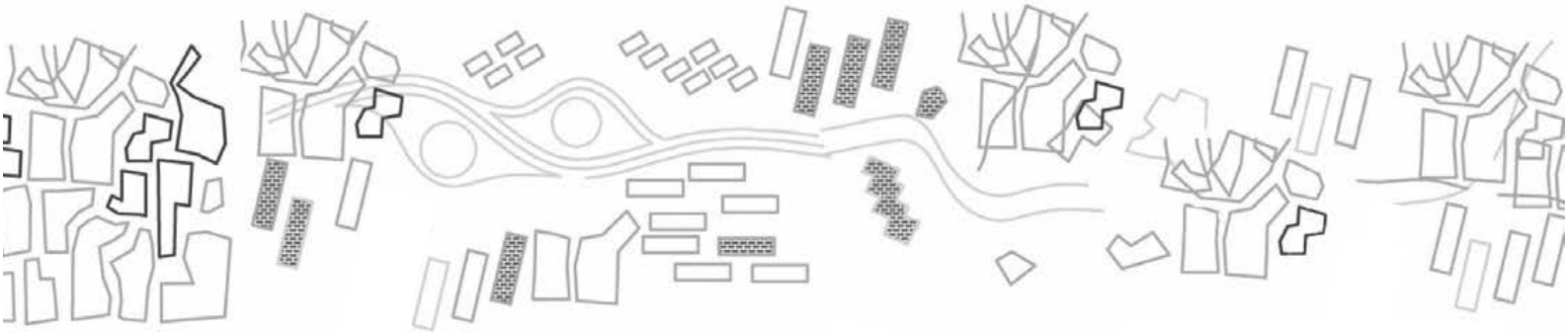


EXPERIENCIAS EXPERIENCIAS

Vol. XLV Cuarta época N.º 178 invierno 2013

CyTET



Borja RUIZ-APILÁNEZ & Mayte ARNAIZ

THE EXHIBITION ROAD PROJECT: UN ESPACIO COMPARTIDO EN EL CENTRO DE LONDRES



Exhibition Road a la altura de los Museos de Historia Natural y de Ciencia (izquierda) y del Museo Victoria & Albert (derecha), mirando hacia Hyde Park © BRA.

The Exhibition Road Project: un espacio compartido en el centro de Londres

Borja RUIZ-APILÁNEZ & Mayte ARNAIZ

Universidad de Castilla-La Mancha.

borja.ruizapilanez@uclm.es / mayte.arnaiz@uclm.es

CRÉDITOS DEL PROYECTO	
PROYECTO:	Proyecto de remodelación de Exhibition Road.
FUNCIÓN:	Espacio público / Calle.
AUTORES:	Dixon Jones Ltd.
EQUIPO DE PROYECTO:	ARUP (Estructuras), Project Centre Ltd. (Tráfico e iluminación).
LOCALIZACIÓN:	Londres (South Kensington).
FECHA:	2003 (concurso), 2010-2011 (obra), 2012 (inauguración).
CREDITOS DE LAS IMÁGENES:	The Royal Borough of Kensington and Chelsea (RBKC), Dixon Jones Ltd. (DJL) y Borja Ruiz-Apilánez (BRA).
PROMOTOR:	The Royal Borough of Kensington and Chelsea, Transport for London (Mayor of London) y City of Westminster.
PRESUPUESTO:	29,2 millones de libras esterlinas.

