

artículo

ESPACIO COMPARTIDO

Ben Hamilton-Baillie
Arquitecto. Especialista en diseño urbano y movilidad
Architect. Urban design and movement specialist



A lo largo de Europa está emergiendo una nueva corriente de diseño urbano apoyada en la importancia de crear lugares. Debido a los cambios acontecidos en la economía y en los transportes, los pueblos y ciudades están comenzando a cuestionarse la necesidad de seguir implementando los esquemas de tráfico convencionales. Aparece en su lugar la oportunidad de reintegrar al conductor en los protocolos sociales y cívicos del espacio urbano a través de velocidades reducidas y la eliminación de la omnipresente señal de tráfico.

Las ciudades están cambiando a una velocidad acelerada. El auge de las ventas y comunicaciones por internet y los cambios en nuestros hábitos de transporte y consumo presentan importantes desafíos para las calles principales convencionales y los centros de las ciudades. Ya no es necesario ir a la ciudad para adquirir nuestros bienes y servicios. Nuestras necesidades diarias pueden ser obtenidas en comercios fuera de la ciudad y a través de internet. El papel funcional comercial de las ciudades está desapareciendo.

Para sobrevivir, las poblaciones deben satisfacer otro tipo de necesidades. Las ciudades tienen que pasar de ser lugares a los que la gente se veía obligada a ir a comprar a ser lugares donde QUEREMOS pasar el tiempo. Deben satisfacer nuestras aspiraciones sociales y culturales más que nuestras necesidades prácticas. Este cambio de propósito trae consigo importantes cambios del valor de las calles y espacios que configuran el espacio público.

Este cambio funcional ha estimulado una rápida reconsideración del diseño de las calles, especialmente en el ámbito de relación entre la circulación del tráfico y otras funciones y cualidades del espacio público. Los coches, furgonetas y camiones siguen jugando un papel importante en el funcionamiento diario de las ciudades. Pero el tráfico

de vehículos no es el propósito de las ciudades; el tráfico es simplemente su fontanería. El propósito de las ciudades viene dado por los espacios en los que la gente se reúne, los lugares para la interacción y el intercambio social. La calidad del espacio público ya no es más un extra opcional para las ciudades. El futuro y viabilidad económica de éstas depende de esta calidad.

La llegada de los vehículos motorizados a principios del siglo pasado motivó que arquitectos, urbanistas e ingenieros dedicaran muchas horas a pensar cómo dar respuesta a este nuevo fenómeno. De Le Corbusier y sus colegas del CIAM nació la idea de segregar el tráfico de la vida cívica. El bordillo pasó a ser en Europa y el resto del mundo desarrollado una importante barrera entre el rápido mundo del tráfico y el lento mundo de la vida pública. La seguridad parecía residir en la separación de estos dos mundos. Se desarrolló un nuevo lenguaje, de pasos subterráneos, puentes peatonales, barandillas, bordillos altos, bolardos y barreras. Controlar el movimiento seguro de vehículos y permitir que los peatones pudieran cruzar requería la intervención de los gobiernos a través de leyes y normas. El elemento de control más reconocible y omnipresente es la señal de tráfico.

Muchas ciudades dan aún por hecho que sea necesario seguir usando señales de

Ben Hamilton-Baillie

Es el fundador y director de Hamilton-Baillie Associates, una pequeña consultora de Bristol, Inglaterra, especializada en espacio compartido. Su trabajo explora nuevos paradigmas del movimiento y diseño urbano combinando la ingeniería de tráfico y la psicología del comportamiento.

Ben Hamilton-Baillie is founding director of Hamilton-Baillie Associates, a small consultancy based in Bristol, England specialising in shared space. His work explores new approaches to movement and urban design, combining traffic engineering and behavioural psychology.



« Señales de tráfico y costosos elementos abarrotan el espacio público. Traffic signals and expensive equipment clutter the public realm. **Kew Bridge Road, Londres** London.

« Exhibition Road, Kensington, Oeste de Londres West London. Antes y después del rediseño de £35 Before and after the £35 million redesign



article

SHARED SPACE

Across Europe a new approach to street design and the importance of place-making is emerging. Prompted by changes in the economics and transport, towns and cities are increasingly questioning the need for conventional traffic engineering, barriers and segregation. In its place comes an opportunity to reintegrate the driver into the social and civic protocols of urban space through low speeds and the removal of state controls – most notably the ubiquitous traffic signal.

