

# Nueva York peatonal: la recuperación de la experiencia en el espacio público<sup>1</sup>

José Ignacio Stang<sup>2</sup>

## Resumen

El presente trabajo se propone abordar la problemática de la arquitectura relativa a espacios públicos. Se centrará el interés en reflexionar en torno a las potencialidades y limitaciones en la construcción de la dimensión pública del espacio urbano en el contexto social, físico y simbólico del mundo contemporáneo. Se recurrirá como herramienta a la metáfora del viaje como experiencia con capacidad para motivar la reflexión y renovar la mirada sobre los espacios y la cultura. Se tomará en primera instancia como referente empírico para el abordaje el caso Times Square en la ciudad de Nueva York. A partir de ello se referirá a la posibilidad de configurar dicha ciudad, afectada por la aglomeración y congestión de flujos vehiculares, a través de la indagación de estrategias orientadas hacia la recuperación de la experiencia humana en el espacio público. Se presentarán en este sentido ejemplos de planificación, proyectos, programas y acciones llevados a cabo en dicha ciudad que representan diversas dimensiones de la relación entre espacio público, ciudad y arquitectura.

**Palabras clave:** Nueva York, espacio público, ciudad peatonal.

## Abstract

The purpose of this paper is to address the issue of architecture on public spaces. It focuses on reflecting on the possibilities and limitations in the construction of the public dimension of urban space in the social, physical and symbolic context of the contemporary world. The metaphor of journey is used throughout this work as an experience aiming to motivate reflection and renew our perspective of spaces and culture. Times Square in New York City is taken as an empirical referent, referring to how this city, affected by agglomeration and congestion of traffic flows, has been shaped through the investigation of strategies on the human experience recovery in public space. Examples of

planning, projects, programmes and actions carried out in this city are shown, representing different dimensions of the relationship between public space, city, and architecture.

**Keywords:** New York, public space, pedestrian city.

## 1. Introducción

El punto de inicio para la elaboración del presente artículo surge de la necesidad de profundizar un abordaje del reconocimiento de las potencialidades y limitaciones que la arquitectura exhibe en la construcción de la dimensión pública del espacio urbano, en el contexto de las condiciones materiales y simbólicas del mundo contemporáneo. Para hacer una aproximación a ello se tomó como herramienta de abordaje la metáfora del viaje, por considerarlo una experiencia con capacidad para motivar la reflexión y renovar la mirada sobre los espacios y la cultura, a partir de llegar como foráneo al lugar seleccionado de destino y ser tomado o sorprendido por las circunstancias y los hechos.

Vinculando el punto de inicio con la herramienta escogida se abordará la ciudad de Nueva York a través de la selección de algunos espacios e intervenciones llevados a cabo en este último tiempo, que dan cuenta de algunas potencialidades y limitaciones que la arquitectura permite en la construcción del espacio público. Se eligió como ciudad contemporánea de referencia para este trabajo a Nueva York, por ser una de las grandes metrópolis contemporáneas que se encuentra desarrollando un profundo cambio en los hábitos ciudadanos referidos al uso del automóvil y el peatón en los espacios públicos. Se la considera como un referente con trascendencia en el marcado rumbo que están tomando algunos centros urbanos respecto a la recuperación de la experiencia humana en sus espacios urbanos.

<sup>1</sup> Recibido el 11 de marzo de 2014, aprobado el 7 de agosto de 2014.

<sup>2</sup> FAUD, Universidad Nacional de Córdoba (Argentina). E-mail: josestang@gmail.com

El trabajo se desarrollará en cinco apartados. Se comenzará el artículo realizando una lectura sobre la ciudad contemporánea abordando su complejidad multidimensional. A partir de ello se activará la herramienta del viaje como metáfora para abordar un caso concreto, motivando la lectura del espacio público y reflexionando sobre ello.

Se tomará como primer referente empírico para el abordaje el caso Times Square. Desde allí se referirá a la posibilidad de configurar dicha ciudad a través de la indagación de estrategias orientadas hacia la recuperación y revalorización de la experiencia y la escala humana en el espacio público, así como de la peatonalización de la ciudad. Para ello se abordarán algunos ejemplos de planificación, proyectos, programas y acciones llevados a cabo en los últimos años.

Una vez finalizado el viaje, se retornará al punto de inicio para elaborar una conclusión sobre lo recorrido como nuevo punto de partida para incentivar un nuevo destino.

## **2. Ciudad contemporánea, ciudad multidimensional**

Entre los años 1900 y 2000, la población urbana del planeta pasó de 262 a más de 3.000 millones de personas. Las ciudades donde habitan millones de habitantes son actualmente 370, de las cuales 250 se localizan en el llamado “Tercer Mundo”, frente a las 11 que había a principios de siglo. En cuanto a megalópolis de más de 10 millones de habitantes, había 2 en 1950, 16 en 2000 y llegarán a 27 en 2025, de las cuales 21 estarán en el Tercer Mundo. Entre 2000 y 2025, la población urbana de los países desarrollados pasará de 922 millones a 1.100 millones, mientras que la del Tercer Mundo se doblará: es decir de 2.200 a 4.400 millones. Estas estimaciones, puestas en evidencia por Thierry (1999), se confirman diez años después. En su informe sobre los asentamientos urbanos, ONU-Hábitat

considera que esta tendencia va a proseguir en el curso de las décadas siguientes, primero en los países en desarrollo, hasta alcanzar el 70% de la población mundial en 2050.