1. Contexto

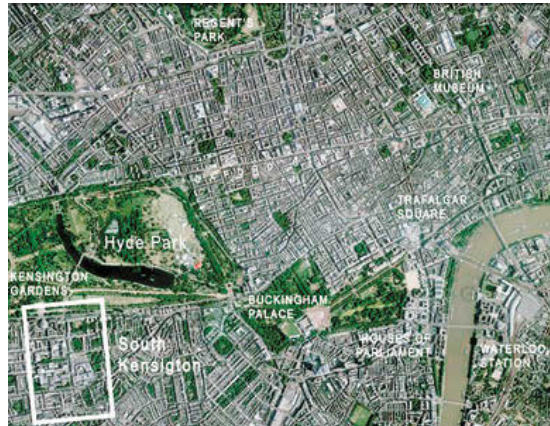
Exhibition Road se sitúa al sur del emblemático Hyde Park londinense, en el corazón de South Kensington. Su construcción, unida a los comienzos del desarrollo urbano de esta parte de la ciudad, se llevó a cabo en la década siguiente a la Exposición Universal de 1851, a la que la calle debe su nombre. De hecho, su sede se ubicaba en una pradera alargada de la parte sur del parque y el ala oeste del Crystal Palace —el celebrado pabellón de vidrio y acero concebido por Joseph Paxton— distaba apenas cien metros de Alexandra Gate, uno de los accesos a Hyde Park y extremo norte de la calle cuya remodelación nos ocupa. De hecho, no sólo su nombre, sino sus orígenes aparecen ligados a estas heroicas exposiciones de la industria de

la segunda mitad del XIX. Once años después de la que ha pasado a la historia como *Great Exhibition*, la sede de la siguiente Exposición Universal celebrada en la capital británica, un edificio bastante menos afortunado, fue uno de los primeros en levantarse en esta calle, apenas recién urbanizada en aquel 1862.

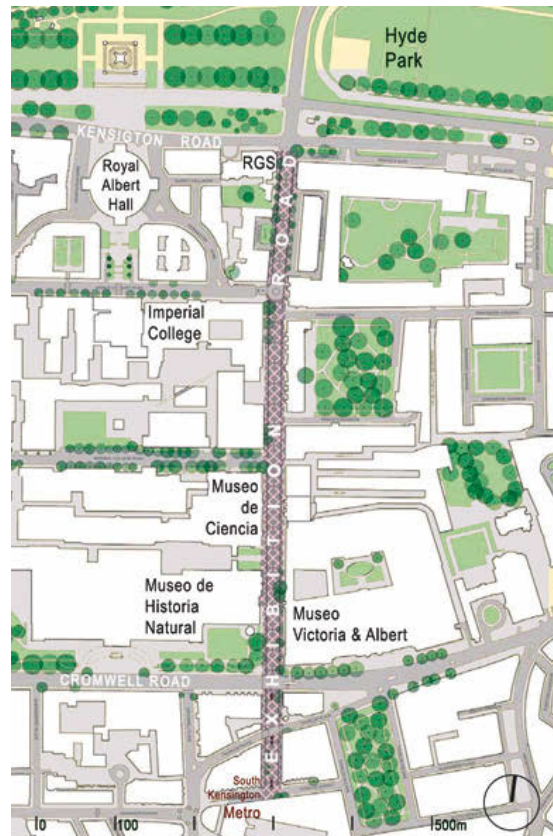
El eje de Exhibition Road coincide prácticamente con la dirección Norte-Sur, y se mantiene invariable a lo largo de su traza, exceptuando su tramo más septentrional, donde se produce un pequeño quiebro de apenas cinco grados. Su extremo norte ya hemos visto que coincide con el acceso a Hyde Park por Alexandra Gate, mientras que desde el sur, se accede a la parada de metro de South Kensington. A lo largo de sus más de 800 m de longitud, la calle queda flanqueada por las sedes de importantes instituciones —eminentemente culturales y educativas, como el Imperial College, los museos de Historia Natural, Ciencia y Victoria & Albert, la Royal Geographical Society, la National Art Library o el Goethe-Institut—, así como algunas embajadas, consulados y centros religiosos. Si analizamos las manzanas adyacentes, la lista de instituciones se triplica, incluyendo algunos edificios tan significativos como el Royal Albert Hall.

