*. Garden City, Nueva York: Doubleday, 1990. Originalmente publicado en 1966. Edición en castellano: Edward T. Hall, *La dimensión oculta*. México: Siglo XXI, 1999.

**Jacobs, Jane.** *The Death and Life of Great American Cities*. Nueva York: Random House, 1961. Edición en castellano: Jane Jacobs, *Muerte y vida de las grandes ciudades*. Madrid: Ediciones Península, 1967.

**Larrington, Carolyne (trad.),** *The Poetic Edda*. Oxford: Oxford University Press, 1996.

**Le Corbusier.** *Propos d'urbanisme*. París: Éditions Bouveillier et Cie., 1946. Edición en inglés: Le Corbusier, Clive Entwistle, *Concerning town planning*. New Haven: Yale University Press, 1948. Edición en castellano: Le Corbusier, *A propósito del urbanismo*. Barcelona: Poseidón, 1980.

**Mayor of London, Transport for London.** *Central London. Congestion Charging. Impacts Monitoring. Sixth Annual Report, July 2008*. Londres: Transport for London, 2008.

**Mortensen, Lars O.** *Livet mellem husene/Life between buildings*, documentary, nordic coproduction DR, SR, NRK, RUV, YLE, 2000.

**Moudon, Anne Vernez; Lee Chanam.** "Neighbourhood design and physical activity". *Building Research & Information* 36 (5), Routledge, Londres (2008): 395-411.

**Newman, Oscar.** *Defensible Space: Crime Prevention Through Urban Design*. Nueva York: Macmillan, 1972.
**Newman, Peter, T. Beatley, and H. Boyer.** *Resilient Cities: Responding to Peak Oil and Climate Change*. Washington DC: Island Press, 2009.
**Newman, Peter, and Jeffrey Kenworthy.** *Sustainability and Cities: Overcoming Automobile Dependency*. Washington: Island Press, 1999.

**New York City Department of Transportation.** *World class streets: Remaking New York City's public realm*. Nueva York: New York City Department of Transportation, 2008.

**Peñalosa, Enrique.** "A dramatic change towards a people city — the Bogota story", artículo presentado en la conferencia Walk 21 — V Cities for people, June 9-11, 2004, Copenhague, Dinamarca.

**Population Division of Economic and Social Affairs. United Nations Secretariat:** "The World of Six Billion", United Nations (1999), <www.un.org/esa/population/publications/sixbillion/sixbilpart1.pdf>.

**Rosenfeld, Inger Skjervold.** "Klima og boligområder". *Landskap*, Vol. 57, no. 2, (1976): 28-31.

**Salvato, Joseph A., Nelson L. Nemerow, and Franklin J. Agardy, eds.** *Environmental Engineering*, Hoboken, Nueva Jersey: John Wiley & Sons, 2003.

**Sitte, Camillo.** *The Art of Building Cities*. Westport, Connecticut: Hyperion Press, reprint 1979 of 1945 version. Primera edición en alemán: Camillo Sitte. *Der Städtebau — künstlerischen Grundsätzen*. Wien: Verlag von Carl Graeser, 1889. Edición en castellano: Camillo Sitte. *Construcción de ciudades según principios artísticos*. Barcelona: Canosa, 1926.

**Sourthworth, Barbara.** "Urban design in action: The city of Cape Town's dignified places programme — implementation of new public spaces towards integration and urban regeneration in South Africa". *Urban Design International* 8 (2002): 119-133.

**Tilley, A.R. and Henry Dreyfuss Associates.** *The Measure of Man and Woman. Human Factors in Design*, edición revisada. Nueva York: John Wiley & Sons, 2002.

**van Deurs, Camilla Damm.** "Med udkig fra altanen: livet i boligbebyggelsernes uderum anno 2005". *Arkitekten*, no. 7 (2006): 73-80.
**van Deurs, Camilla Damm; Lars Gemzøe.** "Gader med og uden biler". *Byplan*, no. 2 (2005): 4-57.
**van Deurs, Camilla Richter-Friis.** *uderum udeliv*. Copenhague: The Royal Danish Academy of Fine Arts School of Architecture Publishers (2010).

**Varming, Michael.** *Motorveje i landskabet.* Hørsholm: Statens Byggeforsknings Institut, SBi, byplanlægning, 12, 1970.

