



► Un ejemplo de 'ciudad sin señales' en Drachten: antes (foto pequeña) era un cruce como tantos, regulado con 15 semáforos. La glorieta actual tiene sólo tres.

Holanda: en varias poblaciones, peatones y coches conviven con tráfico más fluido y con menos accidentes

# BIENVENIDO A LA CIUDAD SIN SEÑALES

Imagine una ciudad donde las bicicletas y los peatones se mueven sin peligro entre el tráfico, sin barreras, obstáculos ni señales de tráfico que separen a unos de otros. Ese lugar existe en el norte de los Países Bajos, donde un ingeniero holandés ha logrado hacer la circulación más segura y fluida transformando lugares 'de paso' en espacios 'para estar' y "Tráfico y Seguridad Vial" ha estado allí para verlo.

Carlos NICOLAS (enviado especial)

Fotos: C.N.F./H.M.  
Infografía: DLIRIOS

**H**a sido una experiencia chocante, algo totalmente distinto a lo acostumbrado. Desde nuestra perspectiva, no es fácil comprender la idea de un espacio urbano común 'limpio' de semáforos y señales donde ciclistas, conductores y peatones no se atropellen unos a otros. Pero en el norte de Holanda existen lu-



► Esta es la calle principal en Haren (20.000 habitantes) en el norte de Holanda. Antes del cambio (izquierda), la anchura de la calzada central permitía velocidades más altas. Desde que se retiraron los semáforos y se ensancharon las aceras, la vía es más cómoda y hay menos accidentes.

gares así, en la provincia de Frisia (640.000 habitantes y casi la extensión de la isla de Mallorca). "Tráfico y Seguridad Vial" ha podido conocer algunas de estas ciudades sin señales de la mano de su artífice, un experimentado ingeniero del tráfico llamado Hans Monderman, cuya filosofía ya se ha llevado a la práctica en siete ciudades de cinco países de la Unión Europea a través del proyecto 'Espacio Compartido' (ver recuadro).

Comenzamos la jornada en Oudehaske, el pueblecito donde Monderman realizó su primer proyecto en 1983, en una calle entre casas familiares totalmente vacía de señales. "Aquí aprendí que las cosas son distintas a lo que siempre pensé", afirma. En mitad de la calzada, sobre el pavimento de ladrillo

## A FALTA DE SEÑALES, LOS USUARIOS LLEGAN, SE OBSERVAN Y PASAN ORDENADAMENTE

rojo, me cuenta que la velocidad media bajó de 60 a 30 km/h cuando rediseñó esta vía más estrecha en algunos tramos. Su razonamiento es sencillo y no carece de lógica: si un conductor siente cerca el peligro –de atropellar a alguien, por ejemplo–, automáticamente reduce su velocidad. "Pretendo hacer las carreteras más seguras, dando la sensa-

ción de que son inseguras –afirma–. Muchas protecciones hacen que la gente no sea consciente del peligro".

Mientras hablamos, conductores y ciclistas nos han estado esquivando todo el rato, pausadamente, sin bocinazos ni aspavientos. "¿Qué sería de nosotros si hiciéramos esto en España?", empiezo a preguntarme de camino al coche.

**ESPACIOS PARA PERSONAS.** Mientras seguimos nuestra ruta, Hans Monderman explica que, tras años analizando accidentes de tráfico, empezó a pensar que carreteras y calles debían ser para las personas y no para los vehículos. "Muchas de estas carreteras ya existían en época de los romanos y hasta los años 50 fueron lugares de encuentro para las personas y no sólo vías para



► El pavimento rojo caracteriza este espacio público para todos, sin señales ni separaciones físicas.

## "SÓLO ES APLICABLE A ZONAS DE 30 KM/H"

En el Instituto Nacional de Investigación de la Seguridad Vial de Holanda (SWOV) conciben la particular concepción del espacio público del ingeniero Hans Monderman, y sólo están de acuerdo a medias. Para el SWOV, "la idea sólo se ha aplicado en lugares con poco tráfico; con más circulación, sería muy difícil que los peatones cruzaran la calle sin semáforos ni señales". En opinión de esta prestigiosa institución, "la visión de Hans Monderman del 'Espacio Compartido' sólo es aplicable en zonas limitadas a 30 km/h". A pesar de todo, el SWOV reconoce que, de estas actuaciones, "aún no hay estudios de los efectos en la seguridad, muy importantes para valorar de forma apropiada el 'Espacio Compartido'".



➤ Es única señal en Makkinga. Debajo dice: "Bienvenido, ¡libre de señales de tráfico!!".



➤ No es una plaza peatonal aunque lo parezca, acera y calzada se 'fundan' en uno.

trasladarse de un punto a otro". Llegamos a Wolwega (12.000 habitantes) donde transformó completamente una intersección en una plaza, con algún que otro quebradero de cabeza. "Me sentaba a observar qué ocurría. Los dos primeros meses, el cambio no funcionó: la gente no se ponía de acuerdo para pasar". La renovación de este espacio supuso la retirada de todas las señales que regulaban el paso. Y es que, para Monderman, las señales no son siempre la solución a los problemas: "Cuanto más prohibiciones y más normas, las personas piensan menos y aceptan menos responsabilidad por sus actos. Por supuesto que necesitamos reglas, pero hay que ser cuidadoso al elegir las". Y puntualiza: "Quitar señales es sólo una consecuencia de utilizar el



➤ Hans Monderman en la calle donde realizó su primer proyecto en 1983.

