

A l'intérieur des trois attitudes principales: marcher, rester debout et être assis, on peut distinguer au total environ 25 activités simples et différentes.

Ces activités peuvent être classées selon leur degré de nécessité.

D'un côté on peut discerner un groupe d'activités nécessaires. Ces activités, du genre, aller au travail, attendre le bus, s'asseoir pour se reposer — ont lieu à tout moment de l'année et en toutes circonstances. La qualité de la rue n'a donc pas grande importance étant donné que les personnes concernées n'ont pas le choix.

De l'autre côté on trouve un groupe d'activités facultatives — c'est-à-dire des activités qui peuvent être entreprises si l'on en a envie et si la rue/l'environnement le permet.

A cette catégorie d'activités « facultatives » appartiennent à peu près toutes les activités « assises » et de plus, la majeure partie de toutes les activités sociales et récréatives des citoyens.

Contrairement aux activités nécessaires, ces activités sont très influencées par les circonstances extérieures, par la qualité de la rue. Donc quand les circonstances extérieures sont défavorables, par exemple, lorsque le paysage « piéton » est mauvais, seules les activités vraiment nécessaires ont lieu.

Par contre lorsque le paysage « piéton » est de haute qualité, les activités nécessaires ont lieu autant qu'avant mais avec une nette tendance à prendre plus de temps, puisque il est tentant de marcher plus lentement et de flâner afin de profiter de la situation, tout en vaquant à ses occupations.

Mais en plus il y a maintenant aussi la gamme des activités sélectives, puisque l'environnement et la situation y invitent.

Ceci souligne l'importance de la qualité de l'espace où le « piéton » évolue.

Une série d'observations et d'enquêtes montre comment le caractère des activités des piétons change lorsque les circonstances extérieures sont modifiées.

Il y a quelques années, Strøget à Copenhague fut pendant un an l'objet d'une étude sur les activités dans cette rue piétonne, pour savoir en quoi ces activités étaient influencées par l'environnement.

Il est connu que les activités des piétons changent de caractère avec le temps. Strøget à Copenhague l'hiver, est une rue piétonne entièrement dominée par les activités de « marche », tandis que pendant les belles journées de l'été, c'est une rue à « rester debout — être assis », avec un certain passage de « marcheurs ».

Mais il n'y a pas que le temps qui apporte des changements. La forme et l'aspect physique jouent un grand rôle et ceci est illustré entre autres par les villes d'Italie, que les espaces y soient ou non livrés aux piétons ou aux voitures. Bien que le climat y soit sensiblement partout le même, l'étendue et le caractère des activités de la ville peuvent varier beaucoup de ville en ville. Tout dépend si l'espace de la cité est favorable aux activités piétonnes ou non.

En Scandinavie, on a remarqué que dans les villes où des améliorations de qualité ont été faites pour les piétons, ces dernières années, une nouvelle image d'activités et une nouvelle culture sont apparues dont on ne trouve pas l'équivalent dans les villes où les piétons rencontrent toujours les mêmes mauvaises conditions.

Il est bien connu que les voitures utilisent toute surface de béton ou d'asphalte vide qui leur est proposée, et l'expérience prouve qu'il est de même pour les piétons et les activités dans la ville. Ceci est donc une perspective plutôt encourageante.

Lorsqu'on a inauguré Strøget à Copenhague, en 1962, le doute était grand: « Nous sommes danois et non italiens. Des rues piétonnes, la vie dans la rue, etc ... ne correspond pas à la mentalité danoise », pouvait-on lire dans les journaux.

Plus tard, lorsque les voitures ont été délogées du centre, une « vie de ville » et une nouvelle culture que l'on ne connaissait pas se sont très vite développées, puisqu'il n'y avait pas eu depuis plusieurs années d'endroits où on pouvait se rendre avec la seule envie « d'être dans la ville ».

Même aux Etats-Unis et au Canada on a remarqué que dans les villes où il existe des circonstances favorables pour les activités piétonnes, il se crée des activités et des formes nouvelles que l'on n'aurait jamais cru possibles dans la société « motorisée » de l'Amérique du Nord.

La conclusion de ce chapitre devra donc être, qu'aussi bien l'étendue, la durée et le caractère des activités des piétons sont très influencés par la qualité de l'environnement matériel.