**Whyte, William H.** *City: Rediscovering the Center.* Nueva York: Doubleday, 1988.
**Whyte, William H.** *The Social Life of Small Urban Spaces*. Film producido por The Municipal Art Society of New York, 1990.
**Whyte, William H.,** citado en el sitio web de Project for Public Spaces: <pps.org/info/placemakingtools/placemakers/wwhyte> (consultado el 2 de febrero de 2010).

**World Health Organization.** *World Health Statistics 2009*. Francia: Organización Mundial de la Salud, 2009.

# Ilustraciones y fotos

## Illustraciones

**Le Corbusier,** p. 4
(c) 2010 Artists Rights Society (ARS), New York / ADAGP, Paris / F.L.C.
**Camilla Richter-Friis van Deurs,** ilustraciones restantes

## Fotografías

**Tore Brantenberg,** p. 64 centro; p. 131 arriba
**Adam Brandstrup,** p. 110 centro
**Byarkitektur, Århus Kommune,** p. 16 arriba izquierda
**Birgit Cold,** p. 32 centro
**Department of Transportation, New York City,** p. 11 abajo, izquierda y derecha; p. 190
**Hans H. Johansen,** p. 208 centro
**Troels Heien,** p. 10 centro
**Neil Hrushowy,** p. 8 centro
**Brynjólfur Jónsson,** p. 51 abajo
**Hafen City,** inicio capítulo 5, p. 192-193
**Heather Josten,** p. 208 abajo
**Peter Schulz Jørgensen,** p. 28 arriba izquierda
**Jesper Kirknæs,** inicio capítulo 6, p. 212–213
**Gösta Knudsen,** p. 16 arriba derecha
**Daniel Kukla,** p. V
**Malmø,** p. 201 arriba derecha
**Melbourne,** p. 178 arriba centro, arriba derecha, abajo izquierda y derecha; p. 179, abajo izquierda.
**Paul Moen,** p. 69 abajo derecha
**Kian Ang Onn,** p. 54 arriba derecha
**Paul Patterson,** p. 98 arriba derecha
**Solvejg Reigstad,** p. 154 abajo; p. 166 abajo
**Jens Rørbech,** p. 12 arriba izquierda; p. 22 arriba izquierda
**Naja Rosing-Asvid,** p. 160 centro
**Shaw and Shaw,** p. 15 abajo izquierda y derecha
**Ole Smith,** p. 100 arriba izquierda
**Barbara Southworth,** p. 225; p. 226 arriba derecha
**Sydney,** p. 98 arriba derecha.
**Michael Varming,** p. 206 arriba izquierda
**Bjarne Vinterberg,** p. 92 arriba

**Jan Gehl** and **Gehl Architects,** fotografías restantes

# Índice temático y de nombres

Figuras, fotografías e ilustraciones están indicadas con una "f".