Estas referencias son la base para iniciar una reflexión sobre este fenómeno global de urbanización, que toca a las diversas regiones del mundo y que atañe de cerca o de lejos a la totalidad de la población mundial, con un impacto directo o indirecto sobre los medios de vida, y cuya expansión acelerada, tal como ella ha sido anunciada para las futuras décadas, presenta serios interrogantes de compatibilidad entre las dimensiones ecológicas, económicas, sociales y urbanísticas para el futuro de las sociedades contemporáneas. Lo urbano, en su complejidad contemporánea, no puede ser percibido sino como un fenómeno multidimensional cuya realidad material, constructiva y técnica refleja la creatividad de los seres humanos, pero igualmente sus conflictos, contradicciones y recursos de los cuales disponen para materializar sus proyectos.

Si deseamos hacer algún tipo de aproximación a nuestra realidad actual, inevitablemente aludiremos a los conceptos de globalización o de crisis económica y social. Estos fenómenos se pueden entender en pocas palabras como una descripción de la penetración del mercado en la vida social y cotidiana, y refiere a un proceso de larga duración que al acelerarse en las últimas décadas, ha terminado por introducirse prácticamente en todas las esferas.

De acuerdo a la postura planteada por Lipovetsky y Serroy (2010), en los tiempos hipermodernos la cultura se ha convertido en un mundo que tiene la circunferencia en todas partes y el centro en ninguna. Esto se traduce en una economía política de la cultura donde esta última no puede separarse de la industria comercial, infiltrándose en todas las costumbres. Es así como estos autores, con el término cultura-

mundo, designan a la cultura que se desprende del capitalismo, el individualismo y la tecnociencia; una cultura que al ser global propone nuevas estructuras cambiando radicalmente las relaciones de las personas consigo mismas y con el mundo. En este enfoque afirman que esta dinámica hipermoderna no omite la cultura, sino que al contrario, la convierte en su principal rasgo, hasta el punto de que hoy se podría hablar de un capitalismo cultural.

En esta intersección global, Ortiz (1998) propone que en lugar de pensar el mundo desde cada escenario, se debe pensar el mundo en su flujo y, luego, hacer las preguntas pertinentes a cada realidad particular. Esta concepción guía a la reflexión respecto a la desterritorialización que los centros de poder han logrado en la actualidad. Esto repercute sobre nuestro mundo, donde el ejercicio de lo público se agota en el consumo, hecho cultural por excelencia que incorpora al individuo en el universo globalizado.

Pero para referirse a la situación actual no basta con hacer alusión a la decadencia, sino también a la posibilidad. Frente a tanta universalidad global se abre el camino de poder valorar lo local y, en particular, el territorio ciudadano, pensando modelos para nuestras ciudades con proyectos históricos que nos vinculen a la cultura-mundo. Es posibilidad de apuntar a construir este vínculo, no desde un reconocimiento otorgado desde los centros de poder, sino desde un auto-reconocimiento alcanzado en la propia regulación de la producción simbólica que nos re-presente y en la construcción de escenarios urbanos donde socializar dichos símbolos. La disminución del poder del Estado-nación y la reaparición de lo local hacen de la ciudad el nuevo espacio desde donde construir las nuevas relaciones colectivas, en tanto que se re-territorialice la ciudad como escenario y espacio político y público, y se construyan

identidades por fuera de los universos virtuales de la cultura mundializada.

“Hablar de crisis del espacio urbano significa, entonces, hablar también de la crisis del territorio empático y de la acción del individuo sobre éste” (Di Felice, 2012: 174). La ciudad, el territorio, es el resultado de las relaciones y contactos entre sus ciudadanos. En un territorio viviente y cambiante se debería apostar por repensar la ciudad, el territorio, como el lugar donde es posible maximizar las posibilidades de relaciones e intercambios. El espacio público es un espacio de ciudadanía y participación, y cuya calidad requiere respuestas complejas, que han de venir también, aunque no sólo, del urbanismo y la arquitectura.

### 3. El intercambio

*Viajar [...] es una prueba de fuego. Cada uno de nosotros deja atrás, al partir, un saco lleno de preocupaciones, odios, cansancio, tedio, prejuicios [...] Un buen amigo sufre verdaderamente porque el mundo es grande. Jamás podrá permitirse, dice, repetir una visita; se marcha nervioso, crispado, saliéndose los ojos de sus órbitas. Pero yo prefiero sacrificar muchas cosas, ver apenas lo que me atrae inmediatamente, deambular, sin mapa y con una absurda sensación de descubridor.*

Álvaro Siza

Viajar es des-cubrir, es decir, acercarse a algo sacando un manto que lo cubre y a veces tapa. Manto que por lo general se conforma e impregna por nuestro imaginario, representaciones o cotidianidad. El viaje es, en palabras de Ortiz (1998), metáfora de enriquecimiento individual o retirada del mundo. El movimiento contrasta con la persistencia de los hábitos cotidianos, con su fijeza. Para el autor, viajar no solamente implica el traslado físico, sino que acarrea la posibilidad de salirse del propio lugar, y así, acercarse a otros distintos a nosotros. “El viajero se nutre de este contraste: él es la fuente de la experiencia y del saber que le permiten interpretar su posición originaria a

la luz de la diversidad con la cual entra en contacto” (Ortiz, 1998: 5).

