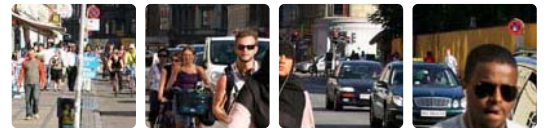


## vivir la calle life on the street



texto: **camilla richter-Friis van Deurs**

[arquitecta y diseñadora urbana, estudiante de PhD en el centro para la investigación del espacio público, escuela de arquitectura en la real academia danesa de bellas artes y profesora externa de teoría del diseño urbano europeo con DIS, escuela de estudios internacionales de dinamarca] (architect and urban designer, PhD student at the centre for public space research, the architecture school at the royal danish academy of fine arts and external lecturer in european urban design theories with DIS, denmark's international study school.)



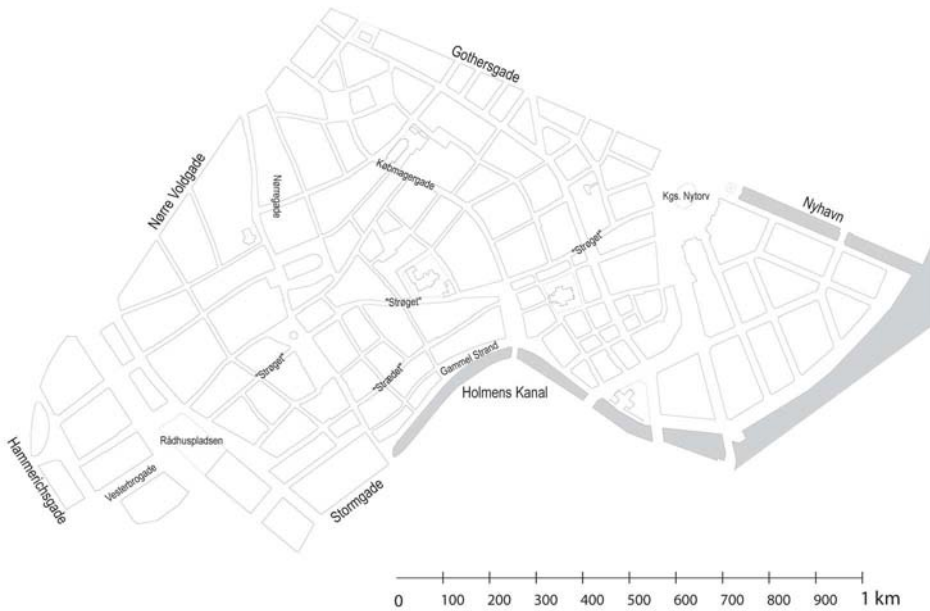
La estética no es el factor más importante en el triunfo de un proyecto. Para muchos arquitectos esta afirmación puede resultar un tanto impactante, pero cuando observamos ilustraciones e interpretaciones de propuestas nos llama la atención que el elemento clave, aparte de una correcta representación del proyecto en mano, sean los ciudadanos: gente caminando por las calles, relajándose en terrazas o sentados al lado de un canal, jugando al fútbol y disfrutando del espacio existente entre edificios. Gente para quien los diseños arquitectónicos sirven de barómetro de la calidad social y no sólo como medida de los aspectos físicos de un proyecto dado. Intuitivamente hemos comprendido que lo que define el éxito de un proyecto es la presencia de la gente en la arquitectura y en las ciudades, y este principio debe contemplarse en los proyectos. Pero si la intención del arquitecto es crear un proyecto vivo y calles repletas de actividad, ¿por qué muchos de los barrios nuevos están vacíos y sin vida -, por ello, los estándares no tienen éxito-? ¿La causa principal es un diseño pobre o tienen la culpa los usuarios? Quizás, sencillamente, el Hombre Moderno no esté interesado en la vida social pública.

Los espacios “negativos” siempre han sido el elemento conector del entorno urbano: la calle, como arteria para el transporte y comunicación, la plaza, como punto de encuentro, y así sucesivamente. Mucha de la vida diaria está envuelta en el terreno público, se hecho, se podría afirmar incluso que los habitantes de las antiguas moradas urbanas estaban forzados a emplear parte de su tiempo en espacios públicos debido a las reducidas condiciones de vida en las tradicionales ciudades europeas. La vida pública era necesaria para la existencia urbana.