En este contexto, no resulta extraño que, a comienzos del siglo XXI, más de 9 millones de peatones recorriesen la calle cada año,¹ siendo los itinerarios fundamentales los producidos entre el parque, la estación de metro, los museos y los edificios de la universidad. Tal cantidad de recorridos hacía que los 2,5-3 m de anchura de las aceras de la antigua configuración de la calle —con una sección transversal convencional simétrica de aceras laterales y calzada central— resultasen insuficientes durante numerosos periodos del día.

Además, otros dos factores afectaban negativamente al movimiento de estos flujos longitudinales. Por un lado, el mobiliario urbano, que había ido incorporándose a lo largo del tiempo se había situado sin demasiado criterio y se interponía a su paso. Por otro, las aglomeraciones que de forma periódica se generaban a la altura de los pasos de peatones, donde los transeúntes se apelotonaban esperando a que la luz verde del semáforo les permitiese cruzar al otro lado de la calzada.



Localización del área de South Kensington en el centro de Londres © Bluesky y BRA.



Exhibition Road y el entorno próximo de South Kensington. © RBKC y BRA.

¹ Según el discurso del alcalde de Londres en el acto de inauguración. (Ver extracto en <http://www.rbkc.gov.uk/subsites/exhibitionroad/newsandevents/officialopening.aspx>).

2. Objetivos

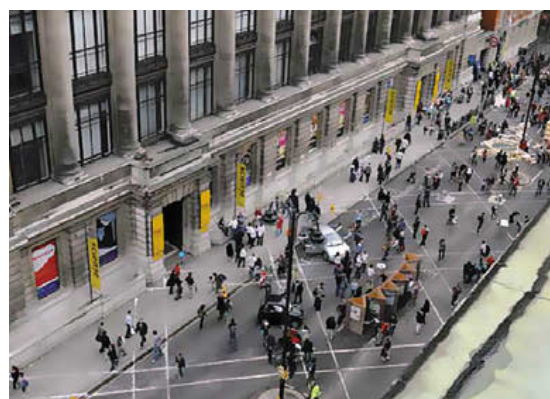
Con el cambio de milenio, las Administraciones locales se dieron cuenta de que había llegado el momento de mejorar el estado y el funcionamiento de este importante eje cultural —«*one of the most important centres for education in the arts and sciences anywhere in the World, and a major draw for citizens and visitors alike*»—.²

De esta forma, la remodelación de Exhibition Road pasó a formar parte de un selecto grupo compuesto por las primeras diez actuaciones piloto del ambicioso plan municipal *100 Public Spaces*, que pretendía crear o mejorar un centenar de espacios públicos de Londres. En el caso de Exhibition Road, la intención era convertirla en un espacio público «de primera categoría»,³ para que su configuración física estuviese a la altura que le correspondía.

Para ello, en abril de 2003, se organizó un concurso internacional cuyas bases proponían: (i) proyectar un paisaje urbano —*streetscape*— elegante, inspirador y memorable, con visión de futuro, ejecutado con los más altos estándares y acorde a la aspiración de South Kensington de convertirse en un destino mundial de primera clase; (ii) proporcionar una plataforma que facilite que las instituciones desarrollen sus estrategias acerca de los visitantes, creando el ambiente más acogedor y estimulante de Londres; (iii) desarrollar propuestas que respondan y, en su caso, influyan en los planes de desarrollo de las instituciones, y que sean sensibles a las áreas fundamentalmente residenciales en torno a ellas, así como a Hyde Park y Kensington Gardens; (iv) integrar de forma eficaz vehículos y peatones, en un ambiente atractivo para el peatón, pero teniendo en cuenta la importante función que la calle tiene en el barrio, desde el punto de vista del transporte; (v) y asegurar que tanto la calle como el itinerario subterráneo existente proporcionen los más altos niveles de accesibilidad universal.⁴



Exhibition Road antes y después de la remodelación. Vista aérea hacia Hyde Park con la fachada del Museo de Ciencia a la izquierda, en primer plano © RBKC.

