

## Espacio compartido

Stefan Gzyl

Arquitecto y profesor de la Universidad Central de Venezuela

**E**n Drachten, Holanda, una concurrida intersección es atravesada por más de 20.000 vehículos al día, además de miles de peatones y bicicletas. Lo inusual de este cruce, por lo que ha atraído la atención de ingenieros viales, urbanistas y diseñadores de todo el mundo, es que no existe una sola señal que regule el tránsito. Quienes deseen atravesar, deben negociar su turno directamente con los demás usuarios, indistintamente del medio de transporte que utilicen. Vehículos, bicicletas y peatones coexisten sobre un mismo plano, con rutas apenas demarcadas en el pavimento y circulando en torno a un único elemento ordenador: una pequeña redoma en el centro de la intersección. Curiosamente (y contra todo pronóstico), el tráfico fluye sin mayores complicaciones. En esta intersección, sin embargo, la falta de regulación no es el resultado de negligencia ni irresponsabilidad gubernamental, sino que a ella se llegó después de que todos los mecanismos habituales de control causaran el colapso del tránsito en el lugar.

«El problema con los ingenieros viales —explicaba Hans Monderman, el ingeniero vial detrás del diseño de la famosa intersección— es que cada vez que encuentran un problema en una vía lo resuelven agregando algo» (McNichol, 2004). Esta crítica resume quizá el singular aporte de este holandés, cuyas ideas han echado por tierra nociones largamente establecidas del diseño vial, al tiempo que ha derribado, a partir de operaciones increíblemente sencillas, las barreras que normalmente separan disciplinas como la ingeniería vial, la planificación y el diseño urbano, todas las cuales actúan directamente, aunque no necesariamente en sincronía, sobre el espacio público.

Hans Monderman (1945-2008) trabajó durante los primeros diez años de su vida profesional como analista de accidentes viales para el Ministerio de Transporte holandés, en una comisión encargada de buscar soluciones a un incremento desmedido en las cifras de muertes por estos eventos. En sus análisis, Monderman encontró un patrón desconcertante: un porcentaje grande de accidentes parecía ocurrir debido

a la excesiva dependencia de señalizaciones fijas o automáticas. Su hipótesis fue que el uso indiscriminado de señales de tránsito como mecanismo para regular el comportamiento del conductor debía influir negativamente en su concentración y, como consecuencia, en su capacidad de reacción a la información (variable e impredecible) recibida del contexto. Paradójicamente, las normas y señales cuya función era garantizar la seguridad del espacio vial lo habían vuelto inseguro. Para Monderman, si esto era cierto, una manera de revertir los efectos negativos de la sobrerregulación sería la eliminación de señales de tránsito. En otras palabras, si la sensación de seguridad que transmitía un ambiente totalmente normado era la causa de los accidentes, producir una apariencia de inseguridad en la vía podía en realidad hacerla más segura.

Desde comienzos de los años ochenta, teniendo bajo su responsabilidad la implantación de políticas para la reducción de accidentes de tránsito, Monderman decidió poner a prueba su teoría. Con la ciudad holandesa de Oudehaske como laboratorio, comenzó

### La vida profesional del holandés Hans Monderman se convirtió en una batalla continua contra la sobrerregulación vial, con el objetivo de sustituir códigos de tráfico por lo que dio en llamar «código social»

a llevar a la práctica medidas que en el momento resultaron absolutamente escandalosas y contra los usos corrientes de la ingeniería y el diseño vial: eliminó señales de tránsito, semáforos y barreras en las principales vías, y sustituyó las separaciones convencionales entre distintos medios de transporte por una textura de piso uniforme que abarcaba aceras, ciclovías y calles, con solo algunas marcas para delimitar cada espacio. El resultado superó sus expectativas y verificó sus sospechas: las velocidades se redujeron drásticamente, y con ello disminuyeron los accidentes.