Pero las actividades sociales son algo mucho más complejo que las tareas diarias necesarias. Los vecinos van y vienen, se saludan, quizás incluso se paran a charlar y recordar viejos conocidos, el encuentro público se desarrolla no sólo a nivel familiar sino también como encuentro con desconocidos y extraños. Posiblemente lo anterior se haya acentuado en nuestra sociedad moderna multicultural y en la era de Internet. Hoy en día no tenemos la necesidad de ir más allá de la seguridad del campo privado: la mayor parte de la rutina diaria se puede desarrollar por teléfono o Internet. Algunos ejemplos: la bomba de

agua del pueblo, que solía ser el punto que reunía la comunicación de la comunidad local, se ha transformado en el grifo de cocina de cada familia; el patio de recreo se ha trasladado a la habitación de los niños; y el cine ha pasado a verse en televisores individuales o en la pantalla del ordenador. Cada vez se dan más citas en el ciberespacio, pero esta forma de comunicación es, por su propia naturaleza, virtual y poco exigente: no tiene lugar un encuentro social o cultural entre individuos, ni tampoco tiene consecuencias corpóreas como las tendría un encuentro en el espacio real.

Muchos de los aspectos funcionales de la calle tradicional se incluyen hoy en los centros comerciales: esta cuestión en sí misma puede resultar práctica, pero desde el punto de vista de las ventajas urbanas, tiene graves consecuencias. Los centros comerciales establecen sus propias normas de buena conducta, así pues, a menudo limitan las actividades espontáneas y democráticas que tienen lugar en una calle normal: por ejemplo, un centro comercial de Nueva Orleans ha prohibido cosas tan simples como caminar descalzo o comer dentro del establecimiento: imagine las protestas públicas si se propusiera prohibir



tales actividades en la calle principal de cualquier ciudad. El centro comercial cierra a menudo a una hora determinada: imagine la plaza urbana tradicional "cerrando sus puertas" a las 18:00 horas. ¡Qué aburrida sería esta ciudad! Sin hablar de la criminalidad en los centros urbanos vacíos, como tristemente hemos visto en las "ciudades rosquilla"

Hablando en números ascendentes, cada vez es mayor el número de espacios públicos que se han privatizado y se han hecho exclusivos, obteniendo un resultado antidemocrático. En conjunto, muchas de las áreas de las urbes tradicionales, así como las nuevas ciudades, son "comunidades cerradas", lo que genera segregaciones sociales, económicas y culturales. ¿Podríamos decir que muchos de los nuevos desarrollos urbanos, desarrollos suburbanos unidos con valores especiales y sociales, están horizontalmente apilados? Quizás sí. Así se da un conflicto entre las señales abiertas y orientadas a la comunidad que la propia arquitectura exhibe -preciosos escaparates diseñados en las calles, grandes ventanas panorámicas, áreas de servicio abiertas y espacios verdes públicos- y las normas de la privatización valoradas por los habitantes urbanos y usuarios.

Aesthetics is not the most important factor in the success of an urban project. This statement is quite shocking to many architects. But when one observes illustrations and renderings of proposals it is striking that the key element, besides a correct representation of the project at hand, is people. People walking on the street, relaxing on terraces, sitting by the side of a canal, playing football and enjoying themselves in the spaces between the buildings. People on architectural drawings are not only a measure of the physical aspects of a given project, but more so the measuring sticks of the social qualities. We have instinctively understood that it is the presence of people in architecture or cities that defines the success of the project and this message is delivered in the renderings. But if the intent of the architect is to create lively project and streets that bustle with activity, why are most new urban neighbourhoods so empty and lifeless, and thereby unsuccessful by these standards? Is it primarily due to poor design, or are the potential users to blame? Maybe Modern Man is simply not interested in a social public life.

The element of connectivity in urban environments has always been the "negative" spaces: the street as an artery for transport

and communication, the square as a meeting point and so on. Much of everyday life enfolded in the public realm, yes, one might even say that inhabitants in the past urban dwellers where often de facto forced to spend time in public space due to the small living conditions in the traditional European cities. Public life was a necessity of the urban existence. But social activities are much more a complex matter than the necessary daily chores. Neighbours come and go, they greet one another, maybe they even stop the chat and refresh old acquaintances, the public meeting becomes an unfolding not only of the familiar but in great deal also an introduction to the unknown or even strange. Possibly this even more so the case in our Modern Multicultural Internet Society. Today one does not have the practical need to step outside the safe barriers of the private domain; much of life daily routines can be handled over telephone or Internet. Some examples; the village water pump, which used to be the gathering point for communication in the local community, is now transformed into a single-family kitchen faucet. The playground has moved into the children's room and the cinema in front of individual TV or PC screens. Increasingly meetings take place in Cyber Space, but this form of

communication is by nature virtual and undemanding, it is not social and cultural meeting between people, it has no bodily consequence as a meeting in Actual Space.

