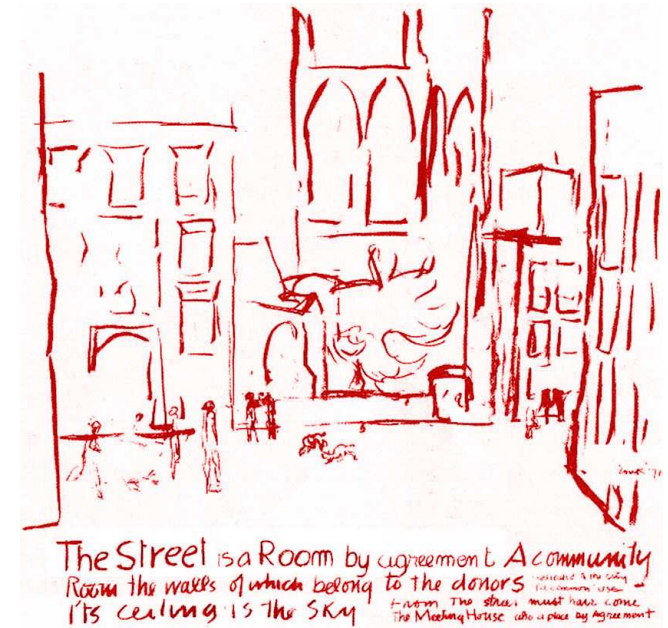


# rehabitar

la calle [3]



Rehabitar la calle es un ensayo que tiene como objetivo devolver al espacio urbano su carácter de lugar público, alentando las relaciones sociales a través de una reflexión sobre las características de la propia calle y sobre los usos que

pueden desarrollarse en él recuperando, en algún caso, otros que se han proscrito.

## Rehabitar la calle

La pintura de Paolo Veronese titulada *Cena en casa de Leví* nos permite iniciar este texto. El cuadro fue pintado para sustituir *La última cena* de Tiziano en el refectorio del convento dei Santi Giovanni e Paolo, en Venecia. A diferencia de otras pinturas que reproducen el mismo tema, Veronese colmata el cuadro con multitud de personajes y sitúa la escena bajo un pórtico de dimensiones extraordinarias a través del cual se percibe el cielo y los edificios que cierran la calle. Si no fuera por el título de la obra, que menciona una casa, resultaría difícil definir el ámbito que acoge la escena: un espacio urbano que, sin embargo, sugiere domesticidad a través de la actividad y la actitud de los personajes que lo ocupan. Más que una propuesta concreta, que sería necesariamente reductiva, esta reflexión va precisamente en la dirección de pensar en la capacidad de la calle para sustentar un uso más intenso y amplio, devolviendo a la gente la facultad de habitarla.

Por lo general, en nuestras calles abundan elementos poco domésticos, como el asfalto, los coches, las farolas o las señales de tráfico. Es el lenguaje propio de una infraestructura. Este lenguaje, probablemente inherente a los automóviles, ha acabado por imponerse a toda la calle, haciendo de ella un espacio que es la expresión de una normativa, de la regulación de su uso, de modo que resulta imposible la improvisación. Nuestras calles, en los últimos años, se han 'limpiado' y librado de obstáculos, como si fuesen tuberías, eliminando aquellos elementos que el tiempo ha ido acumulando con el uso y limitando la capacidad de intervención por parte de los ciudadanos. Muchos Los Ayuntamientos han emprendido campañas para regular el diseño

en la página inicial de créditos de la exposición: [Rehabitar la calle forma parte de la exposición **Domesticar la calle** celebrada en la sala La Arquería de Nuevos Ministerios entre el 9 de septiembre y el xxx de xxx de 2010]

de rótulos, o para eliminar sacar marquesinas y ciertos escaparates. Ahora, después de varios años de esta práctica, nos preguntamos si no nos estamos equivocando y si la calle no debería recuperar algo de los saludables obstáculos que poseía.

Domesticar la calle significa alejarla de esta configuración de infraestructura y acercarla, mediante elementos y actividades, a su condición de lugar, asumiendo toda la complejidad que ello supone y que no puede reducirse a una simple fórmula de peatonalización. Si domesticar proviene de *domus* –casa en latín– podríamos decir que una ‘calle domesticada’ es aquella en la que uno se siente y actúa ‘como en casa’. Para ello, es esencial que la calle pueda incrementar el ‘roce’ mutuo que ejerce sobre las personas para que éstas tengan la posibilidad de arraigar en ella y el espacio urbano se contamine de su presencia y su actividad social.

La arquitectura moderna ha intentado muchas veces mezclar la calle y la casa, pero este viaje se ha hecho sólo en una dirección: la de acercar la calle a la casa. ¿Qué ocurriría si, en lugar de llevar la ciudad a la casa –cuya expresión más poderosa es la *rue intérieure* propuesta por Le Corbusier– propusiéramos llevar la casa a la calle, como sugiere la pintura del Veronese?