LES EXIGENCES DE QUALITE DE L'ENVIRONNEMENT PIETONNIER

L'intérêt pour la qualité de l'environnement de la ville et de l'habitat à une petite échelle, s'est beaucoup développé ces dix dernières années. D'une part de façon concrète en réaction contre le fonctionnalisme et l'invasion de l'automobile, d'autre part de façon plus diffuse, comme une réaction contre ce brillant système de société de croissance qui a conditionné les autres développements.

A l'école d'architecture de Copenhague on travaille depuis quelques années à définir une série de rapports et critères de qualités à utiliser pour l'évaluation et l'aménagement de l'habitat et du cadre de vie urbains.

DESIGNING/DETAILING THE PUBLIC SPACES (the pedestrian landscape)			
1. PROTECTION AGAINST TRAFFIC & ACCIDENTS <ul style="list-style-type: none"> - traffic accidents - fear of traffic - other accidents 	2. PROTECTION AGAINST CRIME & VIOLENCE <ul style="list-style-type: none"> - used or lived - street life - streetwatchers - social structure & identity - overlapping/cohesion in space & time - lighting (when dark) 	3. PROTECTION AGAINST UNPLEASANT CLIMATE <ul style="list-style-type: none"> - wind - rain, snow - cold/heat - draft 	4. PROTECTION AGAINST UNPLEASANT SENSE-EXPERIENCES <ul style="list-style-type: none"> - noise - smog - stench - smell - dirt - dust - blinding
5. POSSIBILITIES FOR WALKING <ul style="list-style-type: none"> - space for walking (demands) - lines of walk (organized) - distance of walk (m/feet) - distance of walk (experienced) - surface (materials) - surface conditions (snow etc) - change of level 	6. POSSIBILITIES FOR STANDING <ul style="list-style-type: none"> - standing zones - standing spots - support for standing 	7. POSSIBILITIES FOR SITTING <ul style="list-style-type: none"> zones for sitting maximizing advantages primary sitting post. secondary sitting post benches for resting 	8. POSSIBILITIES TO SEE <ul style="list-style-type: none"> seeing - distances unhindered lines of vision views lighting (when dark)
9. POSSIBILITIES FOR HEARING/TALKING <ul style="list-style-type: none"> - noise level - talking distances - bench arrangements a.o. 	10. POSSIBILITIES FOR PLAY/UNWINDING <ul style="list-style-type: none"> - play - dance - music - theatre - soap box speeches and different age-groups - different people 	11. POSSIBILITIES FOR A MULTITUDE OF OTHER ACTIVITIES <ul style="list-style-type: none"> - space / area - permission / accept - "challenges" - "game rules" - summer / winter / day / night 	12. POSSIBILITIES FOR PEACE / ISOLATION / INACTIVITY
13. PHYSIOLOGICAL NEEDS <ul style="list-style-type: none"> - eat / drink - rest - run / jump / play - public toilets! 	14. SMALL SCALE SERVICES (FRIENDLY GESTURES) <ul style="list-style-type: none"> - signs - telephone booths - post boxes - notice boards - maps of town - pushcarts / babycarts - waste paper baskets 	15. DESIGNING FOR ENJOYING POSITIVE CLIMATE ELEMENTS <ul style="list-style-type: none"> - sun - warmth / coolness - breeze / ventilation 	16. DESIGNING FOR POSITIVE SENSE-EXPERIENCES <ul style="list-style-type: none"> - aesthetic qualities - views - nature: plants, trees, flowers, animals

Ces rapports et critères sont présentés dans un tableau schématique.

Dans ce contexte ci, où le sujet traité est la qualité de l'environnement piétonnier, nous nous concentrerons surtout sur la partie de la section C qui traite des critères au niveau détaillé.

Ce tableau détaillé concernant les critères de qualité, est divisé en 16 paragraphes dont les 4 premiers concernent l'élimination de facteurs qui seuls ou ensemble peuvent ruiner n'importe quel environnement urbain. Indépendamment du nombre de qualités positives qui existent par ailleurs dans la ville, l'existence d'un seul de ces quatre dangers peut être suffisant pour qu'un quartier perde toute attraction.

1. Protection contre la circulation et les accidents

- accidents de la circulation
- peur de la circulation
- autres accidents

Il est important de protéger contre les accidents de la circulation mais il est peut-être encore plus important d'essayer d'éliminer la peur des accidents qui règne jour et nuit chez tous les habitants.

