

artículo

LA CALLE, TAN SENCILLA Y TAN COMPLEJA

Jordi Farrando.
arquitecto y paisajista.
architect and landscape architect



La calle constituye la base de la urbanidad, el elemento fundacional que aglutina las edificaciones y el canal a través del cual se nutre la vida urbana. De ahí su trascendencia. Y de ahí también la importancia que adquiere su configuración física. Pero las calles no son elementos aislados, forman parte de un tejido complejo en el cual distintas vías conectan entre sí y enlazan con los espacios públicos singulares. Una calle es pues un elemento de alta complejidad. Para abordarla correctamente no caben los reduccionismos ni las lecturas monotemáticas. Se impone la visión global y una participación amplia que implique tanto a especialistas como a usuarios.

Espacio público primigenio

La calle es el espacio público primigenio, el más sencillo y, al mismo tiempo, el más complejo que existe. Constituye la base de la urbanidad, el elemento fundacional que aglutina las edificaciones, establece relaciones entre ellas y las hace trascender su carácter individual. Sin calles no hay pueblos ni ciudades. A lo sumo case-ríos aislados a los que se llega a través de caminos o carreteras. Y ni los unos ni las otras cumplen –ni pueden cumplir– toda la complejidad de funciones que una calle está destinada a satisfacer.

Cuando hay una calle, hay una comunidad que ha decidido vivir conjuntamente, aunque sus miembros no se conozcan entre sí. Y compartir, por tanto, usos y servicios para cuyo disfrute van a tener que acordar normas comunes. La calle es el elemento que vehicula estas actividades, el intermediador de las relaciones ciudadanas a través del cual circulan los flujos que las hacen posibles.

La calle es el canal a través del cual se nutre la vida urbana. De ahí su trascendencia. Y de ahí también la importancia que adquiere su configuración física. La forma que adopte la calle –su dimensión, el espacio destinado a los distintos tipos de usuario, la relación entre éstos, los elementos que en ella se implanten, el modo de contacto entre el plano horizontal de la vía pública y el plano vertical de la fachada de los edificios,...– definirá los usos y servicios que es capaz de vehicular y establecerá prioridades entre ellos. Y de esta jerarquía acabará resultando un modelo u otro de ciudad.

La movilidad como criterio

Nuestra sociedad vive obsesionada por reducir las distancias, por aproximar puntos alejados entre sí, por la inmediatez, porque todo sea posible simultáneamente. Espacio y tiempo quieren fundirse hoy en una unidad casi

indistinguible y, para ello, la movilidad se ha constituido en uno de los postulados omnipresentes a partir del cual organizar nuestras calles y nuestras ciudades. La necesidad de desplazarse de un punto a otro y de hacerlo de la manera más eficaz, se adopta a menudo como criterio fundamental a partir del cual abordar la definición de nuestras calles. Todo parece girar en torno a ello.

Es, sin duda, un criterio imposible de obviar si queremos atender a las necesidades de la sociedad contemporánea. Pero ¿es el único criterio a tener en cuenta? E incluso, en aquellos casos en que la movilidad sea realmente el criterio fundamental para abordar el diseño de las calles ¿en función de qué otros parámetros la movilidad enfrenta correctamente los problemas de un determinado barrio o ciudad?

Resulta imprescindible ser conscientes de que la movilidad, como tal, sólo será correctamente planteada si tomamos en consideración todos los demás elementos que intervienen en la definición de las características de una calle y la ponemos en relación adecuada con ellos. La calle sirve para vehicular la circulación de automóviles, autobuses, tranvías, bicicletas, peatones, etc. Pero sirve también para muchas cosas más.



◀ Reurbanización de las calles peatonales comerciales del centro histórico de Kortrijk, Bélgica.
Regeneration of commercial pedestrian streets of the historic centre of Kortrijk, Belgium.

article

**THE STREET,
SO SIMPLE YET
SO COMPLEX**

The street forms the basis of our urban existence and is its founding feature, bringing together buildings. It's also the channel that feeds urban life. This is what makes it so important. And what makes its physical configuration also important. But streets are not isolated elements: they form part of a complex network in which different types of thoroughfare are connected to one another and link up with other special public spaces. The street, then, is highly complex. The correct approach should not be based on reductionism or single issue interpretations. What we need is a global vision and wider participation, with the involvement of both specialists and users.