El cierre al tráfico de calles y avenidas los sábados y domingos, las fiestas populares en verano o los mercados ambulantes que se instalan y se desmontan a diario en nuestras ciudades son usos que, a nuestro entender, ya nos están acercando a una forma de usar la calle más doméstica y con mayor capacidad de intervención por parte de los ciudadanos. Rehabilitar la calle es promover que éstos y otros usos colectivos encuentren el modo de

producirse, utilizando para ello los recursos propios del momento presente sobre la ciudad que hemos heredado.

Algunas pruebas piloto como la que, en 2009, convirtió Times Square de Nueva York en una ‘playa de hamacas’ durante unos meses apuntan en esa dirección e invitan a utilizar nuestras calles, incluso las más transitadas, al margen de la disciplina que impone la circulación.

Nos hemos fijado en que muchos de los usos que pueden desarrollarse en la calle y muchas de las formas de utilizarla son y pueden ser temporales. ¿Qué sentido tiene condicionar el espacio público a unos pocos usos permanentes cuando podemos compatibilizar, mediante horarios, muchos otros usos? Del mismo modo que los semáforos regulan intermitentemente el paso de vehículos y personas, otros mecanismos similares podrían regular el uso de la calle por horas, estaciones, jornadas, o fines de semana.

Atender a cómo y cuándo usamos la calle es imprescindible para empezar a rehabilitarla. Sin embargo, para que esta implantación de usos pueda ser efectiva, cambiante y duradera reclamamos que el diseño sea menos especializado y más genérico, apto por igual para circular que para jugar, para la venta ambulante o el descanso, para el día a día o para las ocasiones singulares; un espacio público más próximo a la idea que en su momento expresaba Aldo van Eyck a través de una calle nevada. Es entonces cuando sólo se perciben con claridad unos pocos elementos: árboles, farolas y poco más. Una calle así es un una hoja en blanco, un espacio sin atributos que permite utilizarlo como queramos, listo para acoger cualquier actividad. Deberíamos preguntarnos si todo lo demás no es superfluo.

La supresión de elementos en la calle nevada de Van Eyck nos interesa no por su aspecto visual, sino porque evidencia cuán especializadas están nuestras calles y cuán dependiente de un único uso es su diseño. Rehabilitar la calle es también una invitación a reconsiderar el estrecho funcionalismo de los elementos que ocupan el espacio público. La instalación *Water is leven (El agua es vida, 2007)*, realizada en Drachten por el artista holandés Henk Hofstra puede ilustrar esta cuestión. Hofstra pintó una franja azul de un kilómetro en una calle para recordar el trazado de un antiguo canal. En este caso, la calle no tiende a vaciarse sino, al contrario, se llena de color y de información histórica pero, sobre todo, se muestra de forma distinta a la habitual, recordándonos que una simple modificación como ésta altera profundamente la percepción del espacio urbano y, con ello, nos brinda la posibilidad de observarlo como si fuese la primera vez, disponible para ser pensado de nuevo al margen de los convencionalismos.

Historia, acciones cotidianas, movimiento... todo cabe en la calle. Las escenas de la película *Roma (1972)* de Federico Fellini, muestran la noche en las calles de la ciudad en las que conviven el tranvía y los niños jugando, los transeúntes y los comensales de las *trattorie* populares, como una clara expresión de esta complejidad que encaja y proviene de la forma de utilizar el espacio público propia de la Europa del sur. Con Rehabilitar la calle proponemos la aceptación sin complejos de un desorden aparente que no es más que la expresión de nuestra convivencia. Y aclaramos: conseguir domesticar la calle no requiere ni demasiadas obras ni demasiados gastos. Antes que las caras y molestas reformas que nos asolan constantemente proponemos realizar algunas 'pruebas' a modo de tanteo. Para desarrollar

nuevas experiencias sólo se necesita sentido crítico, voluntad, y un par de conos, quizá, para cortar el tráfico.

Los apartados que siguen tratan de abrir el campo de reflexión sobre el espacio urbano a partir de un conjunto heterogéneo de situaciones que van desde la instalación artística hasta diversas propuestas de intervención, pasando por observaciones críticas y algunas acciones reivindicativas. No se trata de un recetario de soluciones para su aplicación inmediata, sino más bien de introducir opiniones diversas que puedan servir de revulsivo a la situación actual, en que el espacio urbano parece mantenerse bajo el dominio del automóvil o de la peatonalización absoluta como única alternativa comúnmente aceptada.



Henk Hofstra, *Water is Leven (El agua es vida)*, acción artística en Drachten, Países Bajos, abril de 2007 – fuente: [www.panoramio.com](http://www.panoramio.com)

### **Water is Leven: la calle azul <sup>i</sup>**

En 2007, Henk Hofstra pintó de azul eléctrico una franja de ocho metros de ancho por mil de largo en una avenida de la ciudad de Drachten, en los Países Bajos, como recuerdo del paso de un antiguo canal. Sobre esta banda continua, se recortan descontextualizadas las señales de tráfico y unas grandes letras con en nombre de la acción artística: *El agua es vida*.