Towns and cities are changing rapidly. The growth in internet retailing and communications, and changes in our shopping and transport habits, are generating major challenges for conventional high streets and town centres. We no longer HAVE to go to town in order to obtain goods and services. Our practical day-to-day requirements can be obtained from out-of-town stores or via the internet. The functional market role of towns is disappearing.

If they are to survive, towns have to fulfil different requirements. From being places that people were obliged to visit for goods and services, towns and cities thrive if they are places where we WANT to spend time. Towns fulfil our social and cultural aspirations, rather than our practical necessities. This change in purpose brings with it enormous shifts in the value and purpose of the streets and spaces that together constitute the greatest part of "the public realm".

This change in emphasis has spurred a rapid rethink in street design, and especially in the relationship between traffic movement and the other purposes and qualities of public space. Cars, vans and trucks continue to play a major factor in the day-to-day servicing and movement within most towns and

cities. But vehicular movement is not the purpose of cities; traffic is merely the plumbing of cities. The purpose of cities is served by the rooms and spaces within which people congregate for social interaction and exchange. The quality of public space is no longer a desirable optional extra for cities. The economic future and vitality of cities depends on such quality.

The arrival of motor vehicles at the start of the last century generated much thought from architects, planners and engineers on how to respond to this new phenomenon. From Le Corbusier and his colleagues at CIAM, the concept of segregating traffic from civic life took hold. Across Europe and the rest of the developed world, the kerb became an important boundary between the fast-moving world of traffic, and the slow world of civic life. Safety seemed to depend on keeping these two worlds apart. A new urban language developed, of underpasses, pedestrian bridges, guardrails, high kerbs, bollards and barriers. Controlling the safe movement of vehicles and allowing pedestrians to cross required the intervention of governments, through a raft of laws and regulations. The most recognisable and ubiquitous element of control became the traffic signal.



⇨ The "Laweiplein", por by Hans Monderman. Drachten, Países Bajos The Netherlands. Las señales de tráfico son reemplazadas por el "squareabout". Traffic signals replaced by a "squareabout".

▽ Boceto de Hans Monderman Sketch (1946-2008). Imagen cedida por Image courtesy of David Engwicht.



tráfico. En ciudades como Londres, Madrid o Nueva York hay miles de juegos de luces controlando intersecciones así como cruces peatonales. Son diseñadas, instaladas y mantenidas por grandes empresas. Suponen una parte importante del gasto de las ciudades en infraestructura viaria. Hemos llegado a aceptar que para cruzar una calle tenemos que pedir permiso apretando un botón y esperando a que la luz se ponga en verde. La conducción en la ciudad se ha convertido en una infinita repetición de parar y arrancar según las indicaciones de las señales de tráfico.

Sin embargo, un creciente número de pueblos y ciudades están comenzando a cuestionarse si las señales de tráfico y el resto de los mecanismos de regulación del estado ayudan realmente a mejorar la calidad del paisaje urbano y el espacio público. ¿Sería posible transferir la responsabilidad de decidir y comportarse a los conductores y reintegrar el tráfico en el contexto social de la ciudad? ¿Podrían las calles diseñadas para velocidades reducidas y flujos más constantes ofrecer de hecho un uso más eficiente de las infraestructuras viarias mejorando a su vez la calidad de vida, la seguridad y el confort en el espacio público? ¿Estamos seguros que las señales de tráfico realmente incitan a la gente a pasar tiempo voluntariamente en la calle?

Hans Monderman fue uno de los muchos ingenieros que experimentó con nuevas ideas para reconciliar el tráfico y el espacio público. Como jefe de la Seguridad Vial de las provincias norte de los Países Bajos hasta su muerte en el 2008, comenzó a rediseñar intersecciones de calles y los centros de las ciudades sin el familiar lenguaje de barreras y señales. Su trabajo en paralelo como instructor de autoescuela le ayudó a comprender la psicología del comportamiento y a explorar las implicaciones de eliminar las señales y tratar a los conductores como ciudadanos inteligentes. En sus propias palabras, "si tratas a los conductores como idiotas conducirán como idiotas. Y los idiotas no ayudan en la seguridad". En su ciudad natal, Rachen, eliminó las señales de tráfico en una gran intersección llamada la "Laweiplein", un cruce cerca de la estación de autobuses de la ciudad con una carga de más de 20.000 vehículos diarios. En lugar de las señales se concentró en las cualidades del espacio urbano – la plaza o platz – creando lo que él llamaba una "rotonda-plaza" donde la ingeniería de tráfico quedaba supeditada a las cualidades espaciales.