De plus, c'est souvent une mauvaise solution que d'essayer de résoudre ce genre de problème en séparant les différentes formes de circulation

par des canaux séparés, équivalent à des kilomètres de rues pour piétons, pour bicyclettes, pour bus et pour voitures, absurdes et ennuyeux, et entraînant à de grandes dépenses.

Une meilleure solution serait de déplacer la circulation dangereuse et rapide en dehors des quartiers résidentiels et centraux et de régler alors le problème posé par le passage d'un flux de circulation lente au flux rapide des voies périphériques — ou alors d'intégrer la circulation afin que les voitures rentrent au ralenti dans ces zones, en respectant les piétons, comme cela se fait par exemple à Delft et à Gouda avec le «Woonerf» hollandais. (Voir exposé de M. VAHL.)

2. Protection contre la violence et la criminalité

- habité/utilisé
- animation de la rue
- «streetwatchers»
- structure et identité sociales
- activités simultanées
- place et heure
- éclairage (la nuit)

La violence et la criminalité dans les villes est un problème créé par la société et doit d'abord se traiter par des changements dans la société, mais on peut également influencer sur ces problèmes par l'aménagement des villes. Il n'existe

des rues utilisées, que les habitants et les usagers s'intéressent à leur cadre urbain car ce qui s'y passe les concerne.

Cela veut dire le contraire de: encore plus de policiers dans les rues.

3. Protection contre l'influence défavorable du climat

- vent
- pluie/neige
- froid
- courants d'air

La protection contre l'influence défavorable du climat est un sujet très vaste que nous n'allons pas approfondir ici. Il faut seulement dire qu'en Scandinavie par exemple, il serait possible de prolonger «la période permettant la vie à l'extérieur» de deux mois, et d'augmenter considérablement le nombre d'heures passées dehors pendant cette période si des aménagements corrects étaient réalisés en tenant compte des situations climatiques.

4. Protection contre des expériences sensorielles désagréables

- bruit
- fumées
- odeurs désagréables et agréables
- poussières/saleté



1. - Une rue à Elsinore, Danemark, avant et après « piétonisation ».

que les qualités positives suivantes deviennent significatives.

5. Possibilités permettant la marche à pied

- de la place (dimensions)
- cheminements organisés
- distance à pied (réelle)
- distance à pied (sensible)
- revêtement (matériaux)
- conditions particulières de revêtement (neige, etc.)

- différence de niveaux
- circulation piétonne « à roues » (voitures d'enfants, vélos)

Une ville agréable où il est possible de marcher à pied : sans être bousculé et gêné, sans avoir à monter, à descendre des escaliers, sans avoir à marcher trop loin ou être obligé de faire des détours exagérés. Une ville agréable pour la circulation piétonnière « à roues » — landaux, poussettes, chaises roulantes, chariots. Une

ville agréable pour tout le monde — c'est-à-dire, aussi pour les enfants, les personnes âgées et les handicapés.

6. Possibilités de rester debout

- zones où l'on peut « rester debout »
- endroits où l'on peut « rester debout »
- points d'appui

Une ville agréable où il est possible de s'arrêter, de s'asseoir : de jolies façades où s'appuyer, à l'extérieur du centre. Des bancs et des détails de façades contre lesquels s'appuyer.

7. Possibilités de s'asseoir

- zones où l'on peut s'asseoir
- maximum d'avantages
- possibilités primaires
- possibilités secondaires
- bancs de repos

Une ville agréable pour s'asseoir : une exigence spécialement importante puisque tant d'activités particulières et récréatives sont liées au fait de s'asseoir. S'il n'y a pas de bonnes possibilités de s'asseoir, automatiquement toute une série d'activités très aimées ne peuvent plus avoir lieu ; profiter de la vie, bavarder, lire, écrire, regarder, s'embrasser, se dorer au soleil ...

En général les exigences sont assez élevées quant au lieu où s'asseoir. On s'assoit en ville parce qu'on envisage d'y rester un moment. Et puisque ce n'est pas pour y rester qu'un petit moment, le lieu où s'asseoir est recherché avec beaucoup de soins. Les désavantages sont évités et les avantages très recherchés.