Ante la falta de señales fijas que indicaran al conductor cómo comportarse, la información debía ser extraída directamente del entorno. La dependencia de un contexto en el que el conductor interactuaba con otros conductores, peatones y ciclistas, cuyas reacciones no eran predecibles ni mecánicas, se tradujo efectivamente en mayor concentración tras el volante. «La aplicación de controles de tráfico tradicionales se traduce normalmente en un 10% de disminución de la velocidad. Aquí, sin aplicar ningún tipo de control físico, logramos reducir las velocidades casi un 50%, de 57 km/h a 30 km/h», explicaba el ingeniero sobre su intervención (May, 2009).

Durante las dos décadas siguientes Monderman se dedicó a diseñar y promover sus ideas de «calles desnudas» o «espacios compartidos», como se conocen hoy las vías en las que todos los usuarios pueden circular en igualdad de condiciones. Su vida profesional se convirtió en una batalla continua contra la sobrerregulación vial, con el objetivo de sustituir códigos de tráfico por lo que dio en llamar «código social»: el comportamiento regido por la interacción y la negociación directa entre quienes usan y circulan por la vía pública, en lugar de la obediencia a señales fijas. En el trasfondo de cada una de las acciones de Monderman sobre el espacio público estaba la firme convicción de que transferir las responsabilidades de un ente externo al usuario directo era no solo un mecanismo efectivo para reducir accidentes de tránsito, sino también una manera de reforzar el comportamiento social y el respeto hacia los demás. Además, la eliminación de las barreras que tradicionalmente separan distintos ámbitos de un mismo espacio público permite recuperar el sentido original de toda vía, la cual más que servir para conectar origen y destino tiene su razón de ser en las posibilidades de encuentro e interacción que propicia.

Para Ben Hamilton-Baillie, colaborador de Monderman que acuñó el término «espacio compartido», las ideas del holandés significaron «un distanciamiento del tránsito regulado y legislado, proponiendo en su lugar

un espacio que, por su diseño, expresa claramente qué tipo de comportamiento es esperado» (Lyall, 2005). Las intervenciones de Monderman incursionaron, en efecto, en un campo ahora conocido como «control psicológico del tráfico», que estudia cómo las modificaciones en el diseño de la vía alteran la percepción del espacio y permiten aumentar la capacidad de concentración del conductor.

Fue en el año 2004, a raíz de su intervención en la ciudad de Drachten, cuando las ideas de Monderman comenzaron a repercutir fuera de su país natal. La Unión Europea estableció y financió el proyecto «Espacio compartido», basado en sus ideas y con él como asesor. Decenas de ciudades en cinco países desarrollaron con éxito proyectos de transformación del espacio público (Nicolás, 2006). Fuera de Europa, Australia, Japón y Estados Unidos pronto siguieron el ejemplo. En este último país, donde casi un siglo de desarrollo urbano en función del vehículo privado empieza a ser cuestionado, las soluciones de los problemas de congestión han ido más allá de simplemente ampliar la infraestructura vial, el principal soporte del modo de vida suburbano. En West Palm Beach, Florida, las autoridades locales transformaron vías expresas que atravesaban la ciudad en calles angostas de doble sentido, eliminaron señales y barreras, y redujeron así la distancia entre vehículo y peatón. La disminución de la velocidad y el incremento del tránsito peatonal sirvieron para atraer actividad comercial, lo que pronto se tradujo en un aumento del valor de la propiedad en el sector (McNichol, 2004). En cada uno de estos ejemplos, un enfoque particular de los problemas de tráfico y espacio público se adaptaron con éxito a códigos culturales y situaciones locales.