La decisión de aventurarse en viajar es una experiencia íntima, singular, que se crea sobre el deseo de lo diverso y lo múltiple, que pone el mundo a disposición de la aventura del viajero y que lo despoja del consenso, la equivocación y el aplomo de lo rutinario.

Viajar implica la posibilidad de unir puntos inconexos y la odisea de traspasar umbrales. El viaje es desplazamiento y es separación. Es desplazamiento en cuanto implica moverse, trasladarse, insertarse en una cultura diversa, en un paisaje desconocido y en un lenguaje probablemente diferente que nos impone elecciones y renunciaciones. La duda, la indecisión y el miedo se convierten así en obstáculos para hacer realidad lo que fantaseamos. Es separación porque marca un quiebre con lo cotidiano, convirtiéndose en la oportunidad de una nueva vivencia. Genera una mayor sensación de libertad, impulsa nuestra capacidad de extendernos hacia los otros, rompiendo con la preocupación por lo diferente. Nos permite evaluar nuestros orígenes e incorporar lo fascinante de lo exótico. Viajar nos proporciona la oportunidad para reflexionar sobre el lugar donde queremos existir y nos abre a la posibilidad de la percepción de espacios, culturas, ideas que interpelan lo habitual, lo familiar, lo conocido.

Ortiz (1998) reflexiona y considera viajar como un desplazamiento en el espacio. Siempre es pasaje por algún lugar, su duración se prolonga entre la hora de la partida y el momento del regreso. “El viajero es alguien que se encuentra suspendido entre esas dos referencias que banalizan su recorrido. En este sentido, el viaje está próximo a los ritos de pasaje, implica la separación del individuo de su medio familiar; después una estadía prolongada *on the road* y por último, la reintegración a la propia casa, la tierra de origen” (Ortiz, 1998: 2). En este sentido el autor subraya el aspecto

de la separación como una idea de que la persona sale de su mundo anterior para ingresar a uno totalmente nuevo, es decir, experimentar otra realidad.

Viajar, entendida como una experiencia transformadora, altera existencias, genera propósitos variantes, modifica la manera que tenemos de mirar el mundo y sus realidades. Nos obliga a consolidar capacidades y potenciar aptitudes, nos enfrenta con lo desolador de nosotros mismos y con lo fascinante de lo extraño y viceversa. Como viajero, decido en esta instancia viajar en la virtualidad, las teorías, las ideas y los deseos; llegar a la ciudad elegida, ser tomado por las circunstancias de los hechos para a partir de allí activar la reflexión (lo propio conocido para descubrir, quitar el manto, sobre lo que se da a conocer). Como todo viaje, implicará intercambio. Intercambiar implica un cambio mutuo entre dos cosas y el valor de este intercambio será el de pensar un viaje de ideas sobre lo desconocido para luego motivar reflexionar sobre lo nuestro, lo conocido.

A partir de la primera aproximación realizada acerca de la complejidad multidimensional que implica la ciudad contemporánea, la propuesta en este viaje fue la de elegir como destino una de las mayores metrópolis contemporáneas, para luego allí abordar la problemática de la arquitectura relativa a espacios públicos. Se tomó como propósito leer potencialidades y limitaciones en la construcción de la dimensión pública del espacio urbano en el contexto social, físico y simbólico de nuestro mundo contemporáneo, a partir de una aproximación cognitiva y perceptiva de alguna obra emblemática en la metrópolis elegida como destino. A partir de allí se apuntó a inferir procesos convergentes en la generación de una imagen, un concepto y un valor del espacio público y, por ende, de ciudad.

#### 4. El arribo a la ciudad

*Los lugares, a su vez, no son mojones aislados ni islas solitarias, son más bien, pequeños núcleos de redes, topográficas y conceptuales, que coexisten desarrollando narrativas e imágenes que la complementan y oponen, que ocupan una diferenciada conceptualización de la espacialidad y temporalidad de una megalópolis que articula –de manera diversa– tradición y modernidad, identidades e identificaciones, instituciones y socialidad, monumentos históricos y encuentros efímeros.*

César Abilio Vergara Figueroa

La propuesta al momento de iniciar el viaje fue la de elegir como destino una metrópolis contemporánea. La elección del destino apuntó a una ciudad de la complejidad de Nueva York. Se la eligió para este trabajo por considerarla como un referente con trascendencia en el mercado rumbo que están tomando algunos centros urbanos respecto a la recuperación de la experiencia humana en sus espacios urbanos.

Considerada por Sassen (1999) como ciudad global, descrita por Sinatra como la ciudad que nunca duerme (aunque le sobren hoteles), y símbolo del capitalismo global, Nueva York es sin lugar a dudas una de las mayores metrópolis contemporáneas para ser leída y reflexionada. Durante el siglo 19, la inmigración y el desarrollo transformaron la ciudad; de ser una región habitada por unos pocos habitantes, pasó a un ascenso con gran crecimiento. Actualmente, con una población efectiva de 18 millones de personas, Nueva York es una de las más pobladas y, sin duda, la más urbana de las ciudades de América.