Une ville agréable doit être riche en possibilités de s'asseoir, et ces possibilités sont réparties en trois catégories :

- possibilités primaires (bancs, chaises, etc.) à des endroits stratégiques, c'est à dire des endroits où il existe un bon rapport entre les attraits (soleil, abri du vent, appuis, activités à observer etc.)
- possibilités secondaires (escaliers, balustrades, estrades, jardinières, lieux favorisant la position assise) qui peuvent s'ajouter aux possibilités primaires pendant les beaux jours.

Et finalement les bancs pour se reposer qui sont placés tous les 100 m dans les zones piétonnes, pour les personnes âgées.

8. Possibilités de regarder

- champ visuel
- orientation/vue
- lignes de vision sans obstacles
- éclairage (la nuit)

Une ville agréable pour y voir : dans ce contexte cela veut surtout dire, les possibilités de voir d'autres personnes, voir ce qui se passe, etc. Ceci rejoint entre autres les exigences de courtes distances, d'emplacements choisis des lieux pour s'asseoir, etc.

9. Possibilités d'entendre et de parler

- niveau sonore
- distance
- emplacement des bancs



2. - Plusieurs études ont montré que les bancs les plus recherchés sont ceux qui permettent de regarder des activités, de voir les autres. Peut-être les gens assis-là diront-ils qu'ils ont choisi ce banc à cause du soleil — mais regardez leur tête !



3. - Partout où les conditions de circulation des piétons sont améliorées, on peut constater un remarquable accroissement de toutes les formes d'échanges sociaux.

Une ville agréable pour y entendre et y parler : la différence que l'on peut noter entre les possibilités d'entendre et de parler dans une ville piétonne comme Venise, et dans une rue à forte circulation d'une de nos villes, montre clairement ce que l'on a perdu à cause de l'augmentation du niveau sonore ces dernières années. Pendant les neuf dernières années, le bruit de fond dans les villes de l'Europe de l'Ouest a doublé.

10. Possibilités de jeu et de récréation

- jeu
- danse
- musique
- théâtre
- discours
- mélange de différents groupes d'âges et de personnes

11. Possibilités d'autres activités

- lieu et espace
- permission/acceptation
- « générateurs », « metteurs en route », été/hiver, jour/nuit

Une ville agréable pour y faire plein de choses : pour tous les groupes sociaux et non pas pour un groupe restreint.

La politique des parcs et des « places » dans presque toutes les villes ouest-européennes est entièrement dominée par les idéaux bourgeois. L'aménagement des villes se concentre presque uniquement sur les groupes d'âge moyen, bien habillés et avec une bonne conduite. On a le droit de marcher, rester debout, s'asseoir de façon correcte et agréable, mais sans aucun doute il existe un besoin de place et de possibilités pour une gamme d'activités bien plus grande, pour les enfants, adoles-

cents et adultes, pour les artistes, étudiants, engagés, etc.

Des exemples de quelques villes montrent que même dans nos communautés il serait possible de trouver une évolution s'écartant des idéaux victoriens et que les villes peuvent devenir plus agréables et plus variées.

12. Possibilité de trouver la paix et le calme, l'isolement et l'inactivité

Une ville agréable pour y être passif : autant il est important d'avoir la possibilité de voir, entendre et participer aux activités sociales, autant il est important de pouvoir aussi trouver des endroits où règne la paix, le calme et l'isolement. Ces deux exigences sont deux aspects de la même chose. Les deux gagnent en sens et en importance l'une par rapport à l'autre.

13. *Besoins physiologiques*

- manger/boire
- se reposer
- hygiène (WC publics)
- courir, sauter, jouer

14. *Services à petites échelles (gestes amicaux)*

- panneaux de signalisation
- cabines téléphoniques
- boîtes à lettres
- panneaux d'affichage
- plan de la ville
- locations de poussettes et de chariots
- corbeilles à papiers

Une ville où l'on a pensé à toutes les petites choses pratiques mais souvent assez essentielles pour les usages.

15. *Aménager en vue de profiter des facteurs positifs du climat*

- soleil
- chaleur/froid
- brises/ventilation

Une ville où il est possible de profiter des aspects positifs du climat : dans l'Europe du Nord il s'agit surtout des possibilités de profiter du soleil. A cause de l'hiver long et sombre c'est presque une exigence normale que d'avoir la possibilité de profiter du soleil quand il apparaît. Bien sûr, ce n'est pas une tâche facile que de protéger sur le même lieu du vent et de la pluie les jours de mauvais temps, et en même temps de s'arranger pour que tout le monde puisse profiter du soleil les jours de beaux temps. Mais on peut trouver des solutions.

