

artículo

PEATONALIZACIÓN DE NUEVA YORK

Gema Gené
arquitecta architect
Jordi Ferré
arquitecto técnico technical architect

Extracto del informe World Class Streets: Remaking New York City's Public Realm.

"Muchas ciudades usan hoy sus espacios públicos de una forma que no lo hacían en décadas. Durante el siglo veinte, éstas rediseñaron sus áreas centrales para acomodar mejor el tráfico vehicular y los viajeros diarios procedentes de las afueras. Hoy en día, no obstante, muchas ciudades han redescubierto las ventajas de sus formaciones históricamente densas. La vida pública está cuidadosamente respaldada a través de mejoras para peatones, bicicletas y espacios públicos. Gente de todas partes del mundo ha respondido de forma entusiasta a estas nuevas oportunidades de celebrar el ámbito público".

Y es que importantes núcleos urbanos como Copenhague, Melbourne, Lyon, Londres o Barcelona, entre otros, han dado pasos importantes hacia una marcada peatonalización de sus ciudades, con espacios libres de coches, en especial en los centros de dichos núcleos, mejorando la movilidad de sus ciudadanos y haciendo de sus paseos experiencias agradables. Urbanistas y arquitectos han concebido el uso eficiente de nuevos espacios públicos para convertirlos en más atractivos, sostenibles y cercanos para el beneficio y usufructo del viandante. Buen ejemplo de esta tendencia es la transformación que ha venido sufriendo la ciudad de Nueva York en los últimos tiempos.

Problema

El potencial de Nueva York

Tradicionalmente las calles fueron diseñadas principalmente para el tráfico rodado. Esta política atrajo un número creciente de vehículos, con efectos negativos en la congestión y en la calidad global del ámbito público. Sin embargo, Nueva York es una vibrante ciudad andante con grandes atracciones urbanas. Los neoyorquinos pasan mucho tiempo en el ámbito público, como resultado de la densidad de la ciudad, que promueve caminar, usar el transporte público o la bicicleta. Mejorar las condiciones para el peatón crea vínculos más agradables entre los destinos y prevé un entorno de disfrute así como funcional. [Img 01 y 02]



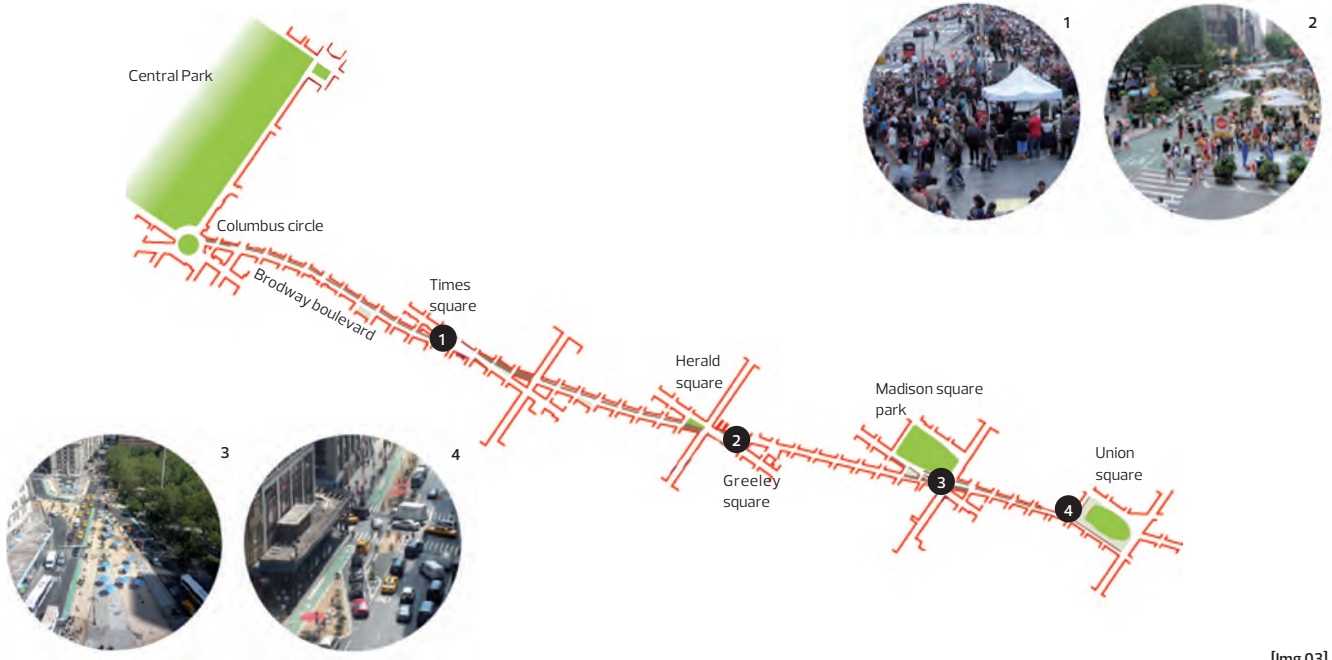
[img 01 y 02]