La historia de la ciudad está marcada por momentos económica y socialmente complejos: escenario protagónico de la gran depresión de los años treinta, en la que el exceso de los banqueros de Wall Street dejó sin trabajo a centenares de miles de neoyorquinos; el colapso económico que hizo llegar al borde de la bancarrota en 1975, seguido por una década terrible en que Times Square se convirtió en el epicentro de la

prostitución, el crimen y el abuso. Fueron los años de los miles de asesinatos anuales, del odio racial y los grafitis en el metro. Además se enfrentó a la realidad del extraordinario salto demográfico y físico experimentado en los últimos años del siglo 20. También fue protagonista en el atentado de las torres gemelas en 2001 y más recientemente fue atravesada por la crisis del mercado inmobiliario en 2008. Como afirma Marshall (1990), Nueva York es sinónimo de identificación con el progreso, la renovación y la reforma, con la perpetua transformación de nuestro mundo y de nosotros mismos. Comprender su historia, sus cualidades y perspectivas particulares, su “presente que se inventa hora tras hora” (Certeau, 1996: 103), es tal vez entender parte de la naturaleza cambiante en la ciudad contemporánea.

De la gran y compleja ciudad, se decidió posicionarse al inicio en Times Square, asumiéndolo como espacio significativo desde donde se pretende entender parte de las características y problemáticas del espacio público en Nueva York, leer potencialidades y limitaciones en su construcción. Se eligió comenzar por allí por ser el lugar y laboratorio de experimentos donde se iniciaron las acciones de peatonalización de muchos sectores de la ciudad. Se tomará a Times Square como espacio para intentar entender a Nueva York, y a Nueva York como espacio para leer algunas de las problemáticas de la ciudad contemporánea en la construcción de los espacios públicos en relación a la conquista del automóvil sobre el peatón.

Times Square es tal vez la evidencia más grande de la continua transformación que atraviesa la ciudad de Nueva York, desde los tiempos de la ley seca hasta la revelación de los teatros y la posterior llegada de la prostitución, los *peep shows* y las drogas. Siempre en continua transformación, pero sin

dejar de ser, como describe James Traub<sup>3</sup>, el ágora indiscutible de la ciudad desde 1904, cuando se instaló en ese lugar el periódico que le dio nombre y renombre. Años después la plaza empezó a llenarse de letreros luminosos gracias a un incentivo promovido por una ordenanza municipal que alentaba a las empresas y a la publicidad llamativa a trasladarse a esta zona. Como reflejo cambiante de la ciudad, entre sus tantas transformaciones fue impulsado un gran cambio a principios de la década de los años '90 por el entonces alcalde Rudolf Giuliani, que bajo decisión firme expulsó la prostitución, cerró los negocios considerados de dudosa moral e inundó las calles de policías. Así, motivado a cambiar la mirada sobre el lugar, el mismo alcalde rebautizó a la zona como *Disneyork* en relación a la masa impoluta y anodina de millones de turistas.

En 1999, un concurso internacional de diseño incentiva rediseñar el stand TKTS situado en Times Square, referencia geográfica y turística en la "Gran Manzana". Aunque las bases del concurso apuntaban simplemente a crear una estructura de pequeña escala para sustituir la taquilla existente, los proyectistas<sup>4</sup> reformularon el problema y lo transformaron en un problema de diseño urbano más amplio apuntando a fortalecer la realidad de Times Square como uno de los centros más significativos de la ciudad.

Lo primero que detectaron fue que la experiencia urbana dominante de Manhattan es la rejilla establecida por las calles y cuando

la red se rompe, suele ser un parque verde. Times Square, en cambio, es una condición que significaron como rara, donde la cuadrícula de Manhattan se abre para crear una gran sala urbana.

A partir de esta lectura es que proponen una serie de escalones translúcidos rojos que se elevan desde el nivel del suelo para formar un techo para la taquilla y a su vez un espacio público inclinado donde los ciudadanos y visitantes por igual podrían hacer una pausa, sentarse y disfrutar de mirar o de ser vistos. Contrario a la lectura que Michel de Certeau (1996) definía sobre lo que implicaba subir al World Trade Center, esta gran Ruby Red Stair no se trata de "subir, salir de la masa que lleva en sí misma toda identidad de autores y espectadores; su elevación lo transforma en mirón, lo pone a distancia" (Certeau, 1996: 104), sino que se centra en estar en medio de ella por tratarse de un lugar público asociado principalmente al consumo masivo y al turismo.

El proyecto intentó redefinir nuevamente este espacio significativo para Nueva York, pero esta vez quizás apuntando a pensar sobre la generación de una arquitectura que refuerce la utilización de los espacios públicos de la ciudad, acentuando el consumo y el turismo en este espacio urbano. A pesar de que el proyecto es pequeño de tamaño en proporción a su entorno, tuvo un impacto transformador en el contexto de la ciudad, provocado nuevas reflexiones sobre la importancia de la esfera pública en la toma de las ciudades, y principalmente sobre la necesidad de comenzar a dar mayor lugar al peatón sobre el automóvil que conquistó la ciudad y nuestros días.

El quiebre en la conquista se debió en gran medida a partir de la implementación del Federal Highway Program después de la Segunda Guerra Mundial, un nuevo orden que integró al país en un flujo unificado cuya alma fue el automóvil. Este orden concebía a las ciudades principalmente como obstáculos

---

<sup>3</sup> Autor de *The Devil's Playground: A Century of Pleasure and Profit in Times Square* (2007), donde narra la historia de Times Square recordando con especial nostalgia el carácter único que la poseía en la década de los '60. Admite que sigue siendo el centro de Nueva York aunque se cuestiona si todavía es su corazón.