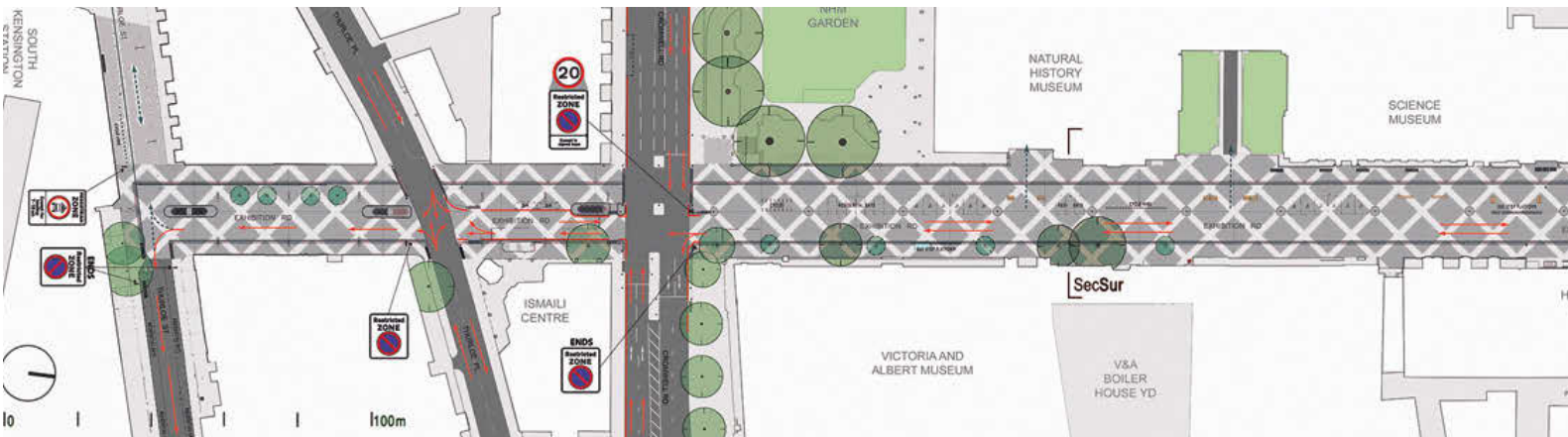


Exhibition Road durante el LFA 2008. Las diagonales pintadas sobre el antiguo pavimento reclamaban la ejecución del proyecto de remodelación, cuyo concurso se había desarrollado cinco años antes © DJL.

² «uno de los centros culturales y educativos en el ámbito de las artes y las ciencias más importantes del mundo, y un importante atractivo para ciudadanos y visitantes». Greater London Authority. *Making Space for Londoners*. Londres, 2002:17.

³ «a World-class public space», idem.

⁴ The Royal Borough of Kensington and Chelsea. *Exhibition Road Project - Competition Brief*. Londres, 2003 (citado en Mount, Bill. *Equality Impact Assessment*. The Royal Borough of Kensington and Chelsea. Londres, 2009:2).



Exhibition Road. Planta general con esquemas de circulación y del tráfico motorizado © RBKC

Entre los 46 equipos participantes, ocho fueron seleccionados para exponer sus ideas ante un jurado copresidido por Richard Rogers.⁵ A comienzos de 2004, el equipo británico de arquitectos dirigido por Jeremy Dixon y Edward Jones recibió el encargo de desarrollar el proyecto ganador. Una propuesta que apostaba por la transformación de la calle basándose en el concepto de *espacio compartido*. Ese mismo año, echaba a andar el proyecto europeo *Shared Space* —parte del Programa Interreg IIIB de la Unión Europea en Mar del Norte—. Este se prolongaría durante cuatro años más, hasta 2008, e incluía siete casos repartidos en cinco países distintos.