NYCDOT, Impulsor

La misión del Departamento de Transporte (NYCDOT, New York City Department of Transportation) es ofrecer un movimiento seguro, eficiente y responsable desde el punto de vista ambiental, de las personas y los productos, en la ciudad de Nueva York, crucial para la viabilidad económica y la calidad de vida. El ex alcalde Michael R. Bloomberg alentó al NYCDOT a explorar modos para reducir el tráfico y mejorar la seguridad del peatón en el Midtown de la ciudad de Nueva York. Para ello contactaron en 2007 con el despacho internacional de planeamiento y diseño Gehl Architects que realizaron estudios sobre la vida pública urbana en una serie de ubicaciones estratégicas seleccionadas en la ciudad.

Jan Gehl: arquitecto urbanista artífice

La información recopilada lideró una visión estratégica encaminada a mejorar las condiciones para los peatones y la promoción de un equilibrio entre modos de transporte, incluyendo la puesta en práctica de intervenciones temporales experimentales y la realización de una red completa de carriles bici. Estos estudios permitieron evaluar la condición de los espacios exteriores para sentarse, la calidad de los pavimentos utilizados, el impacto relacionado con obras de construcción en la vía pública y otros factores cualitativos que afectaban al ámbito público. Los resultados de las



[img 03]

article

PEDESTRIANISATION OF NEW YORK

Extract from the report World Class Streets: Remaking New York City's Public Realm.

"Many cities today are using their public spaces in ways they haven't in decades. During the twentieth century, many cities redesigned their central areas to better accommodate vehicular traffic and commuters who had moved to the suburbs. Today, however, many cities have rediscovered the advantages of their dense historic forms. In many, public life is being carefully supported through pedestrian, bicycling and public space improvements. People in all parts of the world have responded enthusiastically to these new opportunities to celebrate the public realm."

Important urban centres such as Copenhagen, Melbourne, Lyon, London and Barcelona, among others, have taken important steps towards a marked pedestrianisation of their cities, with car-free spaces, especially in the centres of these cities, improving the mobility of its citizens and making their movement through the city a more enjoyable experience. Urban planners and architects have designed the efficient use of new public spaces to make them more attractive, sustainable, and accessible for the benefit and enjoyment of the public. A good example of this trend is the transformation that New York City has been undergoing over the past few years.

Problem

The potential of New York

Traditionally the streets were designed mainly for road traffic. This policy attracted a growing number of vehicles, with negative effects on congestion and the overall quality of the public realm. However, New York is a vibrant walking city with great urban attractions.

New Yorkers spend a lot of time in the public realm as a result of the city's density, which promotes walking, public transport use and increasingly cycling. Improving walking conditions will benefit everyone in New York City, create more

pleasant links between destinations and provide an environment that is enjoyable as well as functional. [img 01 y 02]

Nycdot, driving force

The mission of the New York City Department of Transportation (NYCDOT) is to provide safe, efficient and responsible movement in New York City in respect of the environment, people and goods, a requirement crucial for economic viability and quality of life. The former Mayor Michael R. Bloomberg encouraged the NYCDOT to explore ways to reduce traffic and improve the safety of pedestrians in Midtown New York City. So in 2007 they contacted Gehl Architects, the international planning and design law firm, who performed studies about urban public life in a number of strategic locations around the city.

