

SHANE O'MARA

**ELOGIUL
MERSULUI**

Traducere de Anacaona Mîndrilă-Sonetto

POLIROM
2020

Cuprins

Introducere	7
1. Beneficiile mersului.....	13
2. Ieșirea din Africa	39
3. Cum mergem: mecanismele	68
4. Cum mergem: încotro ne îndreptăm?	93
5. Mersul prin metropolă.....	118
6. Un balsam pentru corp și creier	146
7. Mersul creativ.....	171
8. Mersul social	193
Postfață	213
<i>Mulțumiri</i>	217
<i>Note</i>	221
<i>Index</i>	253

Și atunci, ce înseamnă această urbanizare impresionantă pentru capacitatea noastră de a cutreiera orașul pe jos? Cât de ușor e să străbați pe jos un mediu urban? Care este experiența reală a mersului pe jos printr-o metropolă? Mersul prin orașele noastre prezintă, desigur, un alt set de dificultăți decât mersul în zona rurală. Când te plimbi pe dealuri, ajungi adesea pe poteci conturate de milioane de pași de-a lungul multor generații. Nu se poate spune același lucru despre orașele noastre moderne. Destinațiile noastre și suprafețele pe care pășim rezultă nu din mișcarea anterioară a oamenilor, ci din proiectare și construcție intenționate. Trotuarele variază ca textură și design. Unele sunt din beton turnat și modelat, altele din dale mari de piatră. Cineva trebuie să se gândească la ele, să le proiecteze și să le amplaseze în așa fel încât să devină, sperăm, un element frumos al mediului prin care ne plimbăm. Trebuie trotuarele să aibă proprietăți antialunecare, în caz de polei? Va avea aleea o oarecare elasticitate, ca să faciliteze mersul pe jos, sau va opune rezistență? Și, desigur, toate acestea costă bani, adică trebuie percepute impozite care să fie cheltuite corespunzător.

În mult prea multe metropole însă, prioritatea urbanistului este gestionarea fluxului de vehicule, iar acesta va lua în calcul, poate, abia mai târziu ideea ca marile noastre orașe să poată fi străbătute pe jos. E ca și cum inginerii și alții ne concep viețile ca fiind închise în cutii: unele mobile (mașinile), iar altele statice (clădirile). Suprafețele favorabile mersului pe jos se reduc la scurtele zone de trecere dintre aceste cutii. Și în unele privințe acești oameni au dreptate. Ne

petrecem cea mai mare parte a vieții în mașini, autobuze, trenuri și clădiri și relativ puțin timp simțind pe obraz aerul și lumina naturală. Lipsa contactului cu natura este cauzată firesc de proiectarea mediului nostru construit, dacă nu luăm măsuri în mod deliberat pentru a o contracara.

Pietonii sunt îngrădiți de urbaniști în puncte de trecere ce limitează mișcarea naturală, acesta fiind motivul pentru care ei ajung adesea să-și croiască propriile trasee, contrare celor construite de ingineri. Aceste cărări și scurtături sunt „drumuri ale dorinței”, după cum spunea Andrew Furman, designer și arhitect, în timp ce scriitorul Robert Macfarlane le numește „căi ale liberului-arbitru”. Macfarlane scrie că acestea sunt „drumurile și cărările create de-a lungul timpului de dorințele și picioarele pietonilor, mai cu seamă acele cărări care se opun designului sau planificării”¹.