Many of the functional aspects of the traditional street are today enrolled into the shopping malls. In itself quite practical, but seen from an urban advantage this has dire consequences. The shopping mall sets its own rules of good conduct thereby often limiting the spontaneous and democratic activities that take place in an ordinary street. For instance a New Orleans mall has banned simple things like walking bare-foot or eating while on its premises. Imagine the public outcry if one proposed to ban such activities on the main street of any city. The shopping mall most often closes at a particular time. Imagine the traditional urban square "closing its doors" at 6 pm. How boring a city would this not be, if not a crime-ridden one, as we sadly have seen in many so-called "doughnut cities" with empty urban cores.

Public spaces have also in rising numbers become more increasingly privatized, exclusive and as a result un-democratic. By and large many parts of traditional urban areas as well as new towns are "gated communities"



A su vez, se puede observar una situación inversa en de las sociedades del Este. Calles y plazas tienen usos nuevos e innovadores en la vida diaria de la población urbana. Algunas de las actividades, que anteriormente se hubieran desarrollado en la privacidad de la casa de cada individuo, se están desarrollando hoy en día en espacios públicos: la barbacoa de los domingos se hace resguardada en el abrigo del parque, no en los patios propios de los bloques de apartamentos, y el desayuno-almuerzo se disfruta en la plaza municipal, no en el comedor de casa. Parece que a la par que se desarrolla la privatización los urbanistas modernos en su tiempo libre están explorado más a fondo una faceta: la de cada vez se lleven a cabo más actividades íntimas en el dominio público, como pueden ser deportes, tomar el sol, trabajar con el ordena-

dor o incluso cenar al fresco; cosa que hace 45 años era considerada peligrosa según los estándares de Dinamarca, tal y como el público en general exclamó al ver la primera cafetería al borde de una acera: "¡Esto nunca tendrá éxito, después de todo, no somos Italianos!". Hoy en día hay 8.000 sillas de cafeterías en el centro de Copenhague y el número sigue en aumento: las calles se han convertido en el salón de sus habitantes. Quizás esta tendencia esté sujeta al cambio demográfico y a los perfiles domésticos de las sociedades del Este: unidades más pequeñas y familias unipersonales obligan al ciudadano moderno a buscar y participar en nuevas redes para completar las necesidades básicas de contacto humano. Por tanto, los encuentros de persona a persona son esenciales por razones tanto democráticas, sociales y culturales,

como funcionales, así que en la ciudad moderna se produce un conflicto entre nuestro deseo de participar activamente en la vida urbana y la creciente privatización y "batalla" sobre derecho espaciales.

Para poder examinar estas cuestiones, en el verano de 2005 se llevó a cabo una investigación en el Centro para la Investigación del Espacio Público, la Escuela de Arquitectura en la Real Academia Danesa de Bellas Artes, bajo la tutela del profesor Jan Gehl. Estos estudios son los últimos en 40 años de búsqueda de documentos y análisis del desarrollo del espacio urbano en Copenhague. Esto nos ha conducido al desarrollo de métodos observatorios que se usan en las valoraciones urbanas y en un entorno urbano amable para los usuarios en todo el mundo: desde Helsinki a Cape Town, desde Melbourne a Nueva York. El equipo de búsqueda nos informó, entre otras cosas, sobre las actividades de los peatones, tanto inmóviles como activos, en muchas de las calles y plazas de Copenhague y el resultado fue claro: la vida urbana se ha elevado hasta el cielo. Copenhague es conocido por su acogedor entorno peatonal pero la transición en los tempranos años 60 de las calles dominadas por el tránsito de los coches a los pacíficos terrenos peatonales no tuvo lugar sin un enérgico debate público: los comerciantes de las áreas internas de la ciudad perdieron beneficios a favor de los centros comerciales de las afueras florecientes. La solución fue el nacimiento de la calle peatonal: como la primera de su especie en el mundo, Frederiksborggade se convirtió en "Strøget", la "Rambla del Norte". Este tipo de vida de compras y relax en la ciudad se ha extendido a toda el área interna de la ciudad y muchas de las partes de los distritos de la ciudad.