Lo primero que se constata al ver esta particular instalación es que con cuatro mil litros de pintura la calle deja de ser la misma. Inmediatamente, uno se da cuenta de cuán acostumbrados estamos a ver la calle de una determinada forma y cuánto podría llegar a cambiar ésta si manipulamos simplemente alguno de sus elementos; nuestra actitud hacia el espacio urbano se transforma y éste se revela, de nuevo, lleno de posibilidades. Todo está por hacer, como sucedió en la Gran Vía de Madrid con motivo de la celebración de su centenario, en mayo de 2010, cuando una alfombra azul convirtió a la calle, por unas horas, en la estancia común de los madrileños, que se congregaron para rehacerla de un modo insospechado, tanto por la ausencia de coches, como por la presencia de un pavimento tan inusual.

Con independencia del choque visual que una acción de estas características provoca, nuestro interés también se centra en el hecho de considerar la calle como un lugar para la interpretación, en este caso histórica, rompiendo así el rígido lazo que une diseño urbano y función. El color azul sigue unas leyes que nada tienen que ver con carriles para bicicletas, pasos de peatones y señales de tráfico.



Imagen de la Gran Vía madrileña, transformada provisionalmente para celebrar su centenario, en mayo de 2010 –fuente:[www.flickr.com](http://www.flickr.com)



La Gran Vía de Madrid en 1949, foto de Dimitri Kessel -aparecida en la revista LIFE- y en la actualidad –fuente: [www.juncadella.net](http://www.juncadella.net)

[La Gran Vía de Madrid en 1949, foto de Dimitri Kessel -aparecida en la revista LIFE- y en la actualidad (foto de A. S. Muñoz) - si se escoge la imagen de arriba a la derecha]

## Una calle no especializada <sup>ii</sup>

Entre estas dos imágenes de la Gran Vía de Madrid han pasado sesenta años. Salta a la vista lo vacía que estaba la calle hace un tiempo. Comparando ambas imágenes, en la primera se hace patente la ausencia de señales de tráfico, semáforos, líneas y flechas pintadas en el suelo o báculos de grandes dimensiones, es decir, de los elementos vinculados a la circulación de vehículos.

Durante siglos, la ambigüedad en el uso del espacio público ha sido la tónica general. De hecho, lo que constituye una novedad, es la exagerada especialización de la calle en nuestros días. La especialización del espacio público o, lo que es lo mismo, su división en 'parcelas' estancas, constituye una práctica común. Con ello, los gestores del espacio urbano se sienten cómodos porque pueden controlar el uso de la calle, evitando posibles conflictos. Tan solo los acontecimientos extraordinarios, como una fiesta o una manifestación son capaces de reunir de nuevo los fragmentos durante un breve período de tiempo.

Se diseña la calle para que la usemos 'sin pensar'. Se establecen espacios distintos para los coches, los autobuses, las bicicletas y el peatón, se definen las áreas de cruce entre usos, se colocan bancos para sentarse o se delimitan áreas para el juego de niños. Sin embargo, la sensación que uno tiene al andar por una calle de estas características es que sólo es posible usarla de un modo concreto. Se puede circular, descansar, pasear... pero no hay lugar para la iniciativa individual o colectiva. La especialización tiende a un empobrecimiento de las posibilidades de uso que una calle puede tener, suprime la improvisación y, con ello, suprime sutilmente la libertad del ciudadano.





“Patinando en el Gelderse Kade, un canal del centro de Amsterdam” –imagen de Ed van der Elsken aparecida en el libro de Aldo Van Eyck, *The child, the city and the artist: an essay on architecture*, Ed. Sun, 2008. Y adoquines en la Bahnhofplatz, en Zurich. Imagen de 1928 de Ernst A. Heiniger –fuente: Schweizerische Stiftung für die Photographie, Zurich.

