

- El planificador comprobaba el entorno constantemente y el cumplimiento de los planes, ya que su destreza se plasmaba en la medida del cumplimiento de sus objetivos.
- Hasta ahora la planificación ha fundamentado sus conocimientos en la personal y la herencia de generaciones pasadas, aunque ya se están produciendo análisis sistemáticos sobre las relaciones entre objetivos y formas. Estos análisis irán cambiando gradualmente debido al desarrollo tecnológico de la civilización y a los cambios en la organización social ajustándose los planes a las futuras demandas.

CANAL LA CALLE - FRANÇOIS ASCHER.

- Una calle se define como una ~~apertur~~ vía en el interior de una conformación que sirve para atravesar una zona de esta, para acceder a lugares próximos a esta vía, y producir espacio colectivo utilizable en diversos tipos de actividad. Las hay monofuncionales y multifuncionales, en las que la coexistencia de varias funciones han originado problemas que han dado lugar a soluciones técnicas, organizativas y sociales.
- A lo largo de la historia la coexistencia de ciudades y el desarrollo de la división de trabajo ~~han~~ dado lugar a una mayor movilidad de personas, bienes e información, y a su vez a un aumento incesante de las necesidades de transporte por lo que las calles tuvieron tendencia a agrandarse. Así mismo el lugar ocupado por el tránsito fue cada vez más importante, dejando menor lugar a la función de residencia y de desarrollo de actividades, regulación más formal que efectiva por lo que se surgieron respuestas que consistían en organizar la coexistencia de estas funciones fructificada por la concepción de nuevos espacios para la movilidad y organizando la calle de varios niveles (metro). En este contexto los urbanistas intentaron concebir la calle moderna para lo que se elaboraron soluciones como la zonificación (división por usos), la jerarquización de las calles por velocidades y su función de circulación y posteriormente Buchanan investigó sobre nuevos sistemas de separación y articulación entre calles especializadas.

Así, la concepción de calles y ciudades se cede a la organización de transportes y manifiesto del tráfico, estructurándose así en función de la física de flujos, como las redes sanitarias, eléctricas, de agua, impondiendo un modelo urbano de flujos y redes. Como consecuencia el comercio empezó a emigrar a distintos lugares, grandes comercios, pasajes, galerías, centros comerciales hasta la peatonalización de calles destinadas al comercio y ocio, a la vez que otras se monofuncionalizaban para función residencial. Esta dinámica se aplicó también a mercados como antiguos barrios, en estos últimos con insuficiente sintonía en numerosos casos y fue reforzada por el rápido desarrollo del automóvil individual que normaliza dichos cambios.

- Posteriormente, esta manera de organizar la calle se encuentra con nuevos límites.

- Como la imposibilidad de generar las calles necesarias para los automóviles en las zonas centrales y densas de la ciudad, que hacían necesarias las excavaciones para el uso de subterráneos lo que originaba tanto problemas económicos como sociales además de las dificultades originadas por la multiplicación de los medios de transporte.

- La importancia de la compra impulsiva para la que se debía aumentar el rendimiento de calles peatonales ~~para~~ mediante la rearticulación de la actividad comercial para que estuviera en contacto con flujos de circulación, y así tentar a los peatantes.

- El pensamiento en el cual la urbanidad debe tender a la mezcla, a lo inesperado, al espectáculo de un espacio compuesto que consiguen la identificación del peatante con la ciudad misma, producto de una sociedad más compleja en la que la innovación y la creatividad juegan un papel cada día más importante, potenciando así las calles multifuncionales.

De todas formas y contando con lo anterior la especialización funcional nos aporta soluciones de alto rendimiento además de la producción de economías de ~~gran escala~~ ^{escala}, pero únicamente aplicables a situaciones precisas y combinadas a otros tipos de calle.

- Los urbanistas modernos concebían las calles como elementos jerarquizados de un vasto sistema urbano gestionado por autoridades públicas con poder; cosa que se complica hoy en día dado que el urbanismo se somete a poderes legítimos más numerosos debilitando la conciencia de intereses colectivos a mayor escala. La demanda de tranquilidad y seguridad de los habitantes pesa cada vez más a la hora de la concepción y reorganización de calles. Debido a esto, hoy nos encontramos con dos soluciones propuestas. La primera o "hipermoderna", actualiza la lógica de especialización y divide las calles en calles de proximidad (f. residencial), calles como ejes metropolitanos (f. de atravesar) y calles de comercio, algunas de las últimas incluso se verticalizan. La segunda o "post-moderna" propone el retorno a la ciudad compacta y multifuncional donde son posibles numerosos desplazamientos a pie mediante calles sin monoproporcionales y multimodales como sea posible tratadas de forma diferente en las aglomeraciones de afueras de las aglomeraciones. Estas soluciones no son antagónicas por lo que podemos obtener hibridaciones de ambos conceptos y los dos funcionan hacia el interior de la ciudad y permiten ~~la escala de proximidad~~

- La cuestión de la distribución de la calle con su objetivo de unificar, pero de separar a la vez se plantea bajo nuevas formas que deben ser objeto de soluciones específicas a cada lugar y momento, inscritas en soluciones a gran escala en las que el urbanista debe ayudar a la construcción de compromisos aceptables por el mayor número de actores de la calle articulando intereses locales y el funcionamiento del conjunto, por lo que las soluciones prefabricadas pierden sentido dando más responsabilidades a los diseñadores de calles e incrementando lo que se espera de ellos.