Alberto Valentín, psicólogo y experto en seguridad vial

## "AQUÍ, LAS 'CALLES DESNUDAS' NOS DESORIENTARÍAN"

Alberto Valentín es psicólogo especialista en seguridad vial, pero, además, conoce los 'Espacios Compartidos' holandeses en primera persona. "Residí en el norte de Holanda y lo que más me sorprendió fue la fluidez con que se comportan los vehículos de motor y las bicicletas, con armonía, sin conflicto". Inevitablemente, ante las calles sin señales, también se preguntó qué pasaría si se trasladaran a España. "Creo que funcionaría, pero habría que desarrollar una conducta apropiada en el espacio público y resolver problemas previos de infraestructuras. Si cambiáramos ahora, de golpe, estaría todo lleno de coches aparcados al día siguiente". Valentín cree que "las 'calles desnudas' desorientarían al usuario español, muy acostumbrado a las separaciones físicas y a la profusión de señales. Hay muchas diferencias con los holandeses -asegura-. Nosotros estamos más sujetos a las normas, mientras que ellos se plantean el respeto como principio máximo".

contexto como información, hay dejar que cada carretera cuente su historia. Mi objetivo final es reducir los accidentes". Y según me explica, se está consiguiendo: el número de personas hospitalizadas por accidentes de circulación en Frisia se ha reducido a la mitad en once años, de 12.000 a 6.000.

En algunas de estas poblaciones frisianas, la eliminación de señales ha sido total. En Makkinga, por ejemplo, han integrado los jardines y las calles en un

**"PRETENDO HACER CARRETERAS MÁS SEGURAS DANDO LA SENSACIÓN DE QUE SON INSEGURAS" (HANS MONDERMAN, INGENIERO DEL TRÁFICO)**

## DE INTERSECCIÓN A «PLAZA PARA TODOS»

El ingeniero Hans Monderman transformó un cruce de cinco calles en la localidad holandesa de Oosterwolde en una plaza pública donde circulan armoniosamente peatones, ciclistas y vehículos de motor. El característico pavimento rojo diferencia la zona de 'espacio compartido'.

### Antes

- Cinco calles de doble sentido desembocan en un cruce.
- Una decena de marcas viales y señales verticales regulan la prioridad.



### Después

- La nueva plaza es un espacio común compartido por vehículos y personas. No hay aceras y los peatones atraviesan la intersección por cualquier punto.
- Al llegar al pavimento rojo, los conductores disminuyen la velocidad y aumentan la atención.
- Las señales han sido eliminadas por completo. No hay prioridad; los usuarios 'negocian' para pasar.
- Una mala utilización del espacio común: los coches aparcados restan visibilidad.



paisaje de árboles centenarios sin rastro de 'stops', 'ceda el paso' o semáforos. La única señal que existe está en la entrada del pueblo, un panel con el disco de velocidad máxima limitada a 30 km/h acompañado del mensaje "Bienvenido a la ciudad libre de señales". En cambio, en otras localidades las señales sólo han desaparecido parcialmente. Es el caso de Oosterwolde. Aquí Monderman transformó una intersección de cinco calles regulada por diez señales de prioridad -verticales y marcas viales-, en una amplia plaza abierta sin una sola señal por donde transitan simultáneamente vehículos y personas (ver fotografía e infografía en esta página). En este proyecto se invirtieron cuatro años, pero algunos han tardado hasta siete en hacerse realidad desde que se acuerda el diseño con los vecinos y políticos locales hasta el final de las obras.

**CONTACTO VISUAL.** "¿Y cómo se circula cuando no hay señales de prioridad?", pregunto. "Negociando -responde Monderman-. El espacio público fuerza a la gente a ser social y el contacto visual es parte de ese comportamiento social de las personas. Está en nuestros genes". En Drachten, la mayor de todas las ciudades que visitamos (50.000 habitantes, como la ciudad de Cuenca), me demuestra sus argumentos. Nos sentamos a observar el tráfico en el mismo centro de la ciudad, un lugar por el que diariamente pasan 20.000 coches, 2.000 bicicletas y más de 500 autobuses. Aquí existía un cruce con 15 semáforos; ahora hay una redonda con sólo tres y uno de ellos será eliminado el año próximo. Increíblemente, observo que los usuarios llegan, se miran y pasan ordenadamente. Sin señales que 'prioricen' el paso. El propio Monderman me 'enseña' a cruzar de un lado a otro 'paseando' por de-

lante de coches, autobuses y bicicletas que giran en todas direcciones. Ni un frenazo. La plaza, los bancos, las fuentes, los peatones, las bicicletas están al mismo nivel y hacen de los coches un elemento más. "Ahora es un lugar agradable, más seguro y con más capacidad. Los semáforos eran el proble-

ma", afirma. ¿Y qué piensan la habitantes de Drachten? "No hay accidentes y la visibilidad es buena, pero hay que estar siempre concentrado. Está mejor que antes, ya no hay que esperar tanto porque el tráfico es más fluido" dice Marjia, empleada de un auditorio situado en la misma plaza. ♦



## EUROPA SE ABRE AL 'ESPACIO COMPARTIDO'



El concepto del espacio urbano de Hans Monderman ha traspasado fronteras. El proyecto europeo denominado 'Espacio compartido' (2004-2008), financiado por la Unión Europea con 7,5 millones de euros, pretende transformar espacios públicos a nivel local, nacional e incluso europeo en base a las ideas de Monderman, que es uno de los cuatro expertos supervisores de esta iniciativa. Participan siete provincias de Inglaterra, Alemania, Dinamarca, Holanda y Bélgica, cada una responsable de desarrollar su propio proyecto. Un par de ejemplos: en Ipswich (140.000 habitantes), ciudad en el sureste de Inglaterra, están intentando solucionar los problemas de congestión de tráfico en un barrio junto al estadio de fútbol; y la localidad belga de Ostende (70.000 habitantes) quiere recuperar una parte de la ciudad, aislada por una carretera de circunvalación. Más información en [www.shared-space.org](http://www.shared-space.org)