Încă învățăm lecțiile urbanizării și modurile în care ea ne afectează fiecare aspect al vieții. Și totuși, designul urban este stăpânit și practicat de arhitecți și urbaniști, nu de specialiști în neuroștiințe sau de psihologi. Această situație este regretabilă, deoarece știința și simțul practic pe care le pot aduce psihologia și neuroștiințele în designul urban – pentru a face orașul mai prietenos și mai ușor de parcurs pe jos – sunt, după cum vom vedea, semnificative. Designul urban care ia în calcul, pe deplin și în mod corespunzător, nevoile pietonilor va transforma metropolele în locuri mult mai plăcute pentru trai și muncă. Churchill a făcut celebra afirmație „Ne modelăm clădirile, apoi clădirile ne modelează pe noi”². În mod similar, întâi ne modelăm metropolele, apoi ele ne modelează pe noi. Ca să extindem metafora,

orașele ne modelează mersul, căci forma pe care o dăm orașelor pe care le construim determină, în bine sau în rău, forma mersului nostru pe jos în mediul urban.

Există un posibil viitor excelent al mersului pe jos în metropole pentru noi toți. Trebuie să facem exerciții de imaginație care să combine nevoile pietonilor cu competențele urbaniștilor și cele ale psihologilor și specialiștilor în neuroștiințe. La rândul lor, știința, imaginația și ceea ce este evident trebuie transformate în politică și, din acel punct, transpuse în străzi frumoase și interesante, care să ofere tihnă, varietate și calitate. Designul trecerilor de pietoni, mobilierul stradal, textura și tipul de zone pietonale și de trotuare, prezența mașinilor și autobuzelor – toate acestea ne facilitează sau ne limitează mersul pe jos în metropole.

Unele orașe au o permeabilitate și o fluiditate care fac din mersul pe jos o plăcere. Altele sunt nepotrivite, incomode, extenuante sau chiar periculoase pentru cel care merge pe jos. Un instrument util pentru a ne reprezenta cum ne putem străbate pe jos mediul și, mai ales, cum putem compara un mediu cu altul este crearea unui „indice al accesibilității pentru pedestri”³. Acesta poate fi conceput în mai multe moduri, dar o abordare mai simplă ar trebui să ia în calcul ușurința cu care poți îndeplini toate sarcinile vieții cotidiene pe jos, comparativ cu alte tipuri de transport.

O metropolă foarte accesibilă pentru pedestri este aceea în care, când ieși din casă sau din hotel, toate facilitățile se află la o distanță de maximum câteva minute pe jos. Pe vreme bună, poți merge agale până la un restaurant sau la școala locală și înapoi. Un mediu accesibil pedestrilor îți permite să desfășori cât mai

multe dintre activitățile vieții de zi cu zi pe jos, în loc să fii nevoit să recurgi la mașină. Unele metropole sau părți ale unor metropole fac acest lucru mai ușor de pus în practică decât altele. Bologna din Italia – un oraș minunat de accesibil pentru pedestri – a fost lăudat de celebrul scriitor Umberto Eco ca fiind „numai texturi și fără excrescențe [...] este un oraș al spațiilor comune, al arcadelor, al barurilor și al magazinelor, menit să-ți îndrepte privirea spre intrările magazinelor, spre mesele cafenelelor și spre privirile altor oameni”⁴.

La polul opus găsim metropolele dependente de autovehicule, în care aproape toate activitățile necesită o mașină. Un studiu efectuat în anumite orașe a arătat că, cu cât orașul e mai accesibil pentru pedestri, cu atât scade inegalitatea activității fizice (un indicator al diferențelor dintre distanțele parcurse pe jos de indivizi; este un indicator similar cu inegalitatea veniturilor – măsura în care veniturile sunt similare sau diferite la nivelul unei populații), însemnând că scade și obezitatea populației în ansamblu⁵. O comparație la nivelul unui singur stat al SUA ilustrează grăitor aceste afirmații. Trei orașe din California (San Francisco, San Jose și Fremont) au o climă similară, niveluri de bunăstare nu prea diferite și caracteristici demografice relativ similare. San Francisco este mult mai accesibil pedestrilor decât San Jose sau Fremont, iar inegalitatea activității fizice din San Francisco este cea mai mică. Nu e deloc surprinzător (când ne gândim la SUA) că New York, Boston și San Francisco se numără printre orașele cele mai accesibile pedestrilor și, prin urmare, locuitorii lor au în medie cele mai mari rate ale mersului pe jos și cele mai reduse rate ale obezității. Desigur,

în metropolele care favorizează prea puțin mersul pe jos, situația stă invers.

