

# Nova York es desperta

VIANANTS

*“If you plan for cars and traffic, you get cars and traffic. If you plan for people and places, you get people and places”.*

Fred Kent

Nova York ha estat adormida durant molt anys, seguint planificant la ciutat per al trànsit de cotxes i pensant sobretot en la seva fluïdesa. Aquesta situació ha comportat que mentre les ciutats europees creaven zones per a vianants, carrils busos, carrils bicis i àrees de pacificació del trànsit, a Nova York gairebé tots els carrers tenen el mateix disseny que als anys setanta. Cap evolució durant els vuitanta, noranta i principis dels dos mil no ha succeït, fins al punt que la flota d'autobusos, malgrat ser la més gran de tots els Estats Units, presenta la velocitat comercial més baixa del país<sup>1</sup>.

Afortunadament, el nomenament de la nova responsable del Departament de Transports, l'abril de 2007, Janette Sadik-Khan, està significat un gir significatiu en la mirada d'aquest departament respecte els carrers i, en termes genèrics, respecte què i per a qui

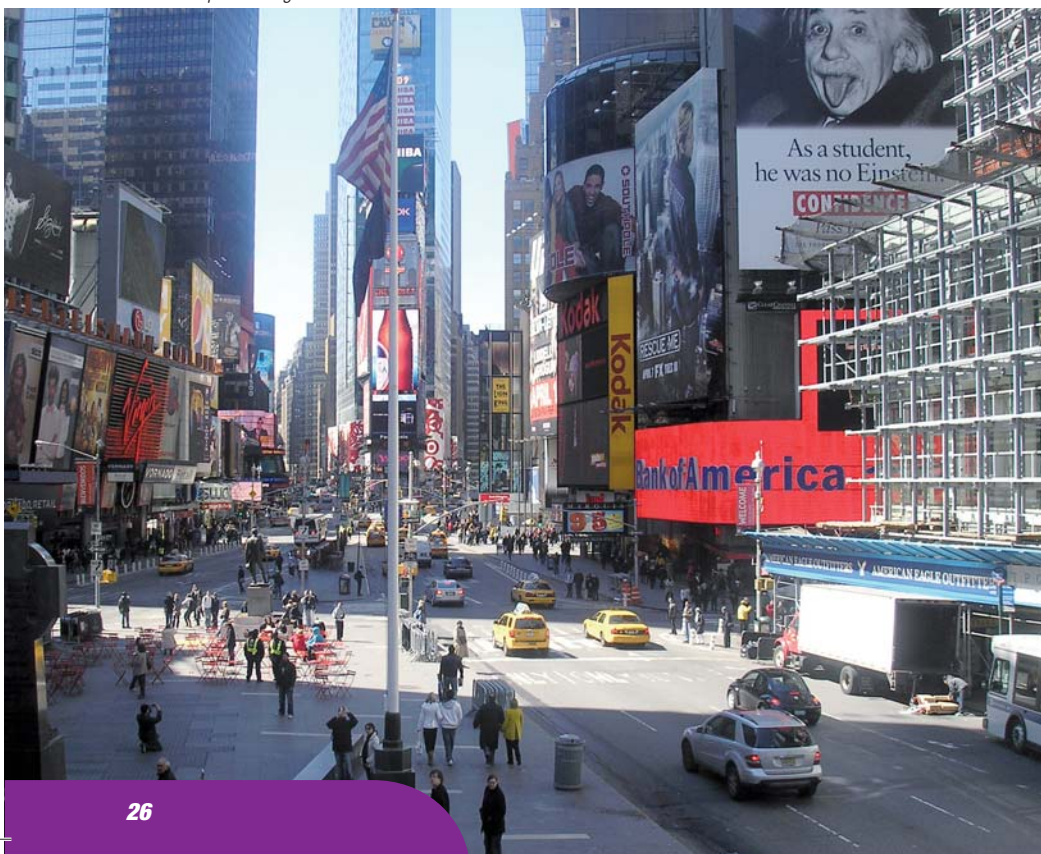
ha de ser la ciutat. Aquests canvis es poden resumir en tres punts:

- L'espai públic no ha de proveir fluïdesa al trànsit de cotxes, sinó que ha de permetre la mobilitat d'un gran nombre de persones, sobretot tenint en compte que la ciutat preveu créixer un milió de persones més. Per tant, cal apostar pels modes amb gran capacitat de transport: vianants, bicicletes i transport col·lectiu. En aquest sentit, les actuacions més emblemàtiques han estat la creació d'un carril bus al carrer 34, carrils bici a la 8ena i 9ena avinguda, així com eixamplament de les voreres a Broadway. També cal assenyalar l'aprovació aquest mateix juliol de la nova ordenança per facilitar l'accés de bicicletes als edificis d'oficines ja existents<sup>2</sup>.
- L'espai públic no només ha de donar suport a la mobilitat de persones, sinó que

1. <http://www.streetfilms.org/archives/transformando-las-calles-de-nueva-york-una-conversacion-con-janette-sadik-khan/>

2. <http://www.streetsblog.org/2009/07/29/in-historic-vote-city-council-passes-bicycle-access-bill/>

Times Square. Maig de 2009



Times Square. Juny de 2009







també ha de respondre a les necessitats de trobada, passeig i esplai, així com als reptes de sostenibilitat ambiental actuals. En concret, la nova política de mobilitat de la ciutat s'inscriu en el PLANYC 2030<sup>3</sup>, fet públic el mateix abril de 2007 i promogut pel propi alcalde per millorar la qualitat de vida i, entre d'altres objectius, reduir en un 30 % les emissions de gasos d'efecte hivernacle en l'horitzó del 2030. Les actuacions més emblemàtiques per crear espais d'estada a la ciutat són a Madison Square<sup>4</sup>, Meatpacking District<sup>5</sup> o al mateix Broadway

- Les intervencions per modificar l'espai públic es realitzen a partir d'actuacions econòmiques basades en pintura, mobiliari urbà i pocs elements constructius. Aquesta

3. <http://www.nyc.gov/html/planyc2030/html/home/home.shtml>

4. <http://www.streetfilms.org/archives/the-transformation-of-nycs-madison-square/>

5. <http://www.streetfilms.org/archives/street-transformations-meat-market-plaza/>

estratègia permet canvis ràpids, econòmics i modificables fàcilment si s'observa que es pot millorar el primer disseny realitzat (a través de la reubicació del mobiliari urbà). En aquest sentit, vegeu les fotografies amb la modificació de Times Square que s'ha realitzat entre maig i agost d'aquest any<sup>6</sup>.

Després de dècades amb un Departament de Transports que tenia una mirada de la ciutat focalitzada en la fluïdesa del trànsit, no cal dir que el nou posicionament ha esdevingut necessari i refrescant. Cal ressaltar també les formes i l'habilitat del Departament per instaurar els canvis, establint programes que comporten que sigui la societat civil organitzada qui sol·liciti els canvis a l'administració (per exemple, la peatonalització de carrers), esdevenint aquesta, no un agent impositiu de les modificacions, sinó la responsable de valorar

6. Vegi's web oficial: <http://www.nyc.gov/html/dot/html/about/broadway.shtml>

les sol·licituds i executar les actuacions escollides<sup>7</sup>. Altres canvis, que haguessin generat grans debats, no han pogut tirar endavant per impediments legals; és el cas del peatge urbà, que va ser frenat per l'Estat de Nova York.

Evidentment, però, els canvis mai van aïllats de polèmiques, més quan és el cotxe qui en surt perjudicat. Així, en la present campanya electoral per a l'alcaldia de la ciutat, ja hi ha candidats que de l'expulsió de la nova cap del Departament de Transports en fan bandera per acaparar votants. Veurem, doncs, si la ciutat continua despertant o retorna al son dels anys anteriors.

#### Màrius Navazo

Geògraf i soci de PTP

7. Vegi's web oficial: <http://www.nyc.gov/html/dot/html/sidewalks/publicplaza.shtml>

Times Square. Agost de 2009