## A


Aberdeen, Escocia, 141f
accidentes ciclísticos
  en Copenhague, Dinamarca, 187f
  en París, Francia, 188-189
actividades al aire libre, 21f
  clima y, 21
  en Dhaka, Bangladesh, 216f
  en Hanoi, Vietnam, 216f
  en Melbourne, Australia, 83f
  en países en vías de desarrollo, 216f, 219
  en Pekín, China, 217f
  en Zanzíbar, Tanzania, 216f
actividades comunes planeadas, 23
actividades del "ir y venir", 72f
actividades de permanencia, 134-137
  en Brighton, Inglaterra, 15f
  cafés de vereda y, 147
  en Copenhague, Dinamarca, 12f
  en Melbourne, Australia, 16
  en Nueva York, 22
  en países en vías de desarrollo, 135f
  en Roma, Italia, 134-135
  en San Francisco, 173
  en Yakarta, Indonesia, 135f
  en zonas de transición, 145
  fachadas rugosas y, 139
  puntos de apoyo y, 139
  vista y, 38
  vitalidad y, 72-73
actividades opcionales, 18f, 20, 21f, 22, 134
actividades necesarias, 18f, 20, 21f, 22, 134
actividades sociales, 18f, 21f
  acción espontánea y, 23
  actividades opcionales como un prerrequisito para, 22
  contactos activos, 22-23
  diversidad en, 22
  actividades opcionales como un prerrequisito para, 22
actividades visuales, 23, 148, 236-237
Adelaida, Australia, 80f, 124, 199f, 200
adoquines, 132f, 133
Aker Brygge, 17f, 57, 69, 73f
  estudios de vida urbana, 72-73
  cafés sobre la vereda, 175f
Alexander, Christopher, 88
Almere, Holanda, 202f
Amman, Jordania, 48f, 98f, 119f, 214f
Amsterdam, Holanda, 173, 187
Andersson, Sven-Ingvar, 51
árboles, 179-180
arcadas, 165
arte en la ciudad, 179
  en Melbourne, Australia, 16, 178-180
asamblea, 29, 232-233
asientos, 140. Ver también mobiliario urbano, cafés de vereda
  atractivos, 140-141
  diseño, 143f
  en Aker Brygge, Oslo, 17f
  en Copenhague, Dinamarca, 143f, 211f
  en Estocolmo, Suecia, 140, 141
  en Halfen, Hamburgo, 143f
  en Hasselt, Bélgica, 144f
  en Sidney, Australia, 143f
  en Venecia, Italia, 143
  estadio, 37-38
  movible, 144-145, 166f
  tiempo de espera, 141
  ubicación, 142f
autobuses.
  Autobús de tránsito Rápido (BRT), 220-224
  en Bogotá, Colombia, 222-223
  en Londres, Inglaterra, 8f
automóviles
  accidentes, 43, 91
  consumo de energía, 105
  escala detrozada y, 55
  escala humana y, 55, 207-209
  estímulos para las personas y, 13
  invasión, 5f, 25–26, 92
  miedo y, 90f
  relaciones de escala y, 54f

## B


balcones, 150f
Barcelona, España, 35, 165
bicicletas
  bicitaxi, 218f
  cruces, 188f
  discapacidad y, 187
  estacionamiento, 105, 185
  seguridad, 90f, 185, 189
  tres ruedas, 186-187
bicisendas, 104f, 105, 188f
  congestión, 187
  en Bogotá, Colombia, 222f
  nieve y, 188f
Bilbao, España, 208f, 245
Bogotá, Colombia, 109, 191
  bicisendas en, 222f
  bordes blandos, 86f
  caminando en, 107
  condiciones de vida, 221-222
  opciones de recreación, 223
  programa de ciclovía, 190, 223f
  sistema BRT en, 221f, 222-223
  sistema de autobuses Transmilenio, 222-223
  veredas en, 222f
bolardos, 139, 165
bordes, 79, 85f, 103, 137
  caminando, 77, 79
  como zona de intercambio, 75
  como zona de experiencia, 76-77
  como zona de permanencia, 75-76
  detalles y, 78f
  en áreas residenciales, 82
  en Bogotá, Colombia, 86f
  en Ciudad del Cabo, 86f
  en diversos contextos culturales, 87
  en Frederiksberg, Dinamarca, 100f
  en Montreal, 86f
  en Nueva Orleans, 86f
  en Sidney, Australia, 86f
  en Tokio, 86f
  escala y, 78f
  espacio que define, 75
  espacio urbano sin, 137
  normas de contacto social, 137
  reforzando la vida urbana, 88
  ritmo y, 78f
  seguridad y, 99
  sentidos y, 78f, 137
  textura y, 78f
  transparencia y, 78f
  uso mixto y, 78f
  vida en la calle y, 82-85
  vitalidad y, 74-88
Bosselmann, Peter, 173-174
Brasilia, Brasil, 58f, 194-197, 194f
Brighton, Inglaterra, 15f, 234f
Brisbane, Australia, 104f, 121f, 245
BRT, ver Autobús de Tránsito Rápido