<sup>4</sup> Diseñada por Nicholas S. Leahy en colaboración con el despacho Perkins Eastman, basada en el diseño de los arquitectos John Choi y Tai Ropiha, ganadores del Design Advertising Competition en 1999.

al tráfico, y para escapar de ello se les daría a los norteamericanos todas las facilidades, promoviendo que gran cantidad de barrios tradicionales fueran dejados a un lado. “Tres décadas de construcción masivamente capitalizada de autopistas y suburbanizaciones de la Federal Highway Program servirían para llevar a millones de personas y puestos de trabajos, y miles de millones de dólares de capital invertido, fuera de las ciudades de Norteamérica, hundiendo a esas ciudades en la crisis y el caos crónico que hoy en día atenazan a sus habitantes” (Berman, 1988: 303). Esto contribuyó a que el automóvil poblara los espacios por sobre el peatón, donde el mundo de la autopista alcanzara la cima del poder. Así la calle, que siempre había servido para expresar una modernidad dinámica y progresiva, “vino a simbolizar algo sucio, desordenado, indolente, estancado, agotado, obsoleto: todo lo que supuestamente, el dinamismo y el progreso de la modernidad dejarían atrás” (Berman, 1988: 331). Pasó de ser lugar de permanencia a lugar de flujo y tránsito; de lugar de apropiación a lugar de nadie.

En una ciudad dirigida por el automóvil, Bloomberg asume el gobierno y una vez más el sector se prestó para transformación y experimentación. A partir de ello una serie de isletas marrones comenzaron a dibujarse en medio del asfalto. Después junto a ellas llegaron sillas, mesas y bancos. De un modo natural, los autos empezaron a sentirse desplazados. Así fue como en este viaje de descubrimiento me encontré con que, la considerada por algunos, gran ágora neoyorquina que imaginaba conocer (visibilizada en tantas películas, descripta en libros e imágenes por doquier como lugar con una hilera interminable de taxis amarillos bajo las luces de neón, y en un sinfín de automóviles) es hoy uno de los lugares de la ciudad que promueve el uso del peatón por sobre el automóvil. Por lo pronto el Broadway Boogie Woogie que inmortalizó Mondrian se quedó sin coches. Sin poner el foco en indagar sobre si la intención de

diseño apunta a un espacio de consumo o turismo, es indiscutible que los peatones se apropiaron por sobre el automóvil y son hoy en día dueños indiscutibles de Times Square.

## 5. Del automóvil a la recuperación de la experiencia humana

*Mi consejo a las ciudades, y podría aplicarse a cualquier ciudad del mundo, es sencillo. Que intenten tomar a la gente de su ciudad en serio. Más en serio, justo tan en serio, como tradicionalmente han tomado a los automóviles.*

Jan Gehl.

En el devenir de la planificación urbana, la dimensión humana fue quedando relegada frente a otros aspectos, en especial frente a la necesidad de dar respuesta al acelerado aumento del número de automóviles en las ciudades. Como consecuencia, frente a estas ideas dominantes de planificación vial se evidencia una prioridad muy baja a los espacios públicos para el peatón. Paralelamente, las lógicas del mercado y las tendencias globales en la arquitectura contribuyeron a desplazar el foco a las obras *vedettes* de edificios estrellas, y a olvidarse en algunos casos del valor de la calle como espacio de intercambio y de uso cotidiano. Como consecuencia de todo esto, la falta de espacios de calidad, la ausencia de espacios verdes, la contaminación del aire, los ruidos y los obstáculos al caminar se transformaron en condiciones comunes en la mayoría de las ciudades, asumiendo un gran costo en la calidad de vida para sus habitantes.

La cuestión de la peatonalización en los centros urbanos lleva relación directa a la pérdida de espacio de los autos, creación de carriles exclusivos para bicicletas y nuevos espacios urbanos para el peatón. Con frecuencia se asocian estas medidas a las tendencias urbanísticas contemporáneas, relacionadas con el cambio climático y, en el caso de las ciudades latinoamericanas, siempre bajo una eterna sombra de duda por una equivocada noción asociada a un tema

cultural que se podría resumir en que la movilidad en bicicleta, abandonando el auto como unidad de medida en el urbanismo, es un hábito asociado en los países escandinavos o en países desarrollados del oriente pero muy difícil de introducir en el resto del mundo.

El estudio de arquitectura Gehl Architects lleva realizando urbanismo conforme a estos parámetros desde los años '60, cuando las ciudades comenzaban su crecimiento imparable y la producción fordista en serie y el automóvil tomaban el centro de atención en el diseño urbano. Siempre con la escala humana en mente, su principal idea de diseño en el urbanismo gira en torno a retomar a la persona como unidad de medida. Sostienen que cuando el movimiento moderno irrumpe en el urbanismo, las ciudades comienzan a crecer a toda velocidad y los arquitectos celebraron su singularidad con bellos edificios, pero en general conformando espacios urbanos inhabitables cuando se pone como eje a la escala del peatón.

Gehl propone volver a la escala humana deseando demostrar que las personas y sus comportamientos no son tan distintos en diferentes ciudades del mundo. Su experiencia más significativa en relación con estos postulados fue tal vez la intervención en la ciudad de Nueva York, donde entre todas sus intervenciones la que llamó la atención de todos fue la de cerrar el tráfico de autos de forma temporal en varios tramos de la calle Broadway, y la mayor parte de Times Square.