Resulta difícil leer las ideas de Monderman sin establecer, aunque sea con ironía, un paralelo entre las situaciones que enfrentaba en el contexto

de la ciudad europea y las que padecen los caraqueños. ¿Qué relevancia puede tener esta experiencia en el contexto local? El problema aquí no es la sobre-regulación, sino la falta de reglas y la desobediencia o el desconocimiento de las que existen. En Caracas, la interacción y la negociación directa entre conductores y peatones no resultan de un plan sino de una falta de regulaciones que pareciera obligar a competir, más que compartir, por cada metro cuadrado. Podría agregarse que la idea de espacio compartido se llevó a la práctica en contextos de escaso tránsito vehicular de pueblos o ciudades holandesas que nada tienen en común con Caracas, sin comparar el temperamento flamenco con la idiosincrasia tropical. Además, como el mismo Monderman afirmaba, para que sus ideas funcionaran efectivamente, las vías locales debían complementarse con una red de vías expresas bien articulada en el ámbito metropolitano, otra de las carencias de la red vial caraqueña.

No se pretende aquí hacer una apología del desorden reinante ni fomentar un caos mayor eliminando las pocas señales que son medianamente respetadas. Sin embargo, vale la pena preguntarse cuáles lecciones pueden extraerse de este caso. En primer lugar, vale mencionar el mérito intelectual y creativo de un enfoque que, frente a un problema tan grave como el aumento del índice de fatalidades viales, supo cuestionar la realidad y proponer soluciones diferentes de las preestablecidas. Si además se tiene presente que Monderman fue un funcionario público cuyas intervenciones fueron ejecutadas en el marco de acciones institucionales, ello muestra a un Estado con una gran voluntad de experimentación y disposición a asumir riesgos. En tercer lugar, y esto es especialmente relevante en la realidad local, el concepto de espacio compartido implica llevar una intervención urbana al límite de lo irreducible, eliminando todo excepto lo estricta-

mente necesario para que el sistema funcione. Esta irreductibilidad, en un contexto de escasez de medios, debería ser cualidad deseada en toda intervención sobre el espacio físico. Hacer uso efectivo de recursos limitados, tanto en la ejecución inicial como en el mantenimiento futuro, es un valor agregado a toda solución de diseño.

Las ideas de Monderman ponen en evidencia una confianza en el comportamiento cívico y la cooperación en el espacio público que pareciera haberse perdido en el contexto caraqueño, de una manera no siempre justa. Los problemas de tráfico que aquejan a los caraqueños son variados y complejos. Frente a esta situación, la norma impuesta, la barrera física o el dispositivo automático no siempre son las soluciones más acertadas. La proliferación de semáforos «inteligentes», que ocasionan largas colas en intersecciones donde el tráfico antes fluía, es un claro ejemplo de ello. La falta de reglas ha creado, *de facto*, una necesidad de negociación directa en el uso del espacio vial, lo cual se ha convertido en una cualidad definitoria de la cultura ciudadana caraqueña. En este contexto, ¿cuál es el balance entre control, educación, incentivos y normalización, que permitiría generar un mínimo de impacto sobre el espacio físico y un máximo impacto en el comportamiento ciudadano? ¿Es posible rescatar algún valor de la situación actual para pasar del caos a la cooperación, y hacer esto de una manera inteligente, creativa y que no requiera una abundancia de recursos? ■

#### REFERENCIAS

- McNichol, Tom (2004): «Roads gone wild». *Wired*, No. 12, Vol. 12.
- Lyall, Sarah (2005): «A path to road safety with no signposts». *The New York Times*. 22 de enero de 2005.
- Nicolás, Carlos (2006): «Bienvenido a la ciudad sin señales». *Tráfico y Seguridad Vial*. No. 180.
- May, Matthew (2009) *In pursuit of elegance*. New York: Broadway Books.



## COMPROMISO SOCIAL: GERENCIA PARA EL SIGLO XXI

ANTONIO FRANCÉS (COORDINADOR)



0212-555.42.63 / 44.60  
edies@iesa.edu.ve

La empresa es el motor económico por excelencia, sea privada, pública o social. Hasta ahora trabaja para sus accionistas, pero los trabajadores, los clientes y las comunidades le plantean exigencias crecientes, que van más allá de lo que se conoce como responsabilidad social. En *Compromiso social: gerencia para el siglo XXI* se dan herramientas novedosas para responder a esas exigencias.