## C


cafés de vereda, 145-147
  actividades de permanencia y, 147
  atracción de, 25
  clima y, 146
  crecimiento de, 146f
  en Copenhague, Dinamarca, 146f, 175f
  en Estocolmo, Suecia, 146f
  en Estrasburgo, Francia, 23f
  en Filadelfia, Pennsylvania, 146f
  en Melbourne, Australia, 146f
  en Oslo, Noruega, 174, 175f
  en Perth, Australia, 146f
  en Reykjavik, Islandia, 147f
  popularidad de, 146
calidad del pavimento, 132-133
calidad espacial, 162-167
calidad visual, 176, 179
calor solar, 169
calles
  compartidas, 92f, 234
  completas, 92f
  cruzando, 19, 124
  en Nueva York, 242f
  en verano, 190f, 224
  manejando, 131
  prioridad peatonal, 12f, 13, 234f
  red en Venecia, Italia, 67f
  rediseño en Copenhague, 242f
  seguridad, 19
  tarifando la congestión, 8f, 11
  tipos de, 93, 234
  tráfico integrado, 234
caminando, 3, 6, 119-133. Ver también peatones; veredas, escaleras
  a lo largo de todo el año, 133
  atajos, 123-124, 126f
  barreras, 123–124
  bordes, 77, 79
  clima y, 120
  como foro para actividades sociales, 120
  como rutina diaria, 114f
  como un comienzo, 120
  con intención, 120
  consumo de energía, 105, 126
  distancia, 67, 121, 126f, 127f, 129
  en Amman Jordania, 119f
  en Bogotá, Colombia, 107
  en Brighton, Inglaterra, 15f
  en Cartagena, Colombia, 127f
  en combinación con el transporte público, 109
  en Copenhague, Dinamarca, 12f, 13, 21, 113, 120, 125, 129
  en grupos, 125
  en Londres, Inglaterra, 21
  en Lucca, Italia, 119f
  en Lyon, Francia, 21
  en Marrakesh, Marruecos, 119f
  en Melbourne, Australia, 14f, 15-16, 21, 113
  en Middlebrough, Reino Unido, 123f
  en muchedumbres, 124-125
  en Nueva York, 21
  en San Francisco, 173
  en Sidney, Australia, 21, 123f, 124
  en Tokio, Japón, 21
  en Vancouver, Canadá, 27f
  en Venecia, Italia, 12-13, 21, 115, 235
  espacio, 105, 120, 121
  estímulos, 15, 113, 114
  historia, 122
  impredictibilidad, 20
  interrupciones y, 123-124
  luz y, 133
  necesidad de caminar, 118
  oportunidad reducida, 3
  oportunidades, 19
  perspectiva de la "longitud cansadora" 127
  primeros pasos, 119
  psicología, 127-128
  ruta de calidad, 106f, 121
  salud, 7, 115
  seguridad y, 6
  sentidos, 27f, 43
  sostenibilidad, 105
  velocidad, 120
  viendo detalles y, 42f
campo social de la visión, 34-35, 38
cappuccino, 145, 146
Cartagena, Colombia, 127f
ciclismo, 6, 182-191
  clima y, 182
  combinado con el transporte público, 109, 184f
  como rutina diaria, 114f
  como estrategia de desarrollo, 191
  comodidad, 186-187
  consumo de energía, 105
  cultura, 10f, 11, 189-190