Jan Gehl: artisan urbanist architect

The information collected led to a strategic vision aimed at improving conditions for pedestrians and the promotion of a balance between modes of transport, including the implementation of experimental temporary interventions and the realisation of a full network of bike lanes. These studies made it possible to assess the condition of outdoor seating areas, paving quality, the impact associated with construction in public works and other



◀ Columbus Circle. [Img 04]



▶ Times square. [Img 05]

encuestas realizadas sobre el estado de la ciudad ayudaron a formular buena parte de la estrategia para mejorar calles y espacios públicos, y sirvieron como línea base para compararse con futuras encuestas.

Problemática encontrada

El estudio de Gehl Architects sugirió que el máximo volumen para un movimiento peatonal confortable era de 12 personas por minuto por yarda (91 cm) de ancho de calle, considerando sobrepoblación cualquier cifra por encima de ese nivel.

A pesar de que el ancho de las calles de Nueva York es generoso, las secciones claves simplemente no acomodaban el volumen de peatones y los viandantes competían por obtener algo de espacio entre las numerosas paradas y objetos en las aceras. Esto era, además de perjudicial para el comercio y la seguridad vial, un obstáculo para las personas con movilidad reducida. Por otro lado, las calles de la 'city' reflejaban una insuficiencia de asientos, mucha superficie destinada a andamios y falta de oportunidades para sentarse y descansar. Se analizó también cómo el aumento de zonas de terrazas y cafeterías supondrían efectos muy positivos en el ámbito público y en la vitalidad económica de la ciudad. Resultaba ilustrativo que en un recorrido de casi 5 km por Broadway, una de las principales y más transitadas vías de la

ciudad, se encontrarán tan sólo 6 terrazas en el exterior.

Las conclusiones extraídas demostraron que la mayoría de espacios públicos de la ciudad no interactuaban con las calles y edificios colindantes. Los neoyorquinos raramente experimentaban la alegría de sentir una vía de escape del estrés de las calles, ningún espacio público en sus desplazamientos. En lugar de eso, se veían forzados a realizar una decisión deliberada para alcanzar una isla de espacio público y para acceder a esa isla normalmente tenían que lidiar con complicados y concurridos cruces. Además, actividades de interior no podían trasladarse al ámbito público porque muy pocos espacios públicos rodeaban los edificios donde tenía lugar esa actividad. El estudio clamaba una auténtica campaña de peatonalización.

Solución

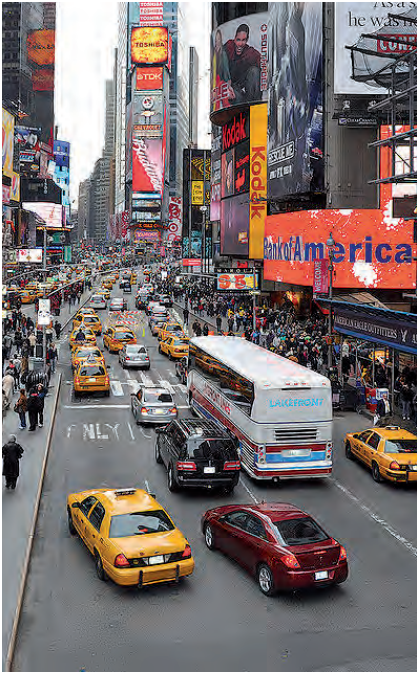
Planes estratégicos: el PlaNYC

La ciudad de Nueva York se encuentra desde la última década en mitad de un esfuerzo sin precedentes para re-urbanizar el ámbito público de la ciudad. Siguiendo los mandatos contenidos en planes estratégicos para el desarrollo sostenible –el PlaNYC y Sustainable Streets– el NYCDOT instituyó un ambicioso programa con nuevos y avanzados estándares de diseño para implementar proyectos de reurbanización de viales. En línea con el PlaNYC, el estudio

Gehl Architects propuso una serie de mejoras a corto y largo plazo para conseguir una NYC mejor y más verde. La estrategia clave sería re-imaginar la ciudad de ámbito público y desarrollar un entorno urbano que fuera amable con la población. Apostar en una primera etapa por unas intervenciones económicamente viables y de rápida implementación que brindaran la oportunidad de empezar a pensar las calles y plazas de la ciudad de forma diferente. [Img 03]