Michel De Certeau (1996) define a la calle como un mecanismo digestivo que se alimenta de todo sin desechar nada, y por eso tiene esa naturaleza colectiva de lo que ocurre en ella. Los peatones en Times Square se tomaron las calles<sup>5</sup> y comenzaron a

desarrollarse en ellas espectáculos y reuniones en forma continua. Parte de ello seguramente se debió a la “turistificación” del sector, a continuar la motivación del consumo, pero lo relevante aquí es que desde la perspectiva planteada el peatón primó sobre el automóvil y ello motivó a nuevas intervenciones en otros sectores de la ciudad no precisamente turísticas. La propuesta central fue que los recorridos urbanos en la ciudad se realicen a pie, bicicleta o transporte público, limitando el uso del coche para trayectos interurbanos, buscando las relaciones interpersonales “perdidas”, fomentando el estilo de vida saludable y mejorando aspectos ambientales. La búsqueda apunta a criticar al estilo de vida actual y trata de encontrar una solución al modelo de ciudad contemporánea que busca la comodidad en todo, donde es posible pasarse todo el día sentado (casa, auto, trabajo, auto, casa), pero en el que también se recomienda como modo de vida sano, saludable y *eco* el ejercicio de salir a caminar o correr todos los días...

Estas intervenciones son enmarcadas a partir de 2006, cuando fue impulsado el Plan Estratégico de Nueva York (PlaNYC)<sup>6</sup>, el cual proyecta una visión de la ciudad a 30 años y apunta a la sostenibilidad integral de ella. El plan toma como base generar una

---

video *NYC Streets Metamorphosis* en <http://vimeo.com/83173191>

<sup>6</sup> La información publicada desde el gobierno de la ciudad no brinda datos sobre los orígenes de este plan, pero marca con claridad los objetivos, metas, tiempos, etc. El PlaNYC se basa en un estudio realizado por el gobierno de la ciudad que plantea que en el año 2030, de acuerdo a las tasas de crecimiento actual, la ciudad tendrá un millón de nuevos habitantes. A partir de esto se propone aprovechar la oportunidad de preparar la ciudad para esta situación desde la actualidad. La propuesta se hace en base a una serie de encuentros entre equipos técnicos con la ciudadanía donde se definió afrontar el plan desde programas específicos: OpeNYC (donde plantean el crecimiento de la ciudad), MantaiNYC (afrontan cuestiones relacionadas a las infraestructuras) y GreeNYC (donde ponen en manifiesto el riesgo del medioambiente).

---

<sup>5</sup> Para visualizar el cambio producido en las calles de Nueva York a partir de estas intervenciones que dieron prioridad al peatón, reproducir el



nueva configuración urbana transformando calles y espacios públicos bajo una estrategia peatonal. En este contexto, en 2007 Gehl fue contratada por el Departamento de Transporte para asesorar en los proyectos relacionados al plan, a corto y largo plazo.

El PlaNYC aspira a recuperar la noción de centro metropolitano de la ciudad, junto con resolver problemas como la congestión vehicular, el deterioro de infraestructuras y hacer frente al cambio climático, anticipándose a las consecuencias que traerá el continuo crecimiento de la aglomeración neoyorkina. Los objetivos cuantitativos que se plantean al 2030 se orientan a reducir el 30% de emisiones de CO<sub>2</sub>, a generar una plantación de un millón de árboles, la construcción de 300 kilómetros de ciclovías y asegurar que todos los ciudadanos se encuentren a 10 minutos caminando de un espacio público abierto.

El análisis dio lugar a una visión estratégica dirigida a mejorar las condiciones para los peatones y la promoción de un equilibrio entre los modos de transporte, incluyendo la implementación de varios nuevos espacios públicos y la realización de una red de ciclovías por toda la ciudad. Del diagnóstico y trabajo realizado por Gehl, en los cinco barrios de la ciudad, se elaboró el informe *World Class Street* que da lineamientos para generar que las calles sean sostenibles por medio de diversas pautas o propuestas de diseño. Este documento describe los proyectos que enmarcan el nuevo enfoque del departamento de transporte y sienta las bases para la ejecución de proyectos similares. El informe señala los lineamientos a considerar para el reacomodo de vías peatonales y de ciclistas y paradas del transporte público, además de un conjunto de nuevos estándares de materiales para calles, diseño para mobiliario urbano y programas de arte público.

Sobre la base de este informe se esbozó una amplia gama de programas ambiciosos que

apuntan a renovar la conciencia de los espacios entre los edificios. A partir del planteo de estrategias globales para garantizar que la ciudad sea segura, sana, atractiva y sostenible, se ideó una serie de proyectos piloto como el ejecutado en Times Square. Estas iniciativas, implementadas y llevadas a cabo rápidamente, brindaron la oportunidad de empezar a pensar en los espacios públicos de la ciudad de Nueva York de manera diferente.

En 2009 se inició parte de la estrategia proyectada para el Broadway Boulevard realizando un planteo de reformulación integral del espacio público (donde uno de los puntos de inflexión fue Times Square), con nuevas zonas peatonales y espacios para la bicicleta, apuntando nuevamente a poner el eje en las personas y en la continua territorialización del espacio público. Lo que captó la mayor atención en la ciudad fue la implementación en Times Square de asignar sólo el 11% del espacio total de la calle al tráfico vehicular, a pesar de que éste era el predominante en el sector. Se apuntó a tomar la calle con mesas, sillas, plantas y generar así actividades como cafetería, conciertos, exposiciones de arte y clases de yoga. Las mejoras para los peatones y la promoción de un equilibrio entre los medios de transporte, incluyendo los nuevos espacios públicos, y la realización de una red de carriles para bicicleta permitieron generar una mejor conectividad entre los barrios contiguos. Desde la lectura de Delgado (1999) se entiende que en los espacios públicos la territorialización es configurada a partir de pactos que establecen las personas en relación con el territorio y con cuáles son los límites de ese territorio. Así, ese espacio que se puede asignar como personal, acompaña al individuo más allá de a dónde se dirija, contrayéndose o expandiéndose en función de los tipos de encuentro y de los equilibrios entre aproximación y evitación.