en Bogotá, Colombia, 107
en Copenhague, 10f, 11, 107, 113, 182
en Dhaka, Bangladesh, 190-191
en Londres, Inglaterra, 8f
en Lyon, Francia, 189f
en Melbourne, Australia, 113, 190
en Nueva York, 11f, 190f
en países en vías de desarrollo, 190-191, 217-218
en San Francisco, California, 182
entrenamiento, 190
espacio y, 105
inexperiencia, 187
infraestructura, 91, 182
interrupciones, 187
invitaciones para, 113, 114
política urbana para, 183
nieve y, 187, 188f
salud y, 7
sentidos y, 43
sostenibilidad y, 105, 191
topografía y, 182
viendo detalles y, 42f
visibilidad y, 186
ciclovías, 91, 94f, 187f
*City: Rediscovering the Center* (Whyte), 177
ciudades abandonadas, 26
Ciudad del Cabo, Sudáfrica, 202f
bordes blandos en, 86f
jurisdicción, 224f, 225
programa de lugares dignos, 225-227
ciudades medievales, 9
Complejo Bo01, Malmø, Suecia, 57, 201, 203, 232f
consumo de energía, 104f, 105, 126
conduciendo, 211f
como una herramienta universal de planificación, 210
en Copenhague, 72-73, 209-211
en Oslo, Noruega, 72-73
en Perth, Australia, 211f
Clarksdale, Mississippi, 26
clima. Ver también macroclima, microclima
a la altura del ojo, 168-175
actividades al aire libre y, 21
actividades opcionales y, 20
andando en bicicleta y, 182
cafés en la vereda y, 146
caminando y, 120
construir a pesar de, 171-173
en Reykjavik, Islandia, 168f
escala y, 174
local, 168
planificación, 174, 175
San Francisco y, 173-174
variación en, 169f
vitalidad y, 71
columnata, 165
comunicación
desde edificios altos, 42
dimensiones y, 50–51
distancia, 47, 101
escaleras y, 50
mobiliario urbano y, 154f, 155
niveles de ruido y, 152-155
conciertos de rock, 36
contacto visual, 51
Copenhague, Dinamarca, 11-12, 12f, 13, 29, 64f, 71, 73f, 102f, 120, 125, 127f, 129, 150f, 164f, 166f, 197, 207, 243, 244, 245
accidentes de bicicleta, 186f
actividades comerciales/culturales en, 211f
actividades de permanencia, 12f
área central, 121f
asientos, 143f, 211f
cafés de vereda en, 146f, 175f
calles de prioridad peatonal, 12f, 13
calles rediseñadas en, 242f
caminando en, 12f, 13, 21, 113, 120, 125, 129
casas urbanas, 206f
ciclovías, 124f
densidad, 69
estudios de vida urbana, 72–73, 209-211
haciendo ciclismo en, 10f, 11, 107, 113, 182
luz en, 98f, 99
monitorear la vida urbana en, 13
niveles sonoros, 153
sistema de bicicletas compartidas, 187
sistema de transporte público, 184f
tráfico automotor en, 10f
viajando del trabajo al hogar, 10f, 107, 182
viento en, 170f
vista aérea, 206-207
Córdoba, Argentina, 243
Córdoba, España, 142
corriendo, 43, 110f, 113
Costa, Lúcio da, 196
criterios de calidad, 238-239
Curitiba, Brasil, 220-221


## CH


Changcha, China, 76f
Chiba, Japón, 48f
Chichicastenango, Guatemala, 214f


## D


Delft, Holanda, 235
densidad
edificios altos y, 68
en Aker Brygge, Oslo, Noruega, 69
en ciudades antiguas, 69
en Copenhague, Dinamarca, 69
en nuevas áreas urbanas, 69
en Nueva York, 68
en París, Francia, 69
en Sidney, Australia, 68
vida en la calle y, 83
vitalidad y, 68-69
Dhaka, Bangladesh, 190-191, 216f, 218f
diferencias de altura, 177
diseño de estadios, 35, 36f
asientos, 37-38
precio de las entradas, 37
diseño de planta baja, 41f, 240-241
aburrido, 241
activo, 79, 81, 99, 241
calidad, 81
cerrado, 81, 149, 151f
en Adelaida, Australia, 80f
en Dublín, Irlanda, 41f
en Estocolmo, Suecia, 80f, 81f
en Melbourne, Australia, 80f, 81-82, 151f
mixto, 241
política pública, 151
seguridad y, 99
vertical, 77, 78f, 129
distancia
caminando, 67, 121, 126f, 127f, 129
comunicación y, 47, 101
emociones dominantes, 34
escuchando, 34-35
expresiones faciales, 34, 37f
física, 127
género y, 34
impresiones y, 47
íntima, 46f, 47
lenguaje corporal, 34
lenguaje y, 48-49
longitud de brazos, 48f, 49-50, 155
movimiento y, 34
percepción y, 33-35, 127
personal, 46f, 47
pública, 46f, 47-48
sentidos, 33
social, 46f, 47
Dublín, Irlanda, 41f