Proyectos: el NYC Plaza Program interviene en Broadway Boulevard

Uno de los objetivos centrales era asegurar que cada Neoyorquino viviera a menos de 10 minutos de un espacio público abierto. Para lograr este objetivo, en 2008 el NYCDOT lanzaría el NYC Public Plaza Program por el cual la ciudad se comprometería a la creación o mejora de una plaza pública en cada comunidad. Ese mismo año crearía el proyecto conocido como Broadway Boulevard: Green Light for Midtown, creando una cinta de espacios temporales de congregación para peatones desde la calle 42 a la 35. La respuesta positiva de los neoyorquinos fue instantánea, que acudieron en masa a los nuevos espacios. El nuevo diseño transformó Broadway, visual y conceptualmente. Se empezó a concebir la calle no sólo como el espacio físico en el que transitar, sino como un lugar en el que observar el mundo circundante.



qualitative factors affecting the public sphere. The results of the surveys on the state of the city helped develop much of the strategy to improve streets and public spaces, and were used as a baseline for comparison of future surveys.

Pedestrian traffic

The study by Gehl Architects suggested that the maximum volume for comfortable pedestrian movement is 12 people per minute per yard (91 cm) of pavement width. Anything above this level is considered to be overcrowding. Despite the fact that sidewalk widths are generous in some parts of the city, key sections of street simply do not accommodate the volume of pedestrian traffic. In New York, people walking compete for space with those waiting at bus stops, and with the many physical items on sidewalks. This was, as well as damaging to trade and road safety, an obstacle for people with reduced mobility. At the same time, the streets of the city reflected a lack of seating, large areas destined to scaffolding and a lack of opportunity to sit and rest. Also discussed was how an increase in the area of pavement café seating would have very positive effects in the public arena and in the economic vitality of the city. It was illustrative that in a journey of nearly 5 miles down Broadway, one of the busiest streets of the city, only 6 outside terraces were found.

The conclusions drawn showed that the majority of the city's public spaces did not interact with surrounding buildings and streets. New Yorkers rarely experience the joy of coming across a break in the streetscape- an inviting public space along their journey from Point A to Point B. Instead, they are forced to make a deliberate decision to reach an island of public space, and to get to that island they often need to negotiate complicated and busy crossings. Once there, they find none of the opportunities to interact with the indoor environment that a building edge provides. Indoor activities are not allowed to spill into the public realm (and vice versa) because so few public spaces are actually bordered by a building. The study therefore advocated a campaign of pedestrianisation.

Solution

Strategic plans: planyc

Over the last decade, New York City has been in the midst of an unprecedented effort to redevelop the City's public realm. Following the mandates set forth in strategic plans for sustainable development - the PlaNYC and Sustainable Streets - the NYCDOT instituted an ambitious programme with new and advanced design standards to implement projects of street re-urbanisation. In line with PlaNYC, the Gehl Architects study

proposed a number of improvements in the short and long term to achieve a better and greener NYC. The key strategy was to re-imagine the City's public domain and develop an urban environment that is in harmony with the population, initially opting for economically viable interventions and fast implementation that will provide the opportunity to begin to think about the streets and squares of the city in a different way. [img 03]

Projects: Plaza NYC programs the Broadway Boulevard

One of the central goals in the Open Space chapter of PlaNYC is to ensure that every New Yorker lives within a ten-minute walk of public open space. To achieve this goal, in 2008 the NYC Public Plaza Program was launched whereby the City committed to creating or enhancing a public plaza in every community. That same year the project known as Broadway Boulevard was enacted, creating a ribbon of public gathering places from 42nd to the 35th Street. The positive response of New Yorkers was instantaneous; they flocked to the new spaces. The new design transformed Broadway, visually and conceptually. New Yorkers began to conceive of the street not only as a physical space for traveling, but also as a place in which to observe the surrounding world.



Ejemplos

El Bulevar de Broadway

A finales de mayo de 2009 la implantación del proyecto Broadway Boulevard supondría un esfuerzo evidente de la ciudad para mejorar la movilidad y seguridad. Los proyectos de peatonalización adyacentes a este proyecto general reinventarían algunos de los espacios públicos más importantes de la ciudad, reclamando una superficie total de 45.000m². El proyecto crearía nuevas áreas peatonales y un carril bici protegido en Broadway a la altura de Times Square (calles de la 47 a la 42) y de Herald Square (calles de la 35 a la 33) usando pavimentos temporales, señalización adecuada para cerrar el tráfico rodado, ajardinamientos y mobiliario urbano distintivo. A lo largo del nuevo corredor peatonal se desarrollaría un nuevo tráfico peatonal en la zona del Fashion District, así como se alentaría a caminar entre el bullicio de Times Square y la zona de compras del Herald Square. También se crearían por extensión mejoras en la seguridad entre el Columbus Circle y Madison Square.