Como señalan Pozueta y Porto, la denominación *espacio compartido* no era sino un nuevo término para «una técnica con décadas de historia, desarrollada fundamentalmente en Holanda y que puso en práctica nuevos criterios para la regulación del tráfico y el diseño del espacio público, basados en la eliminación de toda señalización reguladora, en resaltar el contexto urbano del espacio vial y en la coexistencia e integración espacial de los diferentes usuarios».⁶

La construcción de un espacio compartido produjo cierta controversia entre algunos sectores de la población. Estas dudas y la falta de fondos detuvieron el proyecto. El evento desarrollado en Exhibition Road durante el London Festival of Architecture de 2008 supuso un giro en la opinión mayoritaria de la población y un importante apoyo para llevar a cabo la remodelación.

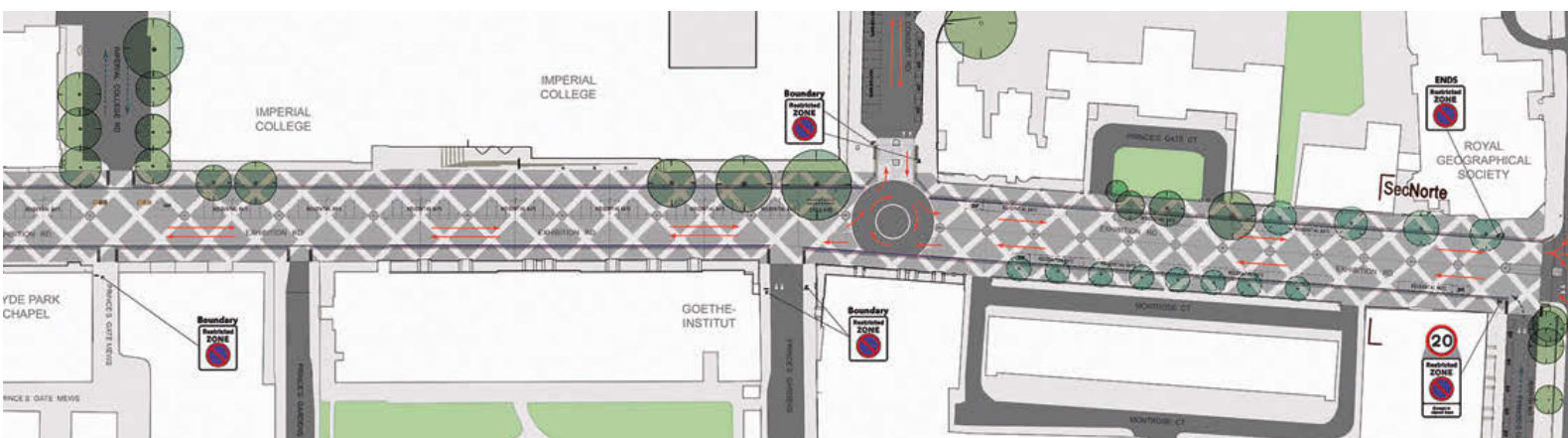
3. Estrategias

Con el propósito de hacer de Exhibition Road un espacio compartido, los principales cambios realizados en superficie, según la propia agencia municipal creada para desarrollar y gestionar el proyecto, son: (1) la construcción de una superficie única sin cambios bruscos de nivel —sin bordillos—, (2) la reducción de barreras y mobiliario urbano innecesario, (3) el aumento de las superficies de uso peatonal, (4) la inclusión de elementos que permitan diferenciar, de forma visual y táctil, estas superficies de aquellas que pueden ser utilizadas por los vehículos, (5) la limitación de la velocidad máxima a 20 millas por hora (32 km/h), (6) la inclusión de una iluminación artificial de calidad, y (7) la transformación del paso peatonal de Cromwell Road en uno más ancho y directo, prolongando de forma natural las dos partes en que esta divide la calle al cruzarla perpendicularmente a la altura del Museo de Historia Natural.⁷

⁵ Greater London Authority. *The Mayor's 100 Public Spaces Programme. Update on the ten pilot projects*. Londres, 2003.

⁶ PORTO, M. & J. POZUETA (2008): «Los espacios compartidos («Shared spaces»)». *Cuadernos de Investigación Urbanística*, 59, julio/agosto 4.