## E

edificios altos
  comunicación desde, 42
  densidad y, 68
  sentidos y, 40f
  viento y, 171
efecto nicho, 139, 140f
ejercicio, 112-114, 158-161
*El lenguaje silencioso* (Hall), 33
equipamiento urbano, 143, 144f
  comunicaciones y, 154f, 155
Erskine, Ralph, 57, 82, 150f, 155, 200, 201, 229
escala, 162-167
  arquitectura y, 164
  automóviles y relaciones de, 54f
  bordes y, 78f
  calidad, 163-164
  ciudad y, 195, 196
  clima y, 174
  conocimiento tradicional, 55
  coordinación, 195
  desarrollo, 196
  en Singapur, 54f
  en Vancouver, 203
  en Venecia, Italia, 54f
  espacios pequeños dentro de otros más grandes, 165
  Eurolille, Lille, Francia y, 166f
  grande, 53f, 56
  Ørestad, Copenhague y, 166f
  planificar el sitio en, 195
  pulverizada, 54-59, 167
  rápido, 164
  sentidos y, 33-46
  St. Pölten, Austria y, 166f
  tecnología para construir y, 56
  temperatura y, 52f, 53f
  velocidad y, 44f
escala humana, 43-44, 55, 195
  automóviles y, 55, 207-209
  edificios a, 57
  espacio al aire libre en armonía con la, 59f
  falta de entendimiento, 58f
  respetando la, 58f
escala pequeña, 207f
  calidad y, 118
  calidez y, 52f, 53f
  estímulos y, 207
escaleras, 129
  como barrera física, 129-131
  como barrera psicológica, 129-131
  como escultura, 131f
  comunicación y, 50
  evitando, 128f
  rampas, 130f, 131
escuchando
  actividades, 23, 148, 151
  alentando, 236-237
  distancia, 34-35
  rechazando, 236-237
espacio de experiencia, 32, 38
espacio defendible, 102
espacio público, ix, 3, 6
  como foro, 28
  fortaleciendo el, 28
espectáculos públicos, 35, 36f
estilo Copenhague, 94f, 124f, 183, 185
Estocolmo, Suecia, 41f, 49f, 80f, 81f, 140, 141, 146f, 150f
Estrasburgo, Francia, 23f
estructuras fijas, flexibles, fugaces, 160f, 161
Eurolille, Lille, Francia, 58f, 166f

## F

fachadas de negocios tapiadas, 151f
Farum, Dinamarca, 52f
Filadelfia, Pennsylvania, 146f, 199
Frederiksberg, Dinamarca, 85f, 100f
Freemantle, Australia, 59f

## G

Ginzan Onsen, Yamagata, Japón, 163f
Gudhjem, Dinamarca, 172f

## H

hablando, 148, 151
Hafen, Hamburgo, Alemania, 143f
Hall, Edward T., 33, 47
Hanoi, Vietnam, 76f, 216f
Hasselt, Bélgica, 144f
Hávamál, 23-24
Hobart, Australia, 205
Hydra, Grecia, 162-163, 167f

## I

ideales arquitectónicos, 56
Imperio Romano, 9

## J

Jacobs, Jane, 3, 25-26, 97

## L

*La dimensión oculta* (Hall), 33, 47
Landskrona, Suecia, 172f, 200
Lehrner, Jamie, 220
lenguaje, ix, 34, 48-49
Light, William, 200
Lima, Perú, 96f
Los Ángeles, California, 235
Londres, Inglaterra, 88f, 243, 244, 245
  andando en bicicleta, 8f
  autobuses, 8f
  caminando en, 21
  costo de congestión, 8f, 11
  interrupciones en la vereda, 124
  niveles de ruido, 155
  tráfico automotor, 8f, 11
  transporte público, 11
Lucca, Italia, 119f
lugares 100%, 177
lugares de encuentro, 3, 19-29, 148-157
  conceptos clave, 29
  perspectiva histórica, 25
  sostenibilidad y, 28
luz, 180
  caminando, 133
  en Copenhague, Dinamarca, 98f, 99
  en Lyon, Francia, 180f
  en Melbourne, Australia, 178f, 180
  en Sidney, Australia, 99
  seguridad y, 98
  tratamiento activo de, 178f
Lyon, Francia, 21, 180f, 189f

## M

macroclima, 168
Malmø, Suecia, 57, 201, 203, 232f
Mar Muerto, 59f
Marrakesh, Marruecos, 119f
Melbourne, Australia, 13, 14f, 29, 145f, 208f
  actividades al aire libre, 83f
  actividades de permanencia, 16
  andando en bicicleta, 113, 190
  árboles en, 179f, 180
  cafés sobre la vereda en, 146f
  caminando en, 14f, 15-16, 21, 113

habitantes, 15
luz entrante, 178f, 180
plantas bajas en, 80f, 81-82, 151f
programas de arte en la ciudad, 15, 178-180
renovación urbana, 15
unidades residenciales, 15
México DF, México, 191
microclima, 168, 174
Middlesbrough, Reino Unido, 76f, 123f
Milwaukee, Wisconsin, 9
modernismo, x, 3-5, 4f, 25-26, 56, 198, 205
patios de juego, 158
Monpazier, Francia, 199f
Montreal, Canadá, 48f, 86f
movimiento
actividades de, 134
distancia y, 34
espacio, 32, 38
lenguaje y, 48-49
*Muerte y vida y de las grandes ciudades* (Jacobs), 3, 97
música, 155, 157