Pero, ¿qué caracteriza "La Buena Calle"? Dos ejemplos que se extraen de la búsqueda pueden indicarnos cuales de las características físicas son importantes. Strædet, una calle con prioridad para los peatones paralela a Strøget, fue utilizada por



First pedestrian promenade in 1962: 15,800 m<sup>2</sup>.



By 1973, the network of pedestrian streets connected the most important locations in the city centre: 49,200 m<sup>2</sup>.



The network of car-free streets and squares in 2005: 99,770 m<sup>2</sup>.

8000 peatones al día y tuvo un total de 372 asientos bancos-café. Esto significa que en un momento dado había una media de 258 personas presentes en la calle. Las mismas averiguaciones fueron hechas en el Boulevard restads en la parte más reciente de Copenhague. Asimismo, la media de usuarios al día fue de 8000 personas. La mayor diferencia entre las dos calles era que el Boulevard restads no tenía posibilidad de asiento. Esto nos da una media de 19 personas en la calle en un momento determinado, o lo que es lo mismo, 13 veces menor que en una calle tradicional de una ciudad. La estrategia planeada para restad ha sido construir una línea de metro como infraestructura principal y un centro comercial como uno de los principales proyectos para atraer otros inversores potenciales. La investigación nos mostró que los usuarios empleaban el metro para acce-

causing social, economic and cultural segregation. Could one even say that much of new urban developments are horizontally stacked suburban developments with social and special values to match? Maybe. A conflict between the open and community-orientated signals exhibited by the architecture itself: beautifully designed streetscapes, large panoramic windows, open forecourts and public greens, versus the norms of privatisation valued by the urban inhabitants and users.

Simultaneously a counteraction can be observed all across Western Society. Streets and squares are used in new and innovative ways in the everyday life of the urban population. Some of the activities that previously would have taken place in the privacy of peoples own homes, are today taking place on the public scene. The Sunday-barbeque is held in the harbour-side park not in the courtyard of owns apartment block and brunch is enjoyed on the local square not the in the domestic dinning-room. While privatisation is ongoing it seems on the other hand to be a general feature that modern urbanistas have become more explorative in their leisure time, where they partake increasingly in very intimate activities in the public realm such as sports, sun bathing, working on computers and even dinning al fresco, which only 45 year ago was considered dangerous by Danish standards. As the general public exclaimed at the sight of the first curb-side cafés: "This will never be a success, after all we are not Italians!" Today there are 8000 café chairs in Inner Copenhagen and the number is ever increasing, the city streets have in truth become the living room of the inhabitants. Maybe this tendency is connected to the change in demographic and household profiles in Western Societies, smaller units and single person families forces the modern city

dweller to seek and participate in new networks to for fill the basic need for human contact. So it seems that we are presented with a conflict in the modern city between our desire to participate actively in urban life and the rising privatisation and the "battle" over spatial rights. The meeting person to person therefore is essential for democratic, social and cultural reasons as well as functional.

To examine these issues a line of research was conducted in the summer of 2005 at The Centre for Public Space Research, The Architecture School at The royal Danish Academy of Fine Arts, under the guidance of Professor Jan Gehl. These studies are the latest in 40 years of research documenting and analyzing the development of urban spaces in Copenhagen. This has lead to the development of an observational methods that today is used in urban assessments and people friendly urban environments all over the World: from Helsinki to Cape Town and Melbourne to New York. The research team documented among other things pedestrian activities, both stationary and active, in various mayor Copenhagen streets and squares and the result was clear: urban life has skyrocketed. Copenhagen is well-known for its pedestrian friendly environments. But the transition in the early 1960 's from car-dominated streets to peaceful pedestrian realms did not take place with out vigorous public debate. Merchants in the inner city areas where loosing profits to the shopping malls in the blossoming suburbs. The solution was the birth of the pedestrian street. As one of the first of its kind in the World Frederiksborggade was transformed into "Strøget", the "Rambla of the North". This lifestyle of shopper-tianment and relaxation in the city has today spread to all of the inner city area and many parts of the boroughs in the city.