Columbus Circle

Situada en el ángulo suroeste de Central Park, esta plaza circular nombrada en honor a Cristóbal Colón siempre ha sustentado un enorme peso de tráfico rodado.

Las últimas renovaciones de 2005 con-

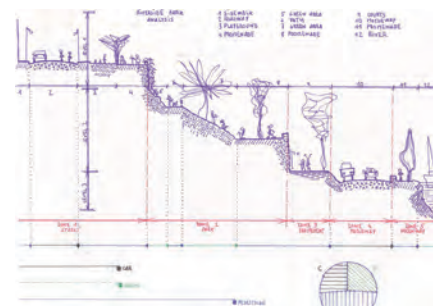
sideraron más la figura del tránsito del peatón entre la 8ª avenida y el Central Park, que la mera distribución del tráfico en una confluencia de importantes arterias de la ciudad. En esta intervención se incluyeron fuentes de agua, bancos de madera y ajardinamientos perimetrales cercando el monumento central. [Img 04]

Times Square

En 2010, la ciudad de Nueva York seleccionó al estudio Snøhetta para liderar el diseño de nuevos espacios públicos en Times Square. El enorme éxito de las intervenciones de peatonalización empujó al NYCDOT a redefinir permanentemente Times Square con un triple propósito: mejorar la funcionalidad crucial de la infraestructura, proveer de suficiente superficie nueva y expandida para eventos públicos y convertir en permanentes las mejoras provisionales que la ciudad experimentó en 2009. El emplazamiento conocido como "la pajarita" (por su traducción 'Bowtie'), forma el corazón del distrito de la cultura y el entretenimiento. El diseño de Snøhetta se inspiró en el pasado de Times Square y su rica historia de entretenimiento, dualidad que influenció tanto el concepto global del proyecto como los detalles. La propuesta crea un espacio público multifuncional, icónico e integrado que refleja lo mejor de Times Square y de la ciudad de Nueva York. [Img 05]



Calle con viandantes Crowded street



Análisis de Riverside Park Analysis
Dibujos de Gema Gené Sketches by Gema Gené



◀ Herald Square y Greely Square. [Img 06]

▷ Madison Square. [Img 07]



Examples

Broadway boulevard

By the end of May 2009 the implementation of the Broadway Boulevard project had become tangible example by the city of an effort to improve mobility and safety. Alongside this general project, pedestrianisation schemes reinvented some of the most important public spaces in the city, reclaiming a total area of 45.000m². The project would create new pedestrian areas and a protected bike lane on Broadway from Times Square (47th to 42nd street) and Herald Square (35th to 33rd street) using temporary paving, adequate signalling to exclude vehicular traffic, distinctive street furniture and landscaping. Along the new pedestrian corridor new pedestrian foot traffic is encouraged to the area of the Fashion District. Walking between the hustle and bustle of Times Square and the Herald Square shopping area is also incentivised. By extension, improvements in security between Columbus Circle and Madison Square are also created.

Columbus Circle

Located in the southwest corner of Central Park, this circular plaza named after Christopher Columbus has always sustained a huge weight of road traffic. The recent renovations in 2005 gave more consideration to pedestrian traffic

entering at 8th Avenue and Central Park than to the mere distribution of traffic at this confluence of important city arteries. This intervention included water fountains, benches and perimeter landscaping encircling the central monument. [Img 04]

Times Square

In 2010, the city of New York selected the Snøhetta studio to lead the design of new public spaces in Times Square. The huge success of pedestrianisation interventions pushed the NYCDOT to permanently redefine Times Square with a triple purpose: to improve crucial infrastructure functionality, to provide sufficient new and expanded surface for public events and to make permanent the interim improvements carried out by the city in 2009. The site known as the "bow-tie" due to its shape forms the heart of the culture and entertainment district. Snøhetta's design was inspired by Times Square's past and its rich history of entertainment, a duality that influenced both the overall concept of the project and its details. The proposal creates a multifunctional, iconic and integrated public space that reflects the best of Times Square and of New York City. [Img 05]