## N

Nagoya, Japón, 244
Newcastle, Inglaterra, 57, 200
Newman, Oscar, 102
niveles sonoros, 7
comunicación y, 152–155
en Copenhague, Dinamarca, 153
en Londres, Inglaterra, 155
en Venecia, Italia, 152-153
tránsito automotor y, 153
Nueva Orleans, Louisiana, 86f
Nueva York, 22, 22f, 29, 49f, 76f, 88f, 145f, 243
actividades de permanencia, 22
andar en bicicleta, 11f, 190f
árboles, 180
calidad del espacio urbano, 21-22
calles de una sola mano, 242f
calles en verano, 190f, 224
caminando en, 21
condiciones para andar en bicicleta, 190
densidad, 68
PlanNYC, 7f
Nuevo Urbanismo, 200
nuevos patrones de uso, 9, 12, 16-17
Nuuk, Groenlandia, 160f

## O

obesidad, 110f, 111
Oslo, Noruega, 208f, 236f

## P

paisajismo, 174, 179-181
países en vías de desarrollo
actividades al aire libre, 216f, 219
actividades de permanencia, 135f
aspectos comunes, 219
haciendo ciclismo en, 190-191, 217-218
problemas habitacionales, 215, 217
sobrepoblación, 215, 217
paradas de autobús, 48f, 106f
París, Francia, 17f, 47f, 58f, 207f, 208f
accidentes de bicicletas en, 188-189
bulevar cultural, 9
densidad, 69
renovación urbana estratégica, 9
sistema de bicicletas compartidas en, 188-189
peatón
calles prioritarias, 12f, 13, 234f
pasajes peatonales subterráneos, 131-132
puentes, 131-132
viaductos, 132f
Pekín, China, 35, 70f, 96f, 130f, 160f, 169f, 215f, 217f
Peñalosa, Enrique, 221
percepción, 33-35, 43, 127
perspectivas arquitectónicas, 25, 63
Perth, Australia, 52f, 146f, 211f
Pittsburgh, Pennsylvania, 121f
planificación de eventos, 65
campo social de la visión y tamaño de, 38
señalizando la permanencia, 38
tránsito, 73
Venecia, Italia, 158
Plaza del Campo, Siena, Italia, 38, 139, 160f, 163, 165, 177, 238f
plazas urbanas
población
en países en vías de desarrollo, 215, 217
histórica, 66
mundial, 214f, 215
pobreza, 215
Portland, Oregon, 9, 176f
Portofino, Italia, 32, 162-163
programa Vélib, 188-189
proporciones, 50f, 162-167

## R

Radburn, Nueva Jersey, 235
rampas, 130f, 131
Reykjavik, Islandia, 51f, 147f, 168f
Riga, Latvia, 243
Río Århus, Dinamarca, 16-17, 16f
Roma, Italia, 42f, 131, 131f, 134–135, 163
Rotterdam, Holanda, 173

## S

salud, 6, 7, 110-115
andando en bicicleta, 7
caminando y, 7, 115
corriendo para, 110f
niños y, 111
trabajo sedentario y, 111
Sandviken, Suecia, 200
San Francisco, California, 8f, 9, 173-174, 177, 182
San José, Costa Rica, 106f
Santiago Atitlán, Guatemala, 56f
Savannah, Georgia, 199-200
seguridad, 6, 91–103
bicicleta, 90f, 185, 189
bordes blandos y, 99
caminando y, 6
diseño de planta baja y, 99
espacio público, 19, 28
estructuras claras y, 101
luz y, 98
presencia de otros y, 98-99
sociedad y, 97
terrtorios y, 101-103
tránsito, 91-95
viviendas y, 99
Sendai, Japón, 132f
sentidos
bordes y, 78f, 137
caminando y, 27f, 43
distancia, 33
edificios altos y, 40f
escala y, 33-46
haciendo ciclismo, 43
Seúl, Corea, 9
Shanghai, China, 8f
*shopping centers*, 26
Sidney, Australia, 98f, 143f, 243, 244, 245
asientos en, 143f
bordes blandos en, 86f
caminando en, 21, 123f, 124
densidad, 68