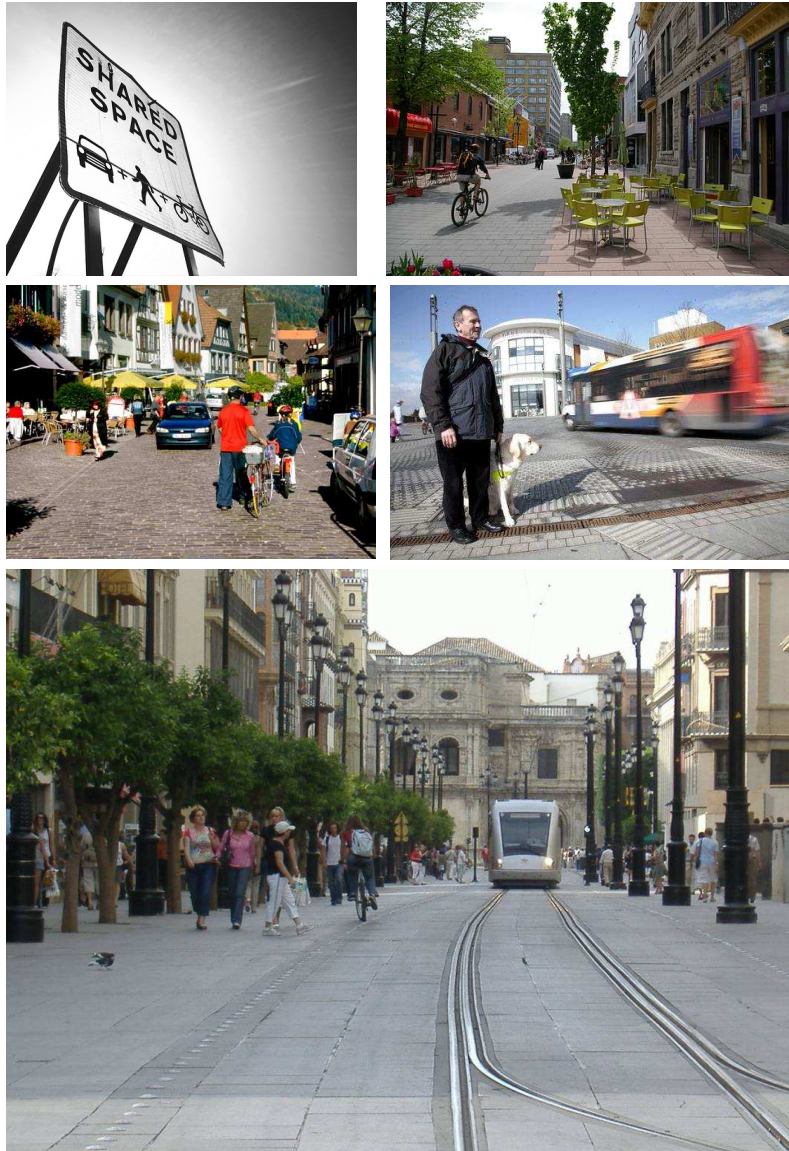
### La calle nevada <sup>iii</sup>

El arquitecto neerlandés Aldo Van Eyck opinaba que el mejor aspecto que puede ofrecer una calle es cuando está nevada, ya que entonces nada indica cómo debemos actuar. La nieve es un manto uniforme que permite movernos sin restricciones. Los recorridos, las acciones o los lugares de reunión deben ser pensados de nuevo a partir de los pocos elementos que se pueden identificar.

Una forma análoga de explicar la diferencia entre el movimiento a través de un espacio ambiguo y el que se produce en un espacio especializado la encontramos en las reseñas de rutas de montaña. En las de verano, el excursionista se guía por la descripción del sendero que debe recorrer. En cambio, en las de invierno, cuando todo está nevado y se han borrado los senderos de la montaña, el esquiador se orienta mediante hitos que debe alcanzar para completar su destino. El recorrido exacto dependerá de diversos factores y puede variar de un día a otro, lo importante es tan solo orientarse hacia la meta final.

Existen maneras de pavimentar las calles que pueden ofrecer con facilidad el aspecto ambiguo que apuntábamos con el ejemplo de la calle nevada. Una de ellas es el adoquinado. De hecho, muchas de las plazas que recordamos, donde ambigüedad y superposición de usos de dan de forma normalizada, comparten el hecho de tener un pavimento continuo de adoquines: la plaza Mayor de Madrid, la plaza Sant Jaume de Barcelona, *piazza Navona* en Roma... En estos casos el diseño del pavimento se rige por leyes compositivas que nada tienen que ver con la circulación de vehículos o la delimitación de áreas para un uso específico.

Curiosamente, cuando a esta ambigüedad se le añaden las sillas y mesas de los bares, los músicos tocando, los barrenderos faenando, la gente paseando y los niños corriendo, el espacio adquiere un alto nivel de domesticidad, en el que los dibujos del pavimento ocupan el lugar de las alfombras en una sala.



Distintas intervenciones en el espacio urbano que han usado el concepto 'espacio compartido' en su diseño: Haslach, Alemania –fuente: [www.vector1media.com](http://www.vector1media.com)-, Londres –fuente: [www.politics.co.uk](http://www.politics.co.uk)-, Montreal –fuente: [www.urban-logic.com](http://www.urban-logic.com)– y Sevilla.

## El espacio compartido <sup>iv</sup>

Con el propósito de incrementar la seguridad vial, el ingeniero Hans Moderman desarrolló, a inicios de esta década, la noción de *Shared Space* –espacio compartido en su traducción literal–, que suprime la jerarquización del espacio público, rompiendo la 'estanqueidad' de las parcelas especializadas y dotándolo de sentido social. Un concepto de diseño urbano que tiende a alejar el espacio público de su configuración de infraestructura para acercarlo a su condición de lugar, mediante la reducción drástica de señales de circulación o la desaparición de bordillos y vallas, con la voluntad de situar a todos los ciudadanos en una misma 'plataforma' continua, ininterrumpida y fácilmente reconfigurable. *Shared Space* se ha convertido en un proyecto a nivel europeo donde se ha puesto en práctica esta forma de hacer ciudad en más de cinco países ([www.shared-space.org](http://www.shared-space.org)).