16. *Aménager pour profiter des expériences sensorielles positives*

- qualités esthétiques du cadre
- vues
- nature — plantes — arbres — fleurs — et animaux

Une jolie ville à voir, une ville agréable à vivre : deux raisons qui expliquent pourquoi ce qui concerne les expériences positives sensorielles, qualités esthétiques etc ... sont placées en dernière et seizième position sur la liste.

D'autre part c'est une notion applicable à presque tous les paragraphes précédents. Pour chaque point mentionné, il est possible d'aménager le lieu et les objets de façon à ce que le résultat soit agréable à regarder pour les personnes qui passeront plus tard par là.

D'autre part cette dernière place est une réaction contre l'influence trop forte de ces critères de qualité esthétique qui ont marqué les écoles bourgeoises d'architecture jusqu'à présent.

Comparé à plusieurs des exigences de qualité précédentes — souvent de caractère plus pratique et plus fonctionnel — les exigences de qualité esthétique doivent être considérées comme secondaires. Si de nombreuses petites choses pratiques fonctionnent mal, il ne sert pas à grand chose que ce soit par ailleurs joli à regarder.



4. - La Nouvelle Place Royale à Copenhague photographée en 1905 et en 1975.

Mais si au contraire, on a aussi pensé à une forme et un enchaînement réfléchis des différents éléments, si les détails pratiques ne sont pas simplement résolus, mais résolus de façon agréable et élégante et sont regroupés en un tout convaincant, où toutes les qualités peuvent se compléter alors on aura probablement créé des environnements valables.

Si on essaye d'utiliser la liste des 16 paragraphes pour analyser certains espaces italiens renommés, comme le Campo de Sienne et la Piazza Navona, etc., on constate que ces espaces remplissent presque toutes les exigences

prosaiques de la liste et qu'en plus, les différents éléments sont regroupés en un tout convaincant et beau. Et on peut supposer que c'est la combinaison de toutes ces qualités qui fait que ces places ont acquis une telle notoriété.

On trouve la même combinaison de qualités dans plusieurs villes anciennes (basées sur les vieilles traditions) et ce sont probablement ces qualités qui rendent ces vieilles villes si connues, si aimées, et si dignes d'être conservées.



5. - Piétons en promenade (Copenhague).



6. - Piétons en promenade (Venise).

Et si on trouve une ville qui n'a pas seulement été construite pour les activités des piétons mais où les qualités de la ville ont été élaborées et raffinées pendant des générations, comme Venise, — alors on la qualifie de « plus belle ville du monde ».

Qualité de la ville contre le développement de la communauté moderne

En regardant des photos de places et espaces à Copenhague au début du siècle par exemple, on voit que les piétons se déplacent librement dans la ville. Il est évident que c'est leur ville et que les autres voyageurs sont obligés d'accepter les conditions des piétons.

Les piétons sont refoulés vers de petites places entre les façades, les voitures en stationnement et les panneaux-indicateurs. Il est dangereux de traverser les rues. L'air est lourd de poussières et de pollution. Le niveau du bruit s'est multiplié.

Dans ces conditions il n'y a rien à dire si les activités des piétons ont changé de caractère. Les activités sociales et de délasserment dans les rues de la ville disparaissent de plus en plus, les rues sont transformées en couloirs ou pistes de course, que les piétons traversent en courant. Il s'agit de faire ses courses en ville en vitesse, et d'essayer de marcher le moins possible en ville.

C'est entre autre pour ces raisons que nous pouvons constater qu'après la seconde guerre mondiale, le nombre des piétons en ville a diminué.

A Strøget à Copenhague, le nombre de piétons a diminué de 50 % entre 1945 et 1962.

Ce n'est plus agréable de se promener en ville — et ce qui paraît plus inquiétant — ce n'est plus agréable de faire des courses en ville.

La situation est intenable.

Ceci explique pourquoi ville après ville en Europe de l'ouest après 1960, ont commencé à essayer de retrouver les qualités perdues, en aménageant des voies piétonnes.