El término espacio compartido ("*shared space*") fue acuñado por Monderman cambiando la forma de enfrentarse al diseño urbano. En el Reino Unido una serie de intervenciones han puesto a prueba el potencial del diseño de tráfico integrado que

elimina todas las señales y barreras psicológicas entre el conductor y su contexto ciudadano. La Exhibition Road en el barrio de Kensington en Londres ha sido un ejemplo destacado. Alrededor de Ashford en Kent, la antigua circunvalación de un solo sentido ha sido transformada en una distintiva calle urbana sin la necesidad de eliminar el tráfico de coches y camiones. Se eliminaron seis semáforos; la velocidad se redujo a 20 mph (30 kph) y la mayoría de los peatones cruzan la calle de manera informal.

La población comercial de Poynton en Cheshire, al sur de Manchester, ha sido testigo del ejemplo más dramático hasta la fecha de eliminación de señales de tráfico. La ciudad no dispone de circunvalación y debe lidiar con el paso de más de 26.000 vehículos a través de su centro histórico. Durante años las señales, los carriles de tráfico y la señalización de la carretera han dominado Fountain Place, el nombre de este espacio de cruce. La congestión por los semáforos provocaba largas colas, y el parar y arrancar de los coches generaba ruido y contaminación del aire en un entorno molesto y amenazador para los peatones. No era de extrañar que la calle comercial de la ciudad, Park Lane, entrara en declive. Sin tener más la necesidad de ir a la ciudad, los peatones decidieron quedarse lejos de un cruce tan hostil. En el año 2008 ya habían cerrado más de la mitad de las tiendas y negocios.



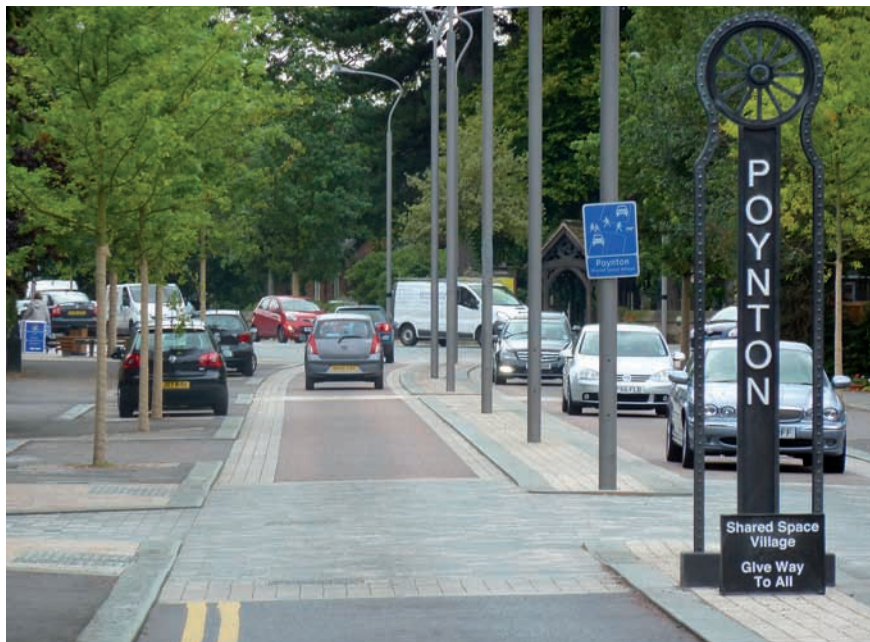
Most cities still take the need for traffic signals for granted. There are thousands of sets of lights in London, Madrid or New York, controlling intersections as well as pedestrian crossings. Huge industries underpin their design, installation and maintenance. They generate a significant proportion of cities' spending on highway infrastructure. We have come to accept that crossing the road requires an application for permission by pushing a button and waiting for a green light. Urban driving has become an endless stop-start progression, as signals take responsibility from drivers as to when to stop and when to go.