Hans Moderman recalca que “los escenarios de sus experiencias, formalizados como lugares para estar y relacionarse y no como lugares de paso sin identidad, animan a las personas, cualquiera que sea su medio de transporte, a comportarse humanamente con el resto de usuarios, cediendo derechos y respetando el derecho de todos a moverse en ciertos ámbitos”. Para Moderman, *Shared Space* es “construir espacios humanos donde el contexto guía el comportamiento, donde te sientes parte del contexto socio cultural a tu alrededor”.

Lejos de incrementar la siniestralidad, el espacio compartido implica una toma de conciencia por parte de todos los usuarios de la calle como el lugar de contacto social por excelencia. El concepto rescata y actualiza un uso colectivo menos reglado del

espacio urbano que ciudades como Roma ha venido haciendo desde la progresiva incorporación del coche a la actividad diaria. Con la denominación de espacio compartido, esta fórmula de convivencia entre vehículos, transeúntes y actividades sedentarias al aire libre adquiere estatus de viabilidad y permite ser transportada a otros contextos, avalada por la experiencia pionera de una rotonda libre de señalización en la ciudad holandesa de Drachten, en 2006, que ha servido de modelo a ensayos posteriores.



Señoras barriendo la calle en Andalucía, imagen del libro *Streets for people, a primer for americans* de Bernard Rudofsky, Garden City NY, Anchor Books cop.1969. Y dos imágenes de la celebración del *Park(ing) Day* del año 2009 en Estados Unidos. Por orden: Minneapolis –fuente: [www.minesotaindependent.com](http://www.minesotaindependent.com)- y Washington –fuente: [www.greatergreaterwashington.org](http://www.greatergreaterwashington.org)

## **Park(ing) day** v

Ante la pregunta de qué se puede hacer en la calle, a todos se nos ocurre lo más inmediato: pasear, circular en automóvil, tomar una copa en una terraza, descansar en un banco. charlar... Sin embargo, si nos preguntásemos qué se puede hacer en el espacio abierto que queda entre una serie de edificios, seguramente responderíamos de otro modo.

El título del libro de Jan Gehl, *Life Between Buildings* (1971) –o su traducción al castellano *La vida social entre edificios*– es ya un manifiesto acerca de cómo deberíamos observar el espacio público. Una mirada que no entienda de prejuicios acerca de cómo debe usarse, sino que conciba la calle como un espacio en su totalidad, en correspondencia con las palabras de Louis I. Kahn, cuando afirma que “la calle es una estancia por acuerdo mutuo; una estancia comunitaria cuyas paredes pertenecen a los donantes, brindadas a la ciudad para el uso común.”.

Realizar en la calle una actividad que normalmente haríamos en casa es la forma más simple de domesticación. Barrer la calle es una acción desarrollada por los vecinos –por cierto, cada vez más difícil de encontrar– que supone, a nuestro modo de ver, un claro ejemplo de esta mirada sin complejos, más doméstica, hacia lo que es el espacio público que reivindicamos.

No se trata de recuperar esta actividad, sino de encontrar aquéllas que puedan despertar un vínculo comparable, permitiendo una relación más próxima con la calle. En 2005, el colectivo de San Francisco *Rebar* ([www.parkingday.org](http://www.parkingday.org)), puso en marcha una iniciativa que actualmente constituye una cita anual

en la que diversas ciudades norteamericanas y europeas reivindican un uso más amable y participativo del espacio urbano. Por un día, los ciudadanos transforman las plazas de aparcamiento en pequeños jardines a los que trasladan su actividad con la ayuda de algunas piezas de mobiliario doméstico.

La acción es inspiradora. Durante unas horas, es posible ver la calle como la prolongación de las casas que se abren a ella; como un jardín delantero que incrementa las posibilidades de uso del espacio urbano, aumentando el 'roce' entre los transeúntes y los espacios de estancia. Una vez al año, los vecinos toman la iniciativa y amueblan la calle; hacen de ella su sala de estar al aire libre. Viendo el interés despertado en la corta vida de esta experiencia, vale la pena considerar cómo podrían generarse más a menudo las condiciones para promover usos tan intensos y espontáneos de la calle.



Voluntarios del grupo *Depave* levantando el asfalto de un parking en North Portland el año 2008 –fuente: [www.oregonlive.com](http://www.oregonlive.com)- y en el eco-village Kailash – fuente: [www.kailashcovillage.com](http://www.kailashcovillage.com). Y un espacio despavimentado y convertido en jardín en Portland –fuente: [www.flickr.com](http://www.flickr.com).