luz en, 99
sistema de bicicletas compartidas
en Amsterdam, Holanda, 187
en Copenhague, Dinamarca, 187
en París, Francia, 188-189
Singapur, 54f
Sitte, Camilo, 163
Skarpnäck, Suecia, 200f, 201
sostenibilidad, viii, xii, xiii, 6, 7, 104-109
andando en bicicleta, 105, 191
caminando, 105
espacio urbano y social, 109
lugar de encuentro y, 28
necesidades básicas y sociales, 109
transporte y, 7
vitalidad y sociedad, 109
Southworth, Barbara, 225
St. Pölten, Austria, 166f, 180

## T

talleres comunitarios, 50-51
teatro, 36
temperatura
aire, 169
escala y, 52f, 53f
lenguaje y, 48-49
territorios, 101-103
Tham, Klas, 200f, 201
Tibro, Suecia, 200
Tokio, Japón, 21, 52f, 86f, 244
topografía, 177, 182
trabajo sedentario, 111
tránsito automotor, 3
aumentado, 91
competición y, 6
en Amman, Jordania, 214f
en Copenhague, Dinamarca, 10f
en Londres, Inglaterra, 8f, 11
en los suburbios, 71
en San Francisco, California, 8f
en Shanghai, China, 8f
invitación a, 9
niveles sonoros, 153
prioridad, 4, 122f
reduciendo, 185
reorganizando, 71
velocidad, 70f, 71
tránsito ciclista
desarrollo urbano, 191
peligro, 190
promoción de, 93
reforzar, 190
tránsito transformado en Nueva York, 190
transporte ferroviario, 106f
transporte público, 7
bicicletas en combinación con, 109, 184f
caminando en combinación con, 109
en Copenhague, Dinamarca, 184f
en Londres, Inglaterra, 11
en Venecia, Italia, 107
tránsito. Veáse también tránsito ciclista, tránsito automotor
integración, 234
mixto, 93-94
planificación, 19, 234-235
principios de calma, 5
reorganización, 234
seguridad, 91-95
separación, 235
Venecia, Italia, 70f, 71, 95
vitalidad y tránsito lento, 70f, 71

## U

*Un lenguaje de patrones* (Alexander), 88
urbanización, 214f
uso de combustible, 104f

## V

Vancouver, Canadá, 27f, 203, 203f, 204f
Vauban, Friburgo, Alemania, 57, 202f
velocidad
arquitectura y, 44f
caminando, 120
en Venecia, Italia, 45f
escala y, 44f
percepción y, 43
tráfico automotor, 70f, 71
veredas, 122-123
viento, 171
Venecia, Italia, 12-13
asientos, 143
caminando, 12-13, 21, 115, 235
como patio de juegos, 158
confusión de escala, 54f
estructura básica, 65, 66
niveles sonoros, 152-153
rampas vs. escaleras, 130f
red de calles principales, 67f
tránsito, 70f, 71, 95
transporte público, 107
velocidad y, 45f
veredas, 104f
abigarradas, 122
angostas, 122
capacidad, 19
en Bogotá, Colombia, 222f
interrupciones, 123-124
límites, 123
velocidad, 122-123
vista, 33-34. Ver también actividades visuales, campo social de la visión
actividades de permanencia, 38
andando en bicicleta, 42f
ascendente, 39-41
caminando y, 42f
descendente, 39-41
desde y hacia los edificios, 149, 150f
plano horizontal, 37f, 39f, 41f
vistas, 140-141, 148-149
vitalidad, 6, 63
actividades de permanencia y, 72-73
bordes blandos y, 74-88
clima y, 71
calidad y cantidad, 65
como concepto relativo, 63
como retroalimentante, 64f, 65, 81
densidad y, 68-69
planificación, 89
sostenibilidad social, 109
unidades angostas y, 77
verjas, 174
viajar del hogar al trabajo, 10f, 106f, 107, 182
"vida entre edificios", 4f, 19, 25
viento, 169-173, 170f

## W

Washington D.C., 170f
Whyte, William H., 123, 143, 177

## X

Yakarta, Indonesia, 85f, 135f

## Z

Zanzíbar, Tanzania, 32, 216f
zonas de transición, 103, 145
Zürich, Suiza, 121f, 133f, 244