„În cele mai bune orașe, cel mai bine funcționează accesibilitatea pentru pedestri”, spune Jeff Speck, urbanist renumit⁶. Iar cele mai bune plimbări pe jos în metropole, conform lui Speck, trebuie să fie utile, sigure, confortabile și interesante. De asemenea, pentru ca un drum pe jos să fie util, trebuie ca „majoritatea elementelor vieții cotidiene să se afle în apropiere și să fie organizate în așa fel încât mersul pe jos să le avantajeze”. Mersul pe jos ar trebui să fie sigur: acest lucru e de la sine înțeles, deși uneori este ignorat. Pietonii ar trebui să nu fie puși în pericol de vehicule care se deplasează cu viteză și să fie tratați de urbaniști cu cel puțin tot atât respect ca traficul auto. (Imaginați-vă cum ar fi dacă am investi în mersul pe jos prin orașele noastre la fel de mult ca în mersul cu mașina!) De asemenea, mersul pe jos ar trebui să fie confortabil, iar în această privință Speck are o idee remarcabilă: urbaniștii și designerii ar trebui să privească străzile urbane ca pe niște „camere de zi în aer liber”. Pentru noi, utilizatorii și pedestrii metropolelor, peisajul străzii ar trebui să fie primitor, antrenant, să ofere locuri de șezut, de reconfortare și divertisment. În sfârșit, plimbările trebuie să fie interesante. Speck sugerează că, pentru a fi interesante, pe străzile noastre ar trebui să se găsească „clădiri unice, cu un aspect exterior prietenos și semne ale umanismului din plin”.

Cel mai evident și, adesea, cel mai agreabil spațiu pentru mersul pe jos într-o metropolă, unul care satisface de regulă toate aceste criterii, este spațiul verde.

Există vreun spațiu urban mai plăcut decât Hyde Park în Londra, Phoenix Park în Dublin, Central Park în New York, Jardin du Luxembourg în Paris, Cubbon Park în Bangalore sau grădinile Villa Borghese în Roma, ca să numesc doar câteva? Totuși, urbanizarea având o traiectorie cu sens unic, o temere larg răspândită și justificată este că dezvoltarea urbană invadează zonele istorice de spații verzi urbane, ceea ce înseamnă că pierdem arborii și gardurile vii ce reduc efectul de insulă de căldură urbană. Europa Occidentală are o cultură urbană a marilor parcuri, care s-a dezvoltat de-a lungul mai multor secole și care s-a păstrat în vremuri de foamete, molimă și război. Sunt amenințate aceste spații verzi de un val de beton și bitum?

Într-un studiu care a examinat spațiile verzi din 366 de orașe europene cu o populație totală de 171 de milioane de oameni, cercetătorii au descoperit o variație dramatică a suprafețelor de spațiu verde existente⁷. În regiunea Calabria din Italia, spațiul verde alcătuiește circa 2% din spațiul urban, pe când în Ferrol, Spania, constituie 46% din spațiul disponibil. Să fie oare cauza faptul că unele orașe construiesc pe spațiul lor verde când se extind? Sau are spațiul verde un „lipici” care înseamnă că, odată ce un spațiu devine verde, tinde să rămână verde? Potrivit studiului, s-ar părea că crește intensitatea folosirii clădirilor (construirea pe spațiul existent), și nu construirea de clădiri noi (care ar mări suprafața spațiului construit), adică spațiul verde rămâne relativ stabil, în ciuda modificării numărului de locuitori. E o veste bună, în sensul că accesul facil la natură are o contribuție esențială la sănătatea noastră psihică și o sprijină. Totuși, pe măsură ce populația urbană