## Desasfaltar <sup>vi</sup>

Las actuaciones del grupo *Depave* tienen como finalidad conseguir áreas con terreno 'virgen' donde plantar flores o cultivar huertos. Acciones como éstas, vinculadas al movimiento ecologista, permiten hacer visible un doble problema. Por una parte, existe la percepción de que el asfalto y, con éste, el vehículo, monopolizan el suelo de la ciudad. La solución que proponen es reducir la superficie afectada. Pero por otra parte, no pretenden sustituirlo por un jardín, delegando su mantenimiento a la administración, sino adquirir el compromiso de cultivarlo, como si se tratase de un huerto doméstico. Esto es quizás lo más interesante, porque supone un modo de apropiación de la calle que implica su cuidado directo, haciendo que sea el fruto de la participación de los vecinos, que encuentran así un modo de estrechar los vínculos sociales.

Las diversas iniciativas que integran el llamado *Community Garden Movement* desarrollan una actividad reivindicativa comparable desde la década de 1970 en Nueva York, dando un uso social a los solares desocupados y generando una relación de comunidad mediante la creación y mantenimiento de jardines y huertos, mayoritariamente concentrados en el East Village y East Harlem de Manhattan y en Brooklyn. La continuidad, no exenta de dificultades, de estos espacios hasta la actualidad se explica por el empeño de las personas implicadas, que ven en ellos una prolongación de la casa –que permite hacer una barbacoa o cultivar verduras– y un signo de identidad social entorno a un interés común ([www.cenyc.org](http://www.cenyc.org), [www.greenguerrillas.org](http://www.greenguerrillas.org), [www.greenthumbnyc.org](http://www.greenthumbnyc.org), etc.).



Diversos jardines comunitarios en Nueva York, en imágenes recientes (fotografías de Jude Rohn, Malcolm Pinckney y Laura Goggla).





Niños saltando piezas de hormigón, intervención del arquitecto Aldo Van Eyck en el espacio público de Amsterdam, imagen del libro del mismo arquitecto Van Eyck, *The child, the city and the artist: an essay on architecture*, Ed. Sun, 2008. Y niños jugando y personas refrescándose en una fuente de Burdeos.

## Accidentes y obstáculos <sup>vii</sup>

Aldo Van Eyck realizó pequeñas actuaciones en ciertos solares desocupados de Ámsterdam para dotarlos de juegos infantiles y evitar así que estos espacios urbanos se convirtieran en espacios residuales. De hecho, más que juegos infantiles, resultaban ser pequeños accidentes topográficos. Van Eyck convertía un solar sin atributos en un espacio utilizable, mediante la colocación de pocos elementos. Decimos que eran accidentes más que juegos, ya que éstos no condicionaban la forma de ser usados; sencillamente, invitaban a ello: un basamento permitía ser utilizado como asiento, una esquina como rincón doméstico... Es precisamente esta falta de atributos de los juegos de Van Eyck la que nos interesa, una falta de atributos que invita a su 'mal uso' o, visto de otra forma, a un uso más abierto.

Los niños son maestros en usar 'mal' las cosas más variadas para jugar. Con ello ponen en evidencia, de manera ingenua, el alter ego de muchos elementos pero, sobretodo, la falta de imaginación y flexibilidad de los adultos. Nos enseñan la ambigüedad de muchas cosas al atreverse a usarlas de otra forma. Los niños practican este otro uso, porque su estatura y falta de prejuicios permite ver las cosas desde otra perspectiva. Pero más allá del tamaño, subyace en ellos una actitud desinhibida, previa al reconocimiento de un uso establecido de las cosas, que denota un modo de crítica no escrita de la calle que reclama nuestra atención.



Sillas metálicas en los jardines de Luxemburgo, en París. Imagen de André Kertesz  
"Chairs of Paris" 1927/1980. Times Square, en Nueva York, cortada al tráfico y llena de sillas y tumbonas –fuente: [www.flickr.com](http://www.flickr.com).