⁷ <http://www.rbkc.gov.uk/subsites/exhibitionroad/whathaschanged.aspx> (10.2013).



Más adelante reflexionaremos sobre en qué medida este tipo de medidas se ajustan al concepto de espacio compartido que en principio gobierna el proyecto de remodelación, pero antes vamos a repasar las principales estrategias llevadas a cabo. Primero, aquellas relacionadas con los requisitos que la calle debía satisfacer en su condición de elemento clave de movilidad y, en el apartado siguiente, otras que hemos considerado especialmente relevantes y características del proyecto.

Una accesibilidad auditada

El colectivo de invidentes, representados por la asociación *Guide Dogs for the Blind*, era uno de los que se mostraba más escépticos ante el espacio compartido, y dudaba de que un proyecto de este tipo fuese seguro para ellos. Esto provocó que la exigencia de «cumplir los más altos estándares de accesibilidad universal» mencionada en las bases del concurso se transformase en la aspiración, por parte de los promotores, de convertir Exhibition Road «en el destino cultural más accesible del mundo». ⁸ En base a este nuevo objetivo, no sólo se llevó a cabo la reconfiguración de la calle, sino que, como veremos, se reorganizó su tráfico motorizado y el de los alrededores, así como el aparcamiento de vehículos.

Con este propósito, en 2004, se constituyó el denominado *Access Group*, formado por representantes de distintos colectivos de discapacitados, que, a partir de ese momento, consultarían cada fase del proyecto. ⁹ Desde el punto de vista de la accesibilidad, el empleo de un pavimento uniforme, la eliminación de bordillos y otras barreras que dividiesen la superficie de la calle en función de la prioridad de uso de los distintos tráficos que era apoyada por algunos, especialmente aquellos como los usuarios de sillas de ruedas, fue mal recibida por otros, como ya hemos visto.

Esta situación hizo que finalmente, se definiesen dos «zonas seguras» laterales a lo largo de toda la calle. Las dos líneas longitudinales, hoy presentes en la calle —formadas por los sumideros y unas piezas de pavimento estriadas— se concibieron para informar de la existencia de estas áreas a todos los usuarios, de forma visual y táctil. Además, la mencionada asociación de invidentes, elaboró una audio guía que puede escucharse en la página web dedicada al proyecto de Exhibition Road. ¹⁰

⁸ «From the beginning of the project we have been committed to making Exhibition Road the most accessible cultural destination in the world», *idem*.

⁹ <http://www.rbkc.gov.uk/subsites/exhibitionroad/whathaschanged/access.aspx> (10.2013).

¹⁰ *Ídem*.

El trabajo de asesoramiento y consultoría de accesibilidad no se limitó a la fase de proyecto, sino que se ha prolongado durante los dos años siguientes a la inauguración del proyecto. Además del mencionado Access Group, el colectivo más importante del Reino Unido de usuarios infantiles de sillas de ruedas, Whizz Kidz, también participó activamente en la evaluación del proyecto ejecutado.

Tráfico rodado y aparcamiento

Con la intención de mejorar la relación entre peatones y conductores, el anterior esquema de circulación del tráfico motorizado, en sentido único, es ahora de sentido doble en todo el entorno. Además, como ya hemos mencionado, en Exhibition Road la velocidad se ha limitado a 20 mph (32 km/h), salvo en el tramo situado al sur de Cromwell Road, donde el límite es de 30 mph (48 km/h).

Los puntos de acceso a la calle se han reducido para los automóviles, ya que se han eliminado algunos de los giros antes permitidos desde las calles perpendiculares. En el cruce con Cromwell Road, ahora un único giro es posible para los automóviles y el lugar en el que anteriormente los coches esperaban para girar, ahora lo ocupa un paso de peatones.

La continuidad física del nuevo pavimento de Exhibition Road por encima de Cromwell Road, e incluso sobre Kensigton Gore hasta enlazar directamente con Hyde Park, hubiese supuesto una intervención más decidida por la adopción de los principios de espacio compartido, que al parecer nunca se llegaron a barajar.