Les qualités des quartiers anciens des villes sont retrouvées grâce à ces rues piétonnes, d'une part pour améliorer le cadre de vie urbain, mais peut-être aussi pour aider le commerce (et les chiffres d'affaires).

Le fait que dans toutes les villes ce ne sont que les rues commerçantes du centre qui sont transformées en rues piétonnes, le prouve bien.

«Man merkt die Absicht und wird verstimmt. (On constate l'intention et on s'étonne) le dessein se forme lentement: la qualité de l'environnement des piétons devient apparemment une chose importante — si cela implique une augmentation du commerce.

Si on regarde autour de soi, pour examiner quelles sont les autres zones où la qualité de l'environnement est l'objet d'une amélioration, les morceaux du puzzle forment au total une image un peu triste.

Nous pouvons constater la qualité et l'attention dans les oasis piétonnières commerciales, dans les centres commerciaux et dans les grands ma-

gasins. Nous le constatons dans les terminus — gare, aéroports, etc. Nous le constatons dans les parcs d'attractions du genre « Tivoli et Disneyland », dans les centres touristiques et villages de vacances et à l'occasion de certains arrangements comme les expositions mondiales et les championnats olympiques.

Dans le monde entier a été créé ces dernières 10 — 15 années un grand nombre de réseaux piétonniers fantastiques, mais presque toujours uniquement liés à des situations où il y avait de l'argent à gagner en prenant soin du piéton — ou de l'argent à perdre si on ne le faisait pas.

Si on observe la situation en dehors des centres, elle a en principe empiré pendant toutes ces années et cela continue, souvent en raison même des aménagements faits pour la circulation dans le centre.

Et si nous observons les nouvelles banlieues créées pendant les années 50 et 60, il est évident que l'environnement des piétons figurait à peu près en dernière position sur la liste des intentions et des investissements.

Contrairement aux systèmes « automobiles » il n'y a pas eu d'intérêts économiques liés aux systèmes « piétonniers ».

Quand un effort a été fait, c'est en général pour augmenter la sécurité au niveau de la circulation, ce qui est une bonne économie dans la société de croissance. Cela diminue les dépenses. Mais créer des cadres de qualité autour de la circulation la plus vulnérable — c'est vraiment de la philanthropie.

Pour les mêmes raisons il n'y a donc rien de plus désespérant, d'indifférent et de dépourvu de qualité, que les « espaces publics » dans les banlieues « d'après-guerre ».

Afin de terminer sur un ton légèrement optimiste, on peut noter que depuis quelques années grâce à la pression des groupes écologiques, un certain progrès a été réalisé dans ce domaine.

Dans quelques unes des toutes récentes zones d'habitation, on peut constater qu'un travail plus soigné à une petite échelle, avec des rues et des « paysages piétonniers », est en cours de développement, et l'on peut espérer que ces tendances s'étendront vers d'autres secteurs d'aménagement sous la pression d'une forte opinion publique.

Jan Gehl

RELATION BETWEEN QUALITY AND ACTIVITIES IN PUBLIC URBAN SPACES

The first part of the article points out the direct relationship existing between the quality of public urban spaces and the activities which occur there. The quality of the physical environment can be found to play a major role in the extent and character of the human activities in the urban spaces. Roughly these activities can be divided into two categories, one being the "necessary activities" which occur all the year round more or less regardless of the quality of the physical environment, the other, which we can call the "free-choice activities", will develop only when the overall quality of the environment invites people to engage in all kinds of activities which they enjoy doing without any compulsory motivation. Most social and recreational activities belong to this category, highly dependent on the quality of spaces. Thus they completely disappear when this quality decreases, due to motor traffic, pollution, noises, lack of space, insufficient street furniture etc. And they tend to spring up again when the public spaces are improved in quality through careful planning and given back to the pedestrians.

The second part of the article deals with a number of quality criteria which have to be met if the pedestrian activities are to be given a chance to develop to the full.

First, four requirements of proper protection have to be met:

- protection against traffic and fear of traffic,
- protection against crime and violence,
- protection against unpleasant elements in the climate,
- protection against unpleasant sense experiences, smell, dust, pollution.