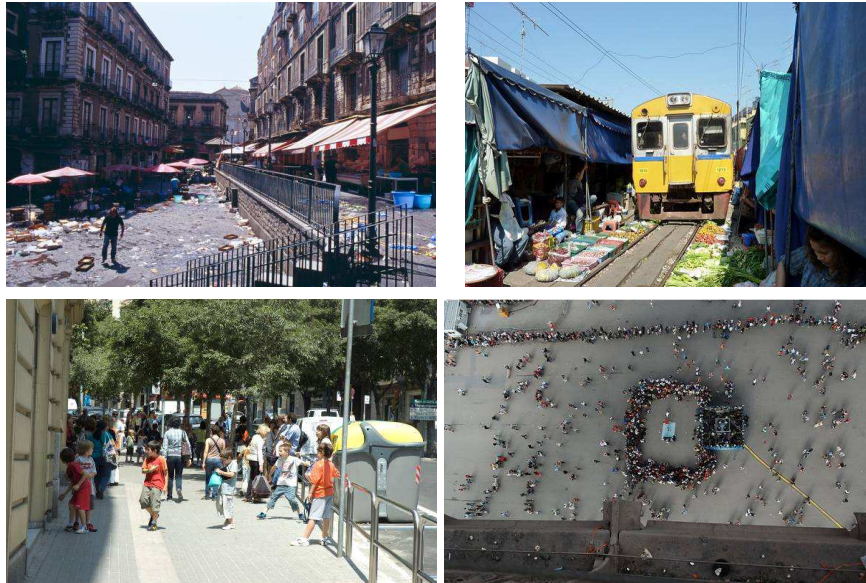
## Sillas en la calle <sup>viii</sup>

En París, los jardines de Luxemburgo están amueblados con sillas metálicas, en lugar de los tradicionales bancos que ocupan una posición fija. La gente las sitúa a la sombra o al sol o, simplemente, las agrupa para charlar un rato, como si fuesen los muebles de su propia casa. En 2009, Times Square en Nueva York se llenó de mesas, sillas y tumbonas durante unos meses, como prueba de viabilidad para eliminar el tráfico de Broadway, a su paso por la plaza. Sensatamente, la administración prefirió evaluar el comportamiento de la ciudad, antes de iniciar una transformación de este calibre. Para ello, sólo han sido necesarios algunos conos y unas señales de circulación provisionales. Más que el resultado de la experiencia, favorable al cambio, conviene detenerse en la manera de ocupar el espacio urbano en los dos ejemplos citados.

Etimológicamente, mobiliario y móvil comparten la misma raíz. Los muebles, como las sillas y las mesas, son aquellos elementos que permiten configurar su posición o su forma en función de cada actividad, de cada momento. En casa, conservan esta capacidad, pero en la calle, el 'mobiliario urbano' nos ha privado de esa posibilidad, determinando un único uso posible. Estos ejemplos, en cambio, devuelven la iniciativa al usuario, configurando un ambiente más doméstico, que invita a ser comparado con la cada vez menos habitual costumbre de sacar una silla a la calle para charlar con los vecinos.

Quizá es un problema de la calle, que ya no reúne las condiciones para que la colonicemos de este modo tan espontáneo. En este caso, deberíamos preguntarnos si no se trata de un síntoma de mala salud del espacio urbano. Sin embargo, creemos que debe

darse una condición previa y necesaria: la voluntad para utilizar el espacio urbano más intensamente: rehabitar la calle empieza, también, por uno mismo.



Cuatro ejemplos de espacios públicos que cambian su aspecto en determinadas horas del día: el mercado del pescado de Catania, Italia, el Mercado en *Maeklong station*, Tailandia –fuente: [www.nomadicnotes.com](http://www.nomadicnotes.com)–, una calle de Barcelona a la hora que los niños salen del colegio y una plaza con un espectáculo improvisado.

### Una calle con horarios <sup>ix</sup>

El horario de la calle viene determinado por las cosas que la gente hace en ella. Por ejemplo, el aspecto que la vía pública muestra por la mañana, llena de coches y niños que van al colegio con sus mochilas, no tiene nada que ver con lo que sucede pasadas las nueve, cuando se vacía, o con lo que sucede por la noche, o durante el fin de semana. Podríamos decir que, sin mirar el reloj, se averiguar el momento del día, con tan sólo observar la velocidad del paso de la gente y su forma de vestir.

Esta realidad cambiante del espacio público se hace más evidente en aquellas plazas donde se monta y se desmonta cada día un mercado ambulante. Las ciudades italianas tienen mucha tradición al respecto y son especialmente fascinantes los tinglados montados en el Campo dei fiori de Roma o en el mercado del pescado de Catania, que construyen cada mañana una ciudad de lona en un espacio urbano que ocupan otras actividades, como la restauración, por la tarde y noche. En el extremo, podríamos mencionar el caso de la estación de Mae Klong, a unos kilómetros de Bangkok, en Tailandia. donde el mercado, prácticamente instalado sobre las vías, debe adaptarse a la misma frecuencia de paso de los trenes.

Estos y otros ejemplos sirven para constatar que una misma calle puede cubrir diversas necesidades siempre que éstas no sean coincidentes en el tiempo. La observación del funcionamiento de estos ámbitos permite pensar en el uso de horarios como fórmula para dar cabida a una mayor riqueza de actividades a lo largo del día o del año que, con un tratamiento inmutable no se podrían generar. No se trata de una transformación física de la calle, sino

de su capacidad para sustentar usos diversos sobre una base neutra y sin obstáculos que nos remite, de nuevo, a la necesidad de una calle no especializada.