The primary public space

The street is the primary public space, the most simple but at the same time the most complex. It forms the basis of

our urban existence and is its founding feature, bringing together buildings, establishing connections between them, and transcending their individuality. Without streets there are no towns or cities. At best, isolated farmhouses which can only be reached by tracks or roads. And neither tracks nor roads can possibly perform the complex variety of functions that a street can.

When there is a street, there is a community that has decided to live together, even if its residents do not know each other. They have also decided to share uses and services for which they will need to establish common rules. The street serves as a vehicle for these activities, providing the means by which residents form relationships and regulating the flows that make these relationships possible.

The street is the channel which feeds urban life. This is what makes it so important. And what makes its physical configuration also important. The form of a street (its dimensions, the space made available to different types of users, the relationship between these users, the different features that are introduced, or the way the horizontal plane of the public thoroughfare makes contact with

the vertical plane of the façades of buildings) will define what uses and services it is able to provide, and will prioritise certain uses over others. And this hierarchy will determine the type of urban model that is created.

Mobility as a driving force

We live in a society that is obsessed with the reduction of distance, with bringing together places that are far apart, with immediacy, with the idea that everything must be possible at the same time. Space and time have today merged into an almost undistinguishable whole, and mobility has become a standard organisational principle in our streets and cities. The need to move from one place to another and to do it in the most efficient way possible has become the essential factor in the design of our streets. Everything else seems to revolve around this one idea.

It is clearly impossible to ignore mobility while aiming to meet the needs of contemporary society. But is it the only factor to take into consideration? And even in cases where mobility really is a fundamental issue when approaching the design of a street, what other parameters might help mobility to solve the problems of a particular neighbourhood or town?



◁ Rafael Vargas. La U urbana. El libro blanco de las calles de Barcelona.

▷ Jordi Farrando. La U urbana. El libro blanco de las calles de Barcelona.

▷▷ Jaime Hayón. La U urbana. El libro blanco de las calles de Barcelona.

Gremios, *shopping lines*, barrios residenciales...

Al recorrer los cascos antiguos de nuestras ciudades nos encontramos a menudo con calles cuyo nombre es Cuchilleros, Platería, Sombrereros, ... Nos recuerdan que durante mucho tiempo las actividades artesanas se organizaron por gremios y que cada uno de éstos tendía a implantarse en una determinada calle de la ciudad. La forma que adoptaba dicha calle era, a menudo, función de dicha actividad; con soportales –si el clima era lluvioso– para que los ciudadanos pudieran comprar a resguardo; con ensanchamientos puntuales –si los carros que abastecían a los artesanos tenían que maniobrar– configurando geometrías irregulares...

Otras calles han sido históricamente residencia de grupos sociales específicos, como la calle Montcada, en Barcelona, o la strada Nuova, en Génova, donde se agrupaban los palacios señoriales de la época medieval. Su carácter es substancialmente distinto de las calles gremiales, con geometrías de alineación más rotunda –expresivas de una voluntad de orden–, con otro tipo de pavimentos, con una relación distinta –más impermeable– entre el exterior y el interior de los edificios.

La ciudad contemporánea no está exenta de calles en las que también se da una

cierta especialización –en cuanto a usos– que nos permite observar el impacto de éstos en las características de las mismas. Las arterias comerciales son, tal vez, un caso paradigmático y resultan particularmente significativas de la discusión que reiteradamente se establece en cuanto a los modos de accesibilidad –rodada o peatonal–, las ventajas de cada uno de ellos y la modulación adecuada entre los mismos.

En el otro extremo, hay barrios fundamentalmente residenciales, con escasa actividad comercial en las plantas bajas, donde la relación entre el espacio público y las viviendas permite otro tipo de organización de la calle, capaz de acoger funciones que no son sólo las de paso y circulación, y dan lugar a otros ritmos urbanos.