But an increasing number of towns and cities are beginning to question whether traffic signals, and the rest of the regulatory mechanism of the state, really help to enhance the quality of streetscapes and the public realm. Might it be possible to transfer the responsibility for decisions and behaviour back to drivers, and to re-integrate traffic into the social context of city life? Might streets designed for low-speed, steadier flow actually provide a more efficient use of the highway infrastructure, whilst creating greater quality, safety and comfort in public space? Are traffic lights, with all of their attendant clutter and expensive equipment really encouraging

people to spend time voluntarily in the public realm?

Han Monderman was one of many engineers to experiment with new approaches to reconciling traffic and public space. As Head of Road Safety for the northern provinces of The Netherlands until his death in 2008, he began to redesign street junctions and town centres without any of the familiar language of barriers and signals. With a growing understanding of behavioural psychology through his additional work as a driving instructor, Monderman began to explore the implications of removing signals and treating drivers as intelligent citizens. In his words "If you treat drivers like idiots, they will drive like idiots. And idiots don't help safety". In his hometown of Drachten, he removed the traffic signals and signs at a big junction called the "Laweiplein", an intersection close to the city's bus station handling over 20,000 vehicles a day. In their place he focused on the qualities of the urban place – the plaza or platz – creating in his words "a squareabout", where the traffic engineering was secondary to the spatial qualities.

The term shared space was coined in 2003 by Monderman and the author to describe the change in approach to



◊ Poynton, Cheshire. Reino Unido UK.
Antes y después de las señales eliminadas
Before and after signals removed



En Marzo del 2012, el rediseñado centro de la población comenzó a funcionar sin señales de tráfico. Se eliminaron los múltiples carriles y se convirtieron en acera más anchas. Se creó un entorno de tráfico de velocidad moderada que enfatizaba el contexto del pueblo y creaba claras entradas al centro. "Pasos de Cortesía" marcan los lugares donde la mayoría de los peatones quieren cruzar, sin embargo, muchos cruzan simplemente por donde quieren.

Para sorpresa de muchos, el cambio ha mejorado el flujo del tráfico a través de la ciudad permitiendo a los peatones y ciclistas volver al pueblo. Las colas han disminuido, la calidad del aire ha mejorado, y todas las tiendas han vuelto a la vida. Este año, Poynton fue votado como el séptimo lugar

más popular para vivir por su calidad de vida. No hay señales, ni siquiera cambios en la velocidad máxima permitida. En vez de ello, el tráfico fluye a una velocidad de diseño de 16 mph (25 kph).

Poynton y otras intervenciones similares ilustran la manifestación física de un gran cambio social y económico que está teniendo lugar a lo largo de pueblos y ciudades. Es un cambio que hace que los dispositivos de control de tráfico sean redundantes. Puede que ya no sean necesarias las costosas regulaciones y sistemas de control del estado. Si este es el caso, se abren inmensas oportunidades para las ciudades para ajustar sus calles y espacios urbanos en respuesta a un nuevo programa basado en velocidades moderadas y civismo. ¡Una

buena noticia para todos excepto para los fabricantes de señales de tráfico!