El mismo autor entiende que se puede leer al espacio público como un territorio

desterritorializado en donde continuamente hay un ida y vuelta: se reterritorializa y se vuelve a desterritorializar, y se caracteriza por la sucesión y el amontonamiento de componentes inestables. Los encargados de reterritorializar somos las personas, seres inestables, cambiantes. La desterritorialización concurre y ocurre porque en el espacio público todo es heterogéneo. Tal vez el acierto de la propuesta se podría ver en la lectura atinada de lo público como ese espacio esponjoso donde, al colocar los verdaderos protagonistas y dar los elementos mínimos, ocurra esa continua búsqueda en reterritorializarlo: “El espacio público o semipúblico –es un espacio diferenciado, esto es territorializado, pero las técnicas prácticas y simbólicas que lo organizan espacial o temporalmente, que lo nombran, que lo recuerdan, que lo someten a oposiciones, yuxtaposiciones y complementariedades, que lo gradúan, que lo jerarquizan, etc., son poco menos innumerables, proliferan hasta el infinito, son infinitesimales y se renuevan a cada instante” (Delgado, 1999: 34).

El espacio público representa a las ciudades, allí se muestra cómo son ellas y cómo se reconoce al ciudadano. Mediante las prácticas cotidianas los habitantes dan sentidos y significados colectivos a ellos. Así el espacio público es la calle, la vereda, el parque, la parada del transporte, la unión entre barrios, las intersecciones, lo visible, aquello que es de todos. En el espacio público se evidencia la sociabilidad, característica ineludiblemente humana, en la que cada individuo decide cómo actúa, si se acepta o rechaza, si reconoce o ignora. En el espacio público se va y viene entre desconocidos, entre diferentes. Se atraviesa pero también se habita. El espacio público moderno acepta la co-presencia de otros, la heterogeneidad, la homogeneidad y la discriminación. En esa dinámica de transformación de ciudad y de relaciones, “el espacio público también ha pasado de ser el lugar de encuentro y socialización a transformarse en uno de simple tránsito entre

uno y otro punto de la ciudad; su diseño parece más orientado a optimizar los flujos de producción de un sistema capitalista que se expande sin resistencia aparente, que a satisfacer los deseos de bienestar y recreación de los ciudadanos” (Iregui, 2007: 84).

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; si las calles están vacías y desoladas, no ocurre nada. Las intervenciones realizadas en Nueva York reflejan en gran medida un entendimiento de que la ciudad debe ser entendida y diseñada para alentar el tránsito peatonal y la vida urbana vibrante. Admiten la importancia del espacio público como un lugar atractivo, informal y democrático para los residentes que en ella habitan. “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” (Gehl, 2014: 29).

## 6. Conclusiones

A principios del siglo 20, la dimensión funcional de la ciudad adquirió un protagonismo central en la planificación urbana, pero en el último tercio de éste se abre a la dimensión social. Así, bajo la idea central de que primero hay que apuntar a la vida, luego al espacio y por último a los edificios, Gehl plantea un cambio de paradigma enfocado en la recuperación humana en la ciudad. Desde este enfoque, las acciones en las ciudades deben comenzar siempre con las personas. Sus acciones se centran en poner énfasis en la vida que ocurre entre los edificios, es decir, en los espacios públicos, donde se concretan todo tipo de actividades humanas, interacciones sociales y el conjunto de experiencias sensoriales que caracterizan a la vida urbana.

El valor de la experiencia que se quiere resaltar en este trabajo hace referencia a la posibilidad de reconfigurar una ciudad de la complejidad de Nueva York, afectada por la aglomeración y congestión de flujos vehiculares, a una que propone nuevas conectividades en base a la peatonalización, al uso de la bicicleta y a la generación de nuevos espacios públicos. A través de acciones sencillas, el grupo de arquitectos daneses logra cambios significativos en el proceso de transformación de la ciudad de Nueva York a partir de los lineamientos establecidos en el PlaNYC.

De acuerdo a lo planteado por Delgado (1999), el espacio público se puede leer como una superficie donde se producen entrecruzamientos y bifurcaciones, escenificaciones que no dudan en calificar como coreográficas, protagonizadas por actores diversos para nada homogéneos. Si bajo esta lectura entendemos que la ciudad es el lugar de encuentro por excelencia, más que cualquier otra cosa, la ciudad es su espacio público donde transitan los peatones. Los seres humanos no pueden estar en el espacio de los automóviles. La cantidad y la calidad del espacio público peatonal determinan la calidad urbana de una ciudad.

La ciudad es, probablemente, la más artificial y al mismo tiempo la más humana de las invenciones del hombre. Ante esta paradoja corresponde preguntarse, ¿por qué deberíamos humanizar el espacio público? La respuesta conduce a otro interrogante: ¿significa, acaso, que el espacio público está deshumanizado? Algunas de las intervenciones desarrolladas se pueden leer como profundamente humanas, toda vez que exploran las necesidades que tenemos los seres humanos más allá de la supervivencia. ¿Qué necesitamos los seres humanos para nuestra realización más plena? Por ejemplo, caminar, ver gente, estar con gente; y la ciudad debe tener características que propicien ese contacto con otros. Una ciudad es sólo un medio para una manera de vivir.