Secondly a number of more positive, constructive criteria meant to improve the spaces are discussed. This part deals with specific design criteria for a number of very basic activities such as walking, standing, sitting, seeing, hearing, talking, playing, enjoying positive elements of the climate as well as the overall aesthetic quality of the spaces.

1. - Street in Elsinore, Denmark, before and after "pedestrianization".
2. - In several surveys it has been found that the benches facing activities — the other people — are the most popular.
Maybe the sitting people will say they choose this particular bench because of the sun — but look at their heads!
13. - Wherever the conditions for the pedestrian are improved a remarkable increase in all types of social activities can be found.
4. - The King's New Square in Copenhagen photographed in 1905 — and in 1975.
5. - Pedestrians strolling (Copenhagen).
6. - Pedestrian strolling (Venice - Italy).

A major point throughout this approach to the design problems of urban spaces is the point of view that the people and the human activities of the cities constitute the major attraction of almost any urban area. Thus design has to make it possible for people to experience, meet, see, hear, and talk to other people.

The final part of the article discusses how the planning policies of the industrialized western countries, by giving priority to the motor car and commercial concerns, have drastically destroyed many aspects of valuable, attractive city life. The obvious need for widespread improvements not only in the city centres but certainly also in the other areas of the cities, as well as in the suburbs, is strongly emphasized.

RELACIÓN QUE HAY ENTRE LA CUALIDAD DE LOS ESPACIOS PÚBLICOS URBANOS Y LAS ACTIVIDADES QUE SE DESARROLLAN EN ELLOS

En su primera parte el artículo subraya la relación directa que existe entre la cualidad de un espacio público urbano y las actividades que se desarrollan en él. Puede hacerse evidente que la cualidad del ámbito físico influye de manera preponderante sobre el carácter y la extensión de las actividades humanas que se realizan en los espacios urbanos. Esas actividades pueden, grosso modo, dividirse en dos categorías: las «actividades necesarias» que son las que tienen lugar todo el año, y cual sea el ámbito físico, y las que se podrían llamar «actividades de libre escogido» que se desarrollan sólo cuando la cualidad general del ámbito invita a practicar todas las actividades deseadas por la gente, ejercitadas con gusto y sin obligación ninguna y que son, en mayoría, las actividades recreativas, de reunión, de vida de grupo. Estas últimas actividades son íntimamente tributarias del ámbito urbano y desaparecen cuando la cualidad de dicho ámbito disminuye a consecuencia del tránsito automovilístico, de la polución y

de los ruidos, de los equipos de calle insuficientes, etc. Al contrario, cuando la cualidad de los espacios es mejorada por una planificación atenta a las necesidades del público y que sus áreas son devueltas a los peatones las actividades humanas aparecen de nuevo en los espacios colectivos urbanos.

En su segunda parte el artículo trata de cierto número de criterios de cualidad a los cuales hay que someterse si se quiere satisfacer a las actividades de los peatones y que estas puedan desarrollarse satisfactoriamente y en su máximo.

Hay, en primer lugar que preocuparse de los cuatro aspectos primordiales de la protección:

- protección contra la circulación y el temor que suscita;
- protección contra la violencia y el crimen;
- protección contra las intemperies;
- protección sensorial contra los olores, la polución, el polvo.

En segundo lugar, hay cierto número de criterios más positivos y constructivos. Se trata de las normas específicas que hay que respetar en la concepción de los espacios para que sirvan para cierto número de actividades elementales

tales que: andar, estar parado, quedar sentado, mirar, oír, hablar, jugar, apreciar lo agradable del clima, de la cualidad general del conjunto espacial.

Con esta manera de abordar los problemas de concepción de los espacios urbanos se tiene constantemente en cuenta que en casi todo lugar urbano es la gente y sus actividades humanas que constituyen la atracción principal del espacio urbano. La concepción pues de ese espacio tendrá que ser de una naturaleza tal que permita a las gentes de «vivir», de cruzarse, de reunirse, de oír a otros y de hablar con ellos.

La última parte del artículo trata de la manera que han tenido las políticas de planificación de los países occidentales industrializados cuando han dado la prioridad al automóvil y a los comercios. Esas políticas han radicalmente destruido numerosos aspectos de la vida pasada que era atractiva y valedera para el hombre. El autor subraya con fuerza la evidente necesidad de mejoras generalizadas, no sólo en el centro de las ciudades pero también en todos los barrios.