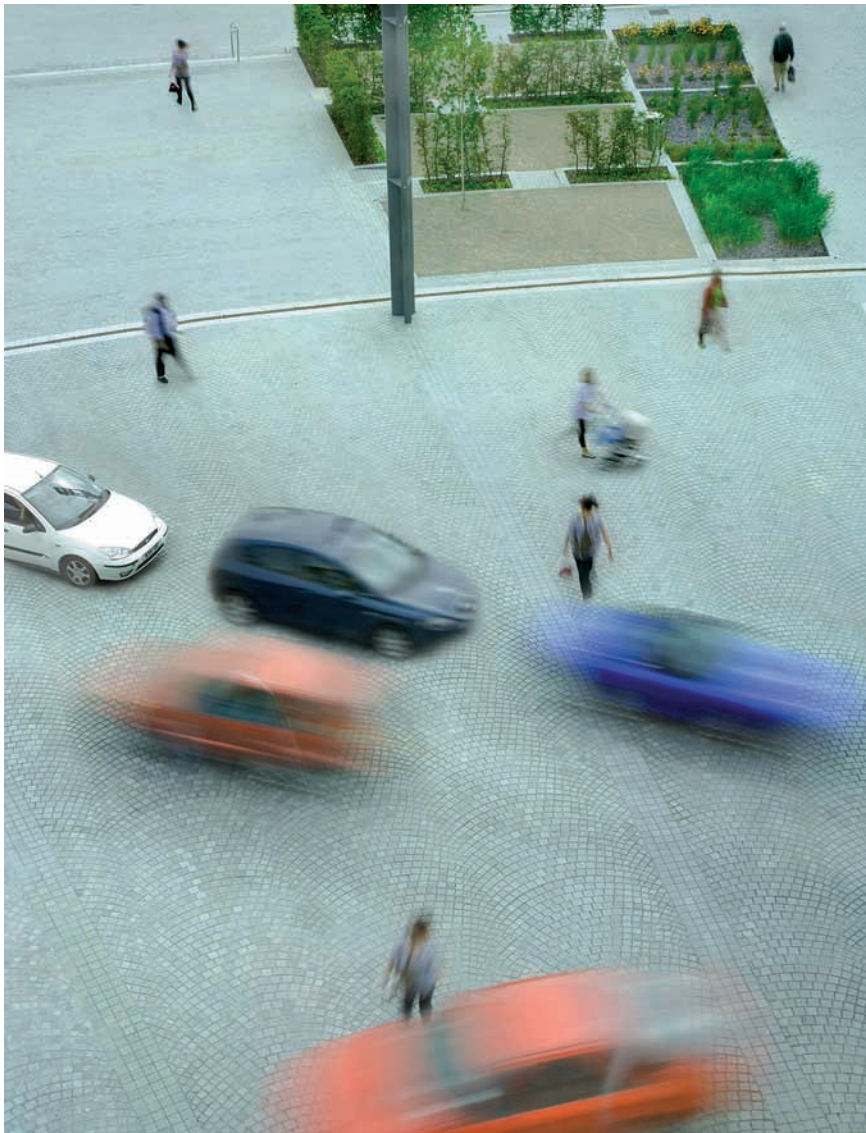
Se pueden encontrar más detalles del Proyecto de Regeneración de Poynton en <http://www.hamilton-baillie.co.uk/index.php?do=projects&sub=details&pid=100>



street design. In the UK, a number of new schemes have tested the potential for integrated traffic design, removing all signals and psychological barriers between the driver and the civic context. Exhibition Road in London's museum district of Kensington has been a high profile example. Around Ashford in Kent, the former one-way race-track ring-road has been transformed into a distinctive urban street, whilst keeping the cars and lorries moving through. Six sets of traffic lights were removed; speeds dropped to around 20 mph (30 kph) and most pedestrians cross the road through informal negotiations.

The market town of Poynton in Cheshire, south of Manchester, has witnessed the

most dramatic example to date of traffic signal removal. The cross-roads town has no by-pass, and has to cope with over 26,000 daily traffic movements through its historic centre. For years, extensive signals with multiple traffic lanes, road markings and signs dominated Fountain Place, the name of the crossroads space. Heavy congestion from the lights caused long queues, and the stop-start roar of traffic added noise and air pollution to an unpleasant and threatening pedestrian environment. Not surprisingly, the town's retail street, Park Lane, went into decline. With no necessity to come into town, pedestrians chose increasingly to stay away from such a hostile cross-roads. By 2008, more than half of the shops and businesses had closed.



◁ Ashford, Kent. Reino Unido UK.
La antigua circunvalación The former ring road.

In March 2012, the redesigned town centre started operation without any traffic signals. The multiple carriageways were removed and turned into wider pedestrian footways. A low-speed traffic environment was created through strong place-making, emphasising the village context and by creating very clear gateways into the town-centre. "Courtesy crossings" mark the places where most pedestrians want to cross, although many simply walk where they wish.

To many people's astonishment, the change has improved the flow of traffic through the town, whilst encouraging the pedestrians and cyclists back into the town. Traffic queues have shrunk,

air quality has improved, and all the shops have sprung back to life. This year Poynton was voted the seventh most popular place to live for quality of life. There are no signals, no signs, and not even a change in speed limits. Instead traffic flows at the design speed of around 16 mph (25 kph).

Poynton and other schemes illustrate the physical manifestation of a bigger economic and social change taking place across all towns and cities. It is a change that makes traffic signals, signs and road markings redundant. The costly rules and control systems of the state may no longer be necessary. If this is the case, immense opportunities open up for cities to adjust their streets and spaces in

response to a new agenda based around lower speeds and civility. Good news for everyone except the manufacturers of traffic signals!

Details of the Poynton Regenerated Project can be found at <http://www.hamilton-baillie.co.uk/index.php?do=projects&sub=details&pid=100>