Greely Square and Herald Square

In an effort to protect these squares from

the adjacent traffic, urban planners and architects surrounded the square with trees, fences and walls. As a result, they were visually and physically separated from the flow of pedestrians on the pavement. The vitality of each space could not contribute to the life of the other. The lack of visual connections and the natural flow of pedestrians through the two spaces made them unsafe at night and, as a result, they closed at dusk. [Img 06]

Madison Square

At the end of 2008 4,000m² of new public space in Madison Square was inaugurated, forming new garden squares, lanes and a simpler and more secure traffic pattern for 22nd to 25th Street. These new areas were completed with space for pedestrians, tourists, security guards, temporary workers and residents enjoying a drink or snack. The new space at Madison Square complements the adjacent Madison Square Park. At the heart of the project a new square, which commemorates the shape of the Flatiron building, provides a space from which to admire one of the most photographed monuments in the world. South of Broadway on 23rd Street, two lanes of roadway were transformed into a plaza with seating and tables, directly adjacent to the front of the Flatiron building. [Img 07]



Herald Square y Greely Square

En un esfuerzo para proteger estas plazas del tráfico adyacente, urbanistas y arquitectos involucraron la plaza con árboles, cercos y muros. Como resultado, quedaron visual y físicamente separadas del flujo de peatones en las aceras. La vitalidad de un espacio no podía contribuir para alimentar al otro. La falta de conexiones visuales y el flujo natural de peatones a través de los dos espacios hacia a éstos más inseguros en la noche y, consecuentemente, se cerraban al oscurecerse. [Img 06]

Madison Square

A finales de 2008 se habilitaron 4.000 m² de nuevo espacio público en Madison Square, formando nuevas plazas ajardinadas, carriles bici y un patrón de tráfico más simple y seguro de las calles 22 a la 25. Estos espacios fueron completados con espacio para peatones, turistas, vigilantes, trabajadores temporales y residentes disfrutando de un aperitivo o refrigerio. El nuevo espacio en el Madison Square complementaría el Madison Square Park adyacente. En el centro del proyecto, una nueva plaza que rememora la forma del edificio Flatiron ofrecería un espacio desde el que ver uno de los monumentos más fotografiados del mundo. Al sur de Broadway por la calle 23, dos carriles de calzada se transformarían en una plaza con asientos y mesas, directamente contigua a la fachada del edificio Flatiron. [Img 07]

Union Square

El DOT completó recientemente el rediseño de las calles al norte, este y oeste de Union Square para mejorar aceras, aportar mejoras en la seguridad a uno de los destinos más transitados y populares al mismo tiempo que brinda al parque de Union Square más accesibilidad e invita a residentes y visitantes. [Img 08]

Union Square

The DOT recently completed the redesign of the streets to the North, East and West of Union Square to improve the pavements, bring improvements in security and provide better access to residents and visitors to one of the busiest and most popular squares in New York. [Img 08]

Gemma Gené

Arquitecta y Máster de Diseño Arquitectónico Avanzado por la Universidad de Columbia en Nueva York, 2014. Ampliación de estudios de arquitectura en Escola da Cidade en São Paulo y en la universidad UC Berkeley en San Francisco. Su proyecto Noodloo ha sido expuesto en la semana del diseño de Nueva York y en Figment. Actualmente trabaja en Steven Holl Architects.

Architect and Master's degree in Advanced Architectural Design at Columbia University in New York, 2014. Furthering of studies in architecture at the Escola da Cidade in São Paulo and at UC Berkeley in San Francisco. Her project Noodloo has been shown in the design week in New York and Figment. Currently working on Steven Holl Architects.

Jordi Ferré

Arquitecto Técnico, Ingeniero de Edificación y Máster en Gestión de Proyectos. Después de un fructífero periodo en el despacho GCA Arquitectos de Barcelona, decidió continuar su desarrollo profesional en Nueva York. Actualmente cursando un máster en la Universidad de Nueva York y participando voluntariamente en la divulgación académica de la Gestión de Proyectos.

Technical architect, graduated in Building Sciences and Technologies, and achieved a Master's degree in project management. After a fruitful professional period in the office GCA architects in Barcelona he decided to continue his career in New York. He is currently pursuing a master's degree in New York City and taking part in academic outreach of project management as a volunteer.

◀ Madison Square. [Img 07]

▷ Union Square. [Img 08]