De forma similar, en lo que respecta a la otra forma de presencia de vehículos en el espacio público —los vehículos aparcados—, las plazas disponibles se han reducido considerablemente y son para residentes y operaciones de carga y descarga. Estas están delimitadas por unas sutiles piezas metálicas incrustadas en el pavimento y son apenas perceptibles por la mayoría de los usuarios, pero, cuando están ocupadas, los automóviles siguen teniendo el mismo impacto que tendrían en cualquier otra calle.

4. Metodologías y técnicas innovadoras

Shared space o espacio compartido

Uno de los motivos principales por los que la experiencia de Exhibition Road resulta especialmente relevante es porque aplica el concepto de espacio compartido en una calle central de una gran metrópolis, mientras que el programa europeo, siempre había ensayado la técnica en localidades pequeñas, con menos de 25.000 habitantes.

La técnica del espacio compartido, concebida por Hans Monderman, se basa en la capacidad del ser humano de resolver conflictos de forma civilizada. A lo largo de sus 30 años de experiencia como ingeniero experto en tráfico y seguridad vial, consciente de que el factor humano era determinante en la causa de los accidentes, propuso una nueva forma de reducir la elevada siniestralidad existente en las ciudades holandesas en los años ochenta. El espacio compartido trata por igual a peatones, ciclistas y conductores como personas. «En cuanto eliminas el sistema de tráfico y las personas se encuentran como seres humanos, te puedes apoyar en el ADN y la capacidad de entendimiento.»¹¹

Pero el comportamiento de las personas está fuertemente relacionado con el contexto, con el entorno construido, la información que este puede transmitir es mucho más intensa que la que pueda emitirse con señales de tráfico. *Shared space* es «construir espacios humanos donde el contexto guía el comportamiento, donde te sientes parte del contexto socio cultural de tu alrededor.»¹²

¹¹ Entrevista con Hans Monderman, en PORTO & POZUETA, 2008:60.

¹² Ídem:62.

De acuerdo con las ideas de Monderman, algunas de las decisiones tomadas en Exhibition Road acerca de la configuración espacial pueden resultar algo dudosas o incluso contrarias al concepto original de espacio compartido. El aparcamiento regulado, las señales limitando la velocidad, los bolardos y el resto de elementos que configuran las *zonas seguras* laterales para los peatones, e incluso la carencia de elementos que faciliten la aparición de actividades sociales de carácter más estático pueden indicarnos que este no se trata de un auténtico caso de espacio compartido.¹³

Sin embargo, los numerosos e importantes premios recibidos —Mención Especial en la edición de 2012 del Premio Europeo del Espacio Público Urbano, RIBA Award en 2012 y Civic Trust Award 2013, entre otros— han convertido a Exhibition Road en el ejemplo de *shared space* más reconocido y aclamado internacionalmente. El éxito del proyecto seguramente no es ajeno a la eficaz campaña de comunicación llevada a cabo por las Administraciones promotoras.

