

SPECK, Jeff (2012)

Walkable City: How Downtown Can Save America, One Step at a Time

Nova York: North Point Press, 312 p.

ISBN 978-0865477728

L'aparició, l'any 2001, del llibre *Suburban Nation*, escrit per Jeff Speck en col·laboració amb Andres Duany i Elisabeth Plater-Zyberk, va marcar un punt àlgid en la diagnosi del problema del creixement en taca d'oli (*sprawl*) nord-americà i de la urbanització de baixa densitat caracteritzada per la separació funcional i la dependència de l'automòbil. Onze anys després, Speck ens ofereix una obra no de diagnosi, sinó de proposta, en la qual planteja una teoria general de la *walkability* i emet 10 propostes per construir la ciutat del vianant com a primer pas cap a la consecució d'urbs més habitables.

El llibre de Jeff Speck s'emmarca dins la tendència recent d'arquitectes i urbanistes nord-americans de recuperar l'escala humana en els processos de disseny i planificació de les ciutats, apostant per un retorn a models urbanístics densos, compactes i diversos. Aquesta redescoberta de la ciutat compacta té dos referents clars en la recuperació de l'obra de Jane Jacobs i en la popularitat recent, als EUA, de l'obra de l'urbanista danès Jan Gehl, particularment presentada als seus llibres *Life between buildings* (1971) i *Cities for People* (2010). Quasi simultàniament a l'obra de Speck, han aparegut llibres com *The Green Metropolis*, de David Owen (2009); *Triumph of the City*, d'Ed Glaeser (2011), i *The Happy City*, de Charles Montgomery (2014), tots els quals coincideixen a recuperar la ciutat compacta com a solució a les externalitats negatives provocades per l'urbanisme modern i la rendició urbana a les necessitats del vehicle privat. Les seves propostes, però, no es limiten a ser una resposta als problemes de la urbanització dispersa, sinó que entenen la ciutat compacta com una factoria de diversitat i d'interaccions socials, on la

presència de vianants al carrer és la base de la vida urbana.

El llibre que ens ocupa no és, però, un tractat teòric sobre les virtuts de caminar ni un al·legat radical a favor de la conversió de parts de la ciutat en zona de vianants, sinó més aviat un llibre orientat a la pràctica que sorgeix de l'experiència diària de l'autor com a arquitecte i planificador urbà. Per a Jeff Speck, el coneixement sobre com es poden aconseguir ciutats més sostenibles no és quelcom nou —fa tres dècades que coneixem els preceptes bàsics que ens hi poden ajudar—. El que cal és voluntat de fer els canvis necessaris per assolir aquesta fita. En aquest context, el llibre entén la concepció de *walkability*, a la vegada, com un mitjà per aconseguir uns altres objectius i una mesura en si mateixa. La presència de vianants a la ciutat ens proporciona beneficis en termes de salut individual i d'equitat social, però, a la vegada, la presència de vianants al carrer és un indicador de vitalitat que ens parla del propi disseny urbà.

Partint de la idea que l'element més important a l'hora de determinar la mobilitat personal és el propi teixit de la ciutat, Speck elabora, en el primer terç de la seva obra, una *general theory of walkability*, que consta de quatre punts fonamentals. Així, tot espai realment caminable hauria de ser útil, segur, còmode i interessant. El terme útil es refereix al fet que la majoria de les necessitats de la vida quotidiana es trobin localitzades a prop o siguin accessibles. El terme *segur* no implica una seguretat real, sinó que reivindica la importància de la percepció del vianant, tant en relació amb la seguretat cívica i ciutadana com amb la convivència amb els altres mitjans de transport dins l'espai públic. L'espai caminable,

d'altra banda, també ha de ser còmodament transitable, amb les infraestructures adequades per poder suportar el trànsit de persones i amb el confort que poden proporcionar l'arbrat o el mobiliari urbà. Per últim, Speck es reserva per al final el que, probablement, constitueix el seu argument central, i és que tot entorn pretensament caminable ha de ser interessant per al vianant, ja sigui per l'efecte que li causin els edificis del voltant o per la presència d'altres individus a la mateixa via.

En aquest últim punt, Speck recupera alguns dels aspectes centrals de l'obra de Jan Gehl, qui defensa que, per atraure vianants, el més important és la presència d'activitat humana al carrer, atès que són les persones i els vianants els que atrauen més vianants i que el principal atractiu de la ciutat és, precisament, el que Jane Jacobs va anomenar *sidewalk ballet*, el formigueig constant de gent a l'espai públic.

A la resta del llibre, Speck ens ofereix deu mesures per potenciar la mobilitat a peu que no només s'ocupen de la política de transport, sinó que també pretenen incidir en les diferents escales de la planificació urbana, des de la pròpia arquitectura, fins a la gestió política de la ciutat, sense oblidar elements de disseny dels carrers. Així, les receptes concretes que es proposen a l'obra van des d'aspectes micro, com ara la gestió de l'aparcament, el disseny de façanes o la disposició de l'arbrat als carrers, fins a aspectes macro, com ara la delimitació de l'espai comú, la mixticitat d'usos del sòl o la gestió del transport públic.

Aquest seguit de propostes, però, s'emmarca dins d'un espai teòric general que entén que la *walkable city* no es pot construir a força de polítiques sectorials de transport. Speck fa una crida a integrar les diferents eines amb les quals incidim sobre la ciutat per aconseguir crear entorns caminables, amb la idea que aquest canvi modal no només té afectacions en termes de transport, sinó que una ciutat on la vida diària es pot dur a terme a peu gene-

ra també externalitats positives en termes econòmics, de benestar i de salut.

Aquesta visió holística de Speck té la ciutat nord-americana com a punt de partida evident. És per això que el lector europeu, davant de l'obvietat d'alguna de les propostes, segurament trobarà més interessants certes idees de fons que emanen del text, com ara considerar la presència de vianants com un indicador de salut de la ciutat o la necessitat d'integrar la possibilitat de desplaçar-se a peu en la planificació i la gestió de la mobilitat. En qualsevol cas, el text es nodreix de nombrosos exemples i de bones praxis a nivell internacional, com també d'anècdotes provinents de la llarga carrera professional del mateix autor, les quals amenitzen l'obra i serveixen per mantenir sempre el vincle entre teoria i pràctica. I, si bé es tracta d'un llibre que utilitza informacions majoritàriament anglosaxones, no es pot dir que n'hi hagi poques o que es limitin exclusivament a aspectes tècnics, sinó que el discurs s'estructura a partir de referents acadèmics sòlids, a partir dels quals Speck basteix el conjunt del seu argumentari.

En definitiva, Speck ens ofereix, en aquest *The Walkable City: How Downtown Can Save America, One Step at a Time*, una obra amb uns objectius molt clars i que compleix perfectament amb el que promet: brindar eines als gestors i als planificadors urbans per aconseguir crear ciutats més caminables, a més de donar arguments addicionals a favor de promoure canvis, tant en la manera de gestionar la ciutat i la mobilitat, com en les prioritats en el moment de fer la planificació urbana.

Oriol Marquet

Universitat Autònoma de Barcelona
Departament de Geografia
oriol.marquet@uab.cat