But what characterizes "The Godod Street"? Two examples from the research might give an indication to some of the physical features that are important. Strædet, a pedestrian priority street parallel to Strøget, was used by 8000 pedestrians a day and had a total of 372 bench-and café-seats. This meant that there at any given moment on average were 258 persons present in the street. The same examinations where made in Ørestads Boulevard in the newest part of Copenhagen. Likewise the average number of user was 8000 persons per day, but the main difference between the two streets was that Ørestads Boulevard had no seating possibilities at all. This gives the average number of people at any given time in the street to 19, or thirteen times less than in the traditional inner city street. In Ørestad the planning strategy had been to construct a metro line as the main infrastructure and a shopping mall as one of the first projects to attract other potential investors. The research documented that people came in great numbers to the mall via the metro, but they moved in a straight line from the station to the singular entrance of the mall without any interaction with the rest of the well-designed urban space. In contrast Strædet had a traditional structure of small units containing shops and services lining the street. This meant that the pedestrians stayed longer in the street, they even walked slower and were more likely to stop and enter a store. The physical structure of the buildings and the street were not only a benefit to the social and aesthetic experience and the users but also to the financial gain for the merchants surrounding the street.

A Swedish study supports these facts, showing that when traffic calming is implemented, the economic growth rises in the parti-

der al centro comercial, pero se movían en línea recta desde la estación hasta la entrada del centro comercial sin interactuar con el resto de espacios urbanos tan bien diseñados. Por el contrario, Strædet tenía una estructura tradicional de pequeñas unidades que contienen tiendas y servicios revistiendo las calles: esto significa que los peatones permanecían más tiempo en la calle, incluso caminaban más despacio y eran más propensos a pararse y entrar en una tienda. La estructura física de los edificios y la calle no sólo era un beneficio para la experiencia social

y estética y para los usuarios, también lo era para las ganancias financieras y para los comerciantes en los alrededores de la calle.

Un estudio sueco apoya lo anterior al demostrar que cuando se aplica una reducción del tráfico el crecimiento económico aumenta en el barrio en cuestión: las tiendas de la calle afectada tienen un 15% de incremento en ventas. Un estudio americano de Colorado nos muestra que las calles adyacentes, que aún están transitadas por coches, también están afectadas positivamente,

las ventas aumentaron un 35% al aumentar las calles peatonales en un 42%. Este aumento se debe a que un peatón es más flexible que un motorista y tiene más probabilidades de entrar en una tienda espontáneamente. Es decir, los entornos libres de coches son beneficiosos no sólo en cuanto a los aspectos sociales de la calle, también en cuanto a los financieros. Este hecho es común a muchos de los centros comerciales, incluso se puede afirmar que hoy en día para construir buenas calles primero deberíamos estudiar el éxito del entorno del centro comercial y la atracción que ejerce sobre el público en general, aprendiendo de ello como originariamente ocurrió a la inversa al ser diseñado el centro comercial sobre la estructura de las calles y plazas tradicionales.

cular neighbourhood. The shops in the effected street have a 15% increase in sales. An American study from Colorado documents that the adjacent streets, which are still trafficked by car, are also positively affected, here sales went up by 35% while the pedestrian street had a 42% income increase. This increase was due to the fact that a pedestrian was more flexible than a motorist and more likely to spontaneously go into a store. Car-free environments are beneficial not only to the social aspects of a street, but also the financial. This fact is already common knowledge in

most shopping malls, one could even say, that to build good streets today we must first study the successful environments of the mall and it's attraction to the general public and learn from these lessons, just as the sopping mall was originally modelled over the structure of the traditional streets and plazas.

Why is it then that we, even in Copenhagen with our long and proud tradition for the importance of pedestrian streets build shopping mall that sucks all life out of the surrounding urban areas? The answer is often conventional

economic reasoning rather than architectural and structural analysis. The role of the architect must be to facilitate this conflict between space and culture. If we truly desire for there to be people present in our streets and not only on our renderings, we as professionals must think in alternative strategies and networks and not in singular projects or aesthetics. As the research documents, one can achieve streets in which a well-designed environment is a benefit to the entire urban network. The solution is on the street between the city and its people.

Entonces, ¿por qué incluso en Copenhague, con su gran tradición e importancia de las calles peatonales, se construyen grandes almacenes que acaban con la vida de las áreas urbanas de su entorno? A menudo se trata de razones económicas más que de análisis arquitectónico o estructural. El papel del arquitecto debe de ser el de solventar este conflicto entre espacio y cultura: si realmente deseamos que haya gente transitando nuestras calles y no sólo en nuestras interpretaciones, nosotros, como profesionales, debemos pensar en estrategias alternativas y redes, y no solamente en proyectos únicos o estética. Como la investigación apunta, se pueden conseguir calles en las que un entorno bien diseñado sea un beneficio para toda la red urbana. La solución está en la calle, entre la calle y sus usuarios.