Comunicación intensa: publicidad, información y encuestas

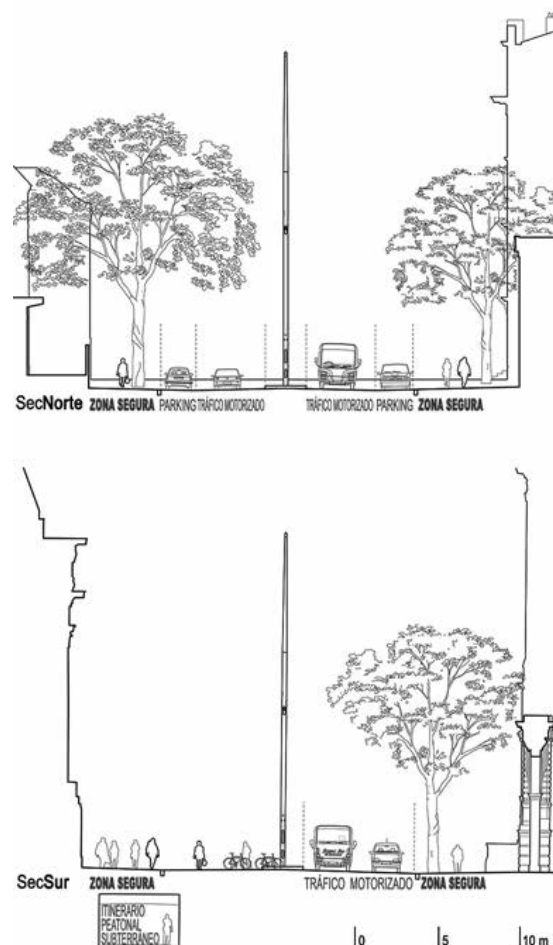
Consideramos importante señalar la intensa comunicación establecida entre la Administración y la ciudadanía. Más allá de la publicidad habitual a la que solemos estar acostumbrados en este tipo de intervenciones —una comunicación interesada y en un único sentido—, en este caso se ha hecho posible una comunicación en ambos sentidos en el que la ciudadanía ha podido expresarse a través de encuestas y la Administración ha dado acceso a una gran cantidad de información relevante del proceso de remodelación.

Este ejercicio de comunicación queda reflejado, fundamentalmente, en los boletines informativos que se publicaron mensualmente durante la duración de las obras y en la página web abierta tras la inauguración —www.rbkc.gov.uk/exhibitionroad/—, donde existe mucha información accesible al público, tanto de la transformación como de la posterior monitorización del uso del espacio.

5. Seguimiento

Exhibition Road es un caso ejemplar a este respecto. Por un lado, la proximidad espacial al Imperial College ha facilitado que varios investigadores analicen el impacto que la remodelación de la calle ha tenido en distintos aspectos como la calidad del aire o el uso del espacio.

¹³ De hecho, los autores consideramos que la remodelación de Exhibition Road está más próxima a las calles de coexistencia españolas o a las experiencias *pedestrian friendly* estadounidenses.



Exhibition Road. Secciones transversales (ver localización en la *planta general*). La Sur es la sección tipo, utilizada a lo largo de los 500 m centrales de la calle, mientras que la Norte se emplea a lo largo de los casi 200 m de la manzana más septentrional © RBKC y BRA

Por otro, la Administración —a través de una consultora externa— está llevando a cabo la monitorización de la calle en cuatro fases, durante los dos años siguientes a su inauguración, hasta 2014. Esta tiene un objetivo fundamental: informar de cómo es la relación entre peatones, ciclistas y conductores.

Se trata de averiguar si la transformación de Exhibition Road resulta segura desde el punto de vista de la circulación, qué ocurre con las zonas peatonales laterales, cuáles son las velocidades reales de circulación, si los peatones cruzan la calle libremente, si el aparcamiento resulta suficiente y si la nueva configuración ha influido en el comportamiento de los conductores y de si es comprensible para estos y para el resto de usuarios.

Par ello se han organizado cuatro campañas de recogida de datos mediante grabación en video, instalación de radares y observación *in situ*. En agosto de 2012 y abril de 2013 se publicaron, respectivamente, los informes de las fases 1 y 2.¹⁴ Estos revelan que durante los periodos de observación no se han registrado accidentes y los incidentes entre los distintos tipos de usuarios —en base al cómputo de paradas bruscas de los automóviles— parecen ser ocasionales. A pesar de todo, por ahora los resultados no se consideran concluyentes. Esperaremos a la publicación de las dos fases restantes.

¹⁴ MVA Consultancy. *Evaluating Performance. Exhibition Road Monitoring*. The Royal Borough of Kensington and Chelsea, 2012 y MVA Consultancy. *Evaluating Performance. Exhibition Road Monitoring – Phase 2*. The Royal Borough of Kensington and Chelsea, 2013.