Sea a través de ejemplos históricos, sea a través de casos contemporáneos, estas calles predominantemente monofuncionales nos permiten subrayar la relación estrecha entre uso del tejido edificado y forma del espacio público que constituye la calle. Relación que obviamente se hará más y más compleja cuanto más diversos sean los usos establecidos o los que se quieran potenciar.

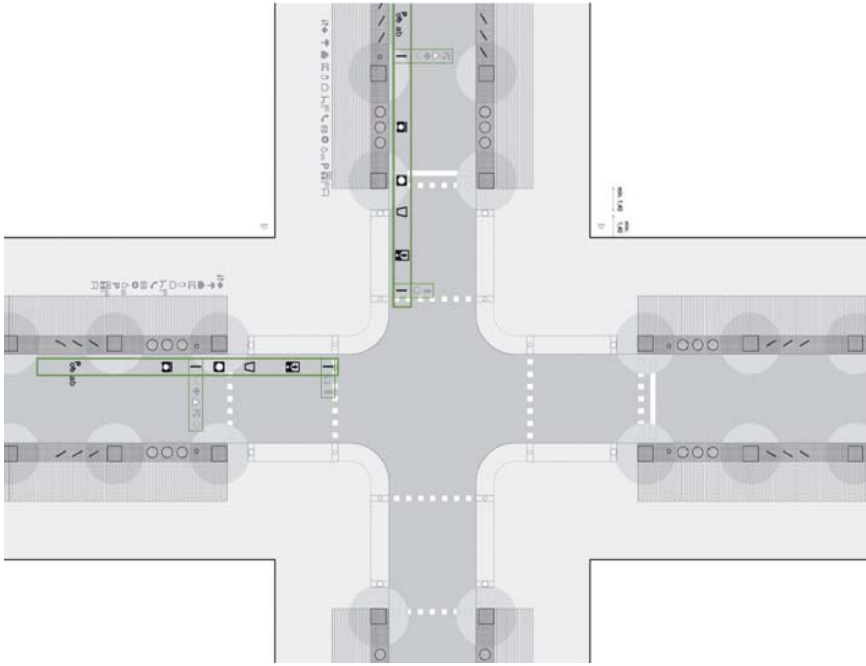
Canal de servicios

Vehículos y personas son los usuarios

protagonistas de nuestras calles. Pero no son los únicos que circulan por ellas. El fluido eléctrico, el agua para el consumo humano, las redes de desagüe, el teléfono o la fibra óptica, son también usuarios de la vía pública e implican infraestructuras no tan invisibles como, en un primer momento, pudiera parecer. Al tiempo que satisfacen algunas de las necesidades de los habitantes de la ciudad también crean servidumbres de claro impacto en las calles.

Las tapas de registro, las bocas de acometida, las cajas de control, aparecen en los suelos de nuestras calles con una lógica a menudo autista, desvinculada de la lógica con la que se plantean otros elementos de la superficie. No digamos ya si el tendido eléctrico es aéreo –como es el caso en muchas ciudades americanas o asiáticas–, en cuyo caso los postes y cables constituyen una presencia insoslayable de nuestro paisaje urbano.

En algunas ciudades hay además redes de recogida neumática de basura; en otras hay ferrocarril metropolitano. Los elementos que de ellos emergen al exterior adquieren una presencia que es preciso integrar en la definición de la vía pública. Su posición y sus características –¿salida de metro cubierta o descubierta? ¿transparente u opaca? ¿en la esquina o a



We must be completely aware that mobility as such can only be properly dealt with if we consider all the other factors involved in the definition of a street's characteristics and create the right connections with them. The street provides a space for the movement of cars, buses, trams, bicycles, pedestrians, etc. But it does a lot of other things too.

Trades, shopping, residential areas...

Walking around the historic centres of our cities we often find streets with names such as *Cuchilleros*, *Plateria* and *Sombrereros* (Cutlers, Silverware and Milliners). These names remind us that for a long time trades and crafts were organised by local guilds and that they were usually concentrated in one particular street. The design of the street often reflected this activity: with arcades – in rainy climates – so that people could do their shopping under shelter; or with the street widened in specific places – if the carts that brought supplies to craftsmen had to turn around or pass each other – creating irregular geometries, for example.