Muchas son las situaciones en las que una calle con horarios ofrecería una mayor calidad de vida. La entrada y salida de las escuelas podría ordenarse con una restricción del tráfico pasante y la habilitación de espacio provisional de juego y de aparcamiento. Las horas del almuerzo y la cena ofrecen la oportunidad de convertir algunas calles en un comedor al aire libre durante los meses más templados, como alternativa organizada a las terrazas de bares y restaurantes rodeadas de vehículos. Durante los fines de semana, una plaza puede ser una pista deportiva amateur, con solo marcar unas líneas sobre el pavimento. Esos mismos días, una avenida puede ser una zona de paseo con la excusa de implantar una feria o un mercadillo semanal. Un simple dispositivo se encarga de indicar el uso y el horario vigentes y de señalar recorridos alternativos cuando la calle se cierra al tráfico.



La calle Sierpes de Sevilla y la calle Preciados de Madrid, en 2009. Un modelo que se ha ido actualizando sin apenas variaciones frente a una iniciativa reciente. (fotografía de Carol Martins).

## Toldos x

Durante el verano, algunas calles, sobretodo en ciudades calurosas, se entoldan para dar sombra al espacio público y reducir la temperatura. Cubrir la calle –disponer de un techo provisional entre los edificios– permite entenderla como un ámbito más doméstico, al diluir las diferencias espaciales entre la casa y la calle.

En muchas de las propuestas de conjuntos residenciales de Alison & Peter Smithson, la calle llega a techarse totalmente para convertirse en una especie de espacio colectivo que dota de estructura al conjunto calle-casa. [¿en cuales?]

Sin embargo, en ocasiones, la domesticación de la calle no proviene ni de la administración ni de la propia arquitectura del conjunto, sino de la iniciativa individual. Antiguamente, las aceras se cubrían gracias a los toldos de los comercios. Su densidad era tal, que prácticamente la calle quedaba en sombra. Este extender el techo del interior a la calle es una capacidad propia de las plantas bajas que muestra la importancia de estas piezas en relación al carácter y posibilidades de uso de la calle que delimitan.

No se trata de una cuestión nostálgica. La reedición de una propuesta como ésta, toma sentido en un momento en que debemos plantearnos seriamente, y a todas las escalas, cómo podemos mejorar las condiciones ambientales mediante el uso de sistemas pasivos, como la vegetación, las zonas de suelo transpirable y, evidentemente, el uso de dispositivos generadores de sombra, como los toldos.

Pero la creación de un ambiente es algo más complejo que la mejora de las condiciones climáticas, y en ello intervienen factores tan heterogéneos como el color y la calidad de la luz, una determinada sensación de espacio, las sombras cambiantes sobre las paredes y el suelo, etc. La calle cubierta por toldos tiene la propiedad de crear una atmósfera particular, arraigada en lo doméstico, que puede contribuir –conjuntamente con otras ideas alentadas desde aquí– a devolver a la calle la vitalidad que ahora parece haber perdido. El reto consiste en pensar cómo la calle puede incorporar estas y otras propuestas, transformando el material existente y aportando nuevos elementos en su justa medida para devolver al espacio urbano su papel como primera institución de la ciudad.

...

Reclamamos, en definitiva, calles concebidas como lugares y no sólo como infraestructuras. Calles menos diseñadas, menos reguladas y más flexibles. Calles cuya superficie no debe resultar fragmentada por la demarcación de unos usos inalterables. Calles con pavimentos más igualitarios que permitan un uso social más espontáneo. Calles con obstáculos, con mayor rozamiento con sus paredes, con plantas bajas y establecimientos que participen de ellas. Comercios con toldos que protejan a los peatones del sol y de la lluvia y eviten el uso indiscriminado del aire acondicionado. Calles con horarios que permitan usarse de distintas maneras según las horas, según los días o según las estaciones. Rehusamos designar algunas calles como peatonales, porque todas lo deben ser, ¿o no?



## DESTACADOS (sólo para el lado 'calle')

---

- i Con cuatro mil litros de pintura la calle deja de ser la misma
- ii La especialización tiende a un empobrecimiento de las posibilidades de uso que una calle puede tener
- iii El mejor aspecto que puede ofrecer una calle es cuando está nevada. La nieve es un manto uniforme que permite movernos sin restricciones
- iv Un concepto de diseño urbano que tiende a alejar el espacio público de su configuración de infraestructura para acercarlo a su condición de lugar
- v ¿Qué se puede hacer en el espacio abierto que queda entre los edificios?
- vi Una acción desarrollada en distintas ciudades americanas consiste en arrancar el asfalto de áreas pavimentadas en desuso
- vii La falta de atributos de los elementos urbanos invita a un uso más abierto
- viii Rehabitar la calle empieza, también, por uno mismo
- ix Cada calle tiene el suyo. Lo que ocurre a primera hora de la mañana no es lo mismo que lo que ocurre al atardecer
- x Cubrir la calle, disponer de un techo entre los edificios, nos permite entenderla como un ámbito más doméstico al diluir las diferencias espaciales entre la casa y la calle