Para humanizar el espacio urbano tan sólo es necesario servirse del propio ser humano, de su interés y capacidad para relacionarse y de facilitar las cosas para que se produzcan intercambios que hagan de las ciudades lugares más habitables.

“Un día cualquiera en una calle cualquiera. Los peatones caminan por las aceras, los niños juegan delante de los portales, la gente está sentada en bancos y escalones, el cartero hace su recorrido con el correo, dos transeúntes se saludan en la acera, dos mecánicos arreglan un coche, algunos conversan” (Ghel, 2006: 17). Con este relato, que puede estar ocurriendo en este momento en cualquier ciudad, se expone el valor del intercambio social, espontáneo e impredecible que ocurre en el espacio urbano. Al pensar nuestras ciudades actuales el error de escala existe; es una realidad, pero se está haciendo evidente que no se pueden seguir haciendo ciudades en las que las personas no son prioridad. Lo que se necesita es un ajuste de escala para poder tener ciudades mejores y más habitables. La validez de las propuestas expuestas es extensible a distintos ámbitos urbanos, puesto que el tránsito en la ciudad ha afectado tanto el espacio público de grandes capitales como de pequeños municipios. El error sería caer en el romanticismo y pretender volver a un esquema urbano de la Edad Media. Hay que plantear esquemas urbanos del siglo 21, pero modificando algunos puntos en la escala de valoraciones a la hora de plantear nuevas propuestas.

“La historia comienza al ras del suelo, con los pasos, las motricidades peatonales forman uno de estos sistemas reales cuya existencia hace efectivamente la ciudad” (De Certeau, 1996: 109). La transformación que está atravesando Nueva York pone de manifiesto al espacio público como soporte y continente del contenido social, y pone en evidencia también que aún continúa siendo un agente de gran relevancia en la vida urbana, en el que se desarrollan gran variedad de actividades e

interacciones sociales. El hecho de que el espacio público urbano continúe siendo un nodo de actividad social compartida evidencia la necesidad de seguir analizando, planificando y defendiendo sus funciones tradicionales. Además, queda en evidencia la influencia del diseño a pequeña escala en el uso social del espacio, logrando discernir algunos elementos clave para el fomento del uso compartido e integrador del espacio urbano. A pesar de que en las calles y centros urbanos las actividades sociales tienden a ser más superficiales, la posibilidad de que éstas se produzcan es de una importancia radical. Como Ghel (2006) expone, el encuentro mismo, el estar presente es, además de una actividad social en sí misma, el germen de otras formas de actividad más completa.

Como punto final, se resalta la importancia de la actitud del viajero que nos permite de ida colocar entre paréntesis lo conocido y lo cotidiano para dejarnos sorprender o impregnar por lo que se da a conocer. Al regreso nos da la posibilidad de completar nuestra mirada al poner en evidencia o echar luz sobre aquellos aspectos que permanecen en la sombra de lo propio, es decir que era desconocido o no tenido en cuenta. Finalizado el viaje, retornando al lugar de partida, queda el desafío de comenzar a pensar nuestras ciudades latinoamericanas, nuestros entornos, nuestras realidades a partir de lo explorado en lo ajeno. La reflexión no debiera apuntar al traslado de ideas, sino a la interpretación, el desmenuzamiento, la comprensión, con el objetivo de buscar encontrar respuestas a nuestros problemas urbanos que en gran medida se encuentran atravesados por la presencia del automóvil por sobre el peatón. La ciudad es una situación multidimensional. Es imposible, desde esta mirada, abordarla sólo desde la solución de los aspectos físicos o la imaginación de aquellos planes que se ven sólo en planos. La ciudad es de todos y el espacio público es su esencia. Sería importante entonces, comenzar a preguntarnos qué espacio público generan

nuestras arquitecturas, cómo pensamos nuestras ciudades y qué prioridades apuntamos o dejamos a la luz sobre nuestras intervenciones.

### Referencias bibliográficas

- Berman, M. (1988). En la selva de los símbolos: algunas observaciones sobre el modernism en New York. En Berman M., *Todo lo sólido se desvanece en el aire*. Madrid: Siglo XXI.
- Certeau, M. de (1996). *La invención de lo cotidiano. I. Artes del hacer*. México DF: Universidad Iberoamericana.
- Delgado, M. (1999). *El animal público*. Barcelona: Anagrama.
- Di Felice, M. (2012). *Paisajes posurbanos. El fin de la experiencia urbana y las formas comunicativas del habitar*. Córdoba: Universidad Nacional de Córdoba Ediciones.
- Gehl, J. (2014). *Ciudades para la gente*. Buenos Aires: Infinito.
- Iregui, J. (2007). Los espacios del espacio público. *Zehar: Revista de Arteleku-ko aldizkaria*, 62: 82-87.
- Lipovetsky, G. y Serroy, J. (2010). *La cultura-mundo. Respuesta a una sociedad desorientada*. Barcelona: Anagrama.
- Ortiz, R. (1998). *Otro territorio. Ensayos sobre el mundo contemporáneo*. Bogotá: Convenio Andrés Bello.
- Sassen, S. (1999). *La ciudad global. Nueva York, Londres, Tokio*. Buenos Aires: EUDeBA.