Other streets have historically been residential, with certain social groups living there, such as *Carrer Montcada* in Barcelona or *Strada Nuova* in Genoa, both the site of stately palaces from

medieval times. Their character is significantly different from that of the tradesmen's streets, with more emphatic geometric lines (reflecting a desire for order), a different type of paving, and a different relationship – more impermeable – between the inside and outside of their buildings.

The contemporary city also contains streets in which there is a certain degree of specialisation – in terms of use – which has a clear impact on their form. Shopping streets are perhaps the most typical of these, and are particularly notable for the recurring debate on whether they should be open to traffic or limited to pedestrian use, focusing on the advantages of each of these options and finding the right balance between them.

At the other end of the spectrum, there are neighbourhoods which are essentially residential, with little or no commercial activity, where the relationship between public space and housing leads to another approach to street design, performing functions which go beyond the organisation of traffic and transit, and creating different urban rhythms.

These primarily mono-functional streets, whether contemporary or historic,

highlight the close relationship between the use of built-up areas and the form of the public space that constitutes their streets. A relationship which will of course become more and more complex as its established and planned uses become more diverse.

A channel for services

The main users of our streets are vehicles and people. But they are not the only ones. The flow of electricity, of water for human consumption, drainage systems, and telephone and fibre optic lines are also users of the streets, and their infrastructure is not as visible as it might at first seem. While these services meet some of the needs of a city's inhabitants, they also create certain obligations which have a clear impact on our streets.

Manhole covers, electrical points and control boxes appear on our streets and pavements in a somewhat random fashion, disconnected from the logical order that underpins many of the features on the surface. This is even worse when electricity cables run overhead – as they do in many American and Asian cities – with posts and cables forming an inescapable part of the urban landscape.

Taller RadiRīgu! Rīga. Letonia RadiRīgu! workshop. Rīga. Latvia. Calle Dizozolu, barrio de Ziepniekkalns Dizozolu street, Ziepniekkalns district.

Equipo Team: Jānis Norde, arquitecto en architect at "SARMA & NORDE Arhitekti" / Ilze Mīkelsone, arquitecto en architect at "TaktiLa" / Līga Vanaga, arquitecto en architect at "SARMA & NORDE Arhitekti" / Lauma Līdaka, arquitecto autónomo freelance architect / Ints Mengēlis, arquitecto en architect at "SARMA & NORDE Arhitekti" / Olga Klubova, estudiante de paisajismo student of landscape architecture



media manzana?– potenciarán o impedirán determinados aspectos de las calles con las que interactúan.

De la misma manera que los usos y actividades que tienen lugar en los edificios tienen una influencia directa en lo que acontece en la calle y en la manera en que ésta se articula, los servicios del subsuelo tampoco son neutros en su impacto en la superficie.

Espacios públicos en red

Las calles no son elementos aislados, forman parte de un tejido complejo en el cual distintas vías –de características diversas en lo dimensional y en lo formal– conectan entre sí y enlazan con esos espacios públicos singulares que son las plazas, los parques y los jardines. Las calles ponen a dichos espacios en red y establecen relaciones jerárquicas entre ellos, permitiéndoles cumplir una función que va más allá de su entorno inmediato y dotándolos de un papel específico en la ciudad de la que forman parte.

Las calles se integran de esa manera como parte substancial del sistema de espacios públicos y suponen, a menudo, una parte significativa del total disponible. En una ciudad como Barcelona, y pese a los numerosos nuevos espacios públicos creados desde principios de los años 80,

las calles siguen siendo el 16% del total del territorio urbano y nada menos que el 63% del espacio público de la ciudad.

La mejora de la calidad del espacio público de una ciudad no sólo pasa pues por la mejora de esos puntos nodales que son las plazas, los parques y los jardines, sino también –y, de hecho, substancialmente– por la intervención sistemática en los elementos que los articulan, es decir, en las calles.

Mobiliario urbano

El mobiliario urbano se ha convertido en los últimos años en un protagonista significativo de nuestras calles. Concebidos como elementos para dar servicio a los ciudadanos, su número ha crecido exponencialmente, no sólo con nuevos modelos, sino también con el desarrollo de nuevas tipologías destinadas a satisfacer nuevas necesidades. En un trabajo desarrollado en Barcelona hace unos pocos años, se contabilizaron más de 700.000 elementos de mobiliario urbano en la ciudad; 1 cada 8m² de acera.

Esta sobreocupación del espacio destinado a los peatones obliga a plantearse prioridades, a encontrar una racionalidad que equilibre cantidad y calidad, y compatibilice la satisfacción de necesidades con el impacto que tienen en la configuración del espacio público.

La sistematización de modelos y la definición de parámetros de colocación –experimentada hasta ahora en muy pocos casos– constituyen los mecanismos para alcanzar dicha racionalidad. Se trata, igual que sucedía con los elementos subterráneos de servicio, de evitar una lógica exageradamente autónoma que no tenga en cuenta la repercusión que los elementos urbanos tienen en la configuración del paisaje de nuestras ciudades.

Un espacio complejo

Una calle es pues un elemento de alta complejidad. Para abordarla correctamente no caben los reduccionismos ni las lecturas monotemáticas, las cuales sólo llevarán a soluciones parciales que desequilibrarán el conjunto. Se impone la visión global y una participación amplia que implique tanto a especialistas como a usuarios. La calle es el espacio de todos, el espacio que compartimos quienes vivimos en ellas, quienes las usamos y quienes las diseñamos. Es necesaria, por tanto, la integración de disciplinas y visiones, las cuales sólo pueden redundar en beneficio de la calidad de nuestras calles y, en consecuencia, de nuestras ciudades.



In some cities there are also pneumatic waste collection systems; others have metropolitan railways. The surface features of these services form a presence which needs to be accommodated in the design of the street. Their position and their characteristics (covered or open underground entrance? transparent or opaque? on the corner or in the middle of the block?) can enhance or impede certain aspects of the streets they interact with.

So, in the same way that the uses and activities of buildings directly affect what happens in the street and the way that it is organised, the services running underground also have an impact at surface level.

A network of public spaces

Streets are not isolated elements: they form part of a complex network in which different types of thoroughfare – with different forms and dimensions – are connected to one another and link up with those other special public spaces, squares, parks and gardens. Streets help to integrate these spaces into a network and create hierarchical relationships between them, enabling them to perform functions beyond their immediate surroundings and giving them a specific role in the city they form part of.

Streets form a substantial part of a city's system of public spaces, and often a significant proportion of the total space available. In a city like Barcelona, even with the many new public spaces that have been created since the early 1980s, streets still account for 16% of the total urban space, and no less than 63% of public space in the city.

Improving the quality of a city's public space, then, is not just a matter of improving the nodes of squares, parks and gardens, but also – in fact, especially – of systematic intervention in the elements that connect them, in other words, the streets.

Urban furniture

Urban furniture has become a very important feature of our streets in recent years. Designed to provide a service for the city's inhabitants, its presence has increased exponentially, not just with new models, but also with the development of new types of furniture intended to meet our needs. A study carried out in Barcelona a few years ago counted over 700,000 pieces of urban furniture in the city: 1 for every 8m² of pavement.

This over-occupation of a space intended to be used by pedestrians forces us

to consider our priorities, to find a rational balance between quantity and quality, and a solution which considers both the needs of its users and the impact it will have on the configuration of public space.

The systematisation of models and the definition of guidelines on where the furniture should be installed – something that has been done in very few cases before – are the mechanisms by which this rational balance might be achieved. As with underground services, we must not think of autonomous solutions but consider the repercussions that urban features such as these have on the configuration of our cities' landscapes.

A complex space

The street, then, is highly complex. The correct approach should not be based on reductionism or single issue interpretations, which will only provide partial solutions and will upset the balance of the space. What we need is a global vision and wider participation, with the involvement of both specialists and users. The street is a space for all of us, a space that is shared by those who live in it, use it and design it. If we integrate different disciplines and viewpoints, we will improve the quality of our streets and, as a result, the quality of our cities.