

Texto de la conferencia de Jef Speck, en la ciudad de Atlanta en septiembre de 2013

Hola soy planificador y diseñador urbano y defensor de las artes, graduado en arquitectura e historia del arte y hoy quiero hablarles no de diseño sino de EE.UU., y de cómo EEUU puede ser económicamente más resiliente, más saludable y más sostenible.

Se que éste es un foro mundial, pero creo que debo hablar de EEUU porque hay una historia en algunos lugares, no en todos, de ideas de EEUU que son adoptadas, emuladas, para bien o para mal en todo el mundo.

Y la peor idea que hemos tenido ha sido la de la expansión sub-urbana. Mientras hablamos la están imitando en muchos sitios.

Por expansión suburbana me refiero a la reorganización y creación de paisaje en torno a la exigencia del uso del automóvil. El automóvil que una vez fue un instrumento de libertad y que se ha convertido en una prótesis que pone en peligro nuestras vidas, malgasta nuestro tiempo y genera gases, una prótesis que muchos de nosotros necesitamos - muchos en EEUU en verdad la necesitamos – para vivir nuestras vidas diarias.

Y hay una alternativa. Ya saben, se dice que la mitad del mundo vive en ciudades. Bueno en EEUU ese vivir en ciudades para muchos de ellos, viven en ciudades en las que dependen del automóvil.

Y yo trabajo para que en nuestras ciudades caminemos más. Pero no puedo dar argumentos de diseño que tengan tanto impacto como los argumentos que aprendí de **economistas, epidemiólogos y ambientalistas**. Y son estos tres argumentos los que voy a desarrollar rápidamente hoy aquí.

Argumento económico. Cuando crecía en los años 70, el estadounidense típico gastaba 1/10 de su ingreso en transporte, la familia. Desde entonces hemos ampliado la cantidad de carreteras en EEUU y ahora gastamos 1/5 de los ingresos en transporte.

Las familias trabajadoras, aquellas con ingresos entre 20.000 y 50.000€ al año en EEUU están ahora gastando más en transporte que en vivienda, un poco más, debido a este fenómeno llamado “conduce hasta que califiques” (querrá decir claudiques) o hasta reventar. – que los lleva a establecer sus hogares más y más lejos cada vez del centro de las ciudades y de sus empleos y quedar atrapados en este tener que viajar 2,3 y hasta 4 horas al día para llegar al trabajo. Esto son los barrios por ejemplo del Valle central de California, que no sufrieron daño cuando estalló la burbuja inmobiliaria pero que cuando subió el precio de la gasolina fueron diezmos.

De hecho, estos son muchos de los vecindarios semivacíos que vemos hoy.

Imaginen que hipotecan todo lo que tienen para comprar casa, que se hipotecan, y que tienen que pagar el doble por sus gastos de transporte. Sabemos lo que se le ha hecho a nuestra sociedad, y todo el trabajo extra que tenemos que hacer para mantener nuestros autos....

¿que pasa cuando una ciudad decide fijar otras prioridades?

Y probablemente el mejor ejemplo que tenemos en EEUU es Pórtland, Oregón. Pórtland tomó muchas decisiones en los años 70 que empezaron a distinguirla de cualquier otra ciudad de los EEUU. Mientras la mayoría de las otras ciudades se expandía indiscriminadamente, ellos instituyeron un límite al crecimiento urbano.

Mientras la mayoría de las ciudades ensanchaban las carreteras acabando con las zonas de estacionamiento y los árboles para hacer más fluido el tráfico, ellos instituyeron un programa de calles estrechas; y mientras la mayoría de la ciudades invertía en más carreteras y autopistas ellos invirtieron en bicicletas y caminatas.. . .

Y gastaron 60 millones de dólares en instalaciones para bicicletas, que parece mucho dinero, pero se gastó en unos 30 años, a razón de 2 millones por año no es tanto, . . . la mitad del precio de la intersección en trébol que decidieron reconstruir en esta ciudad (Atlanta, creo).

Estos cambios y otros similares cambiaron la forma de vida en Pórtland y los kms que viajan por día. La cantidad que maneja cada persona, que alcanzó su punto máximo en 1996 – ha ido disminuyendo desde entonces – y ahora conducen un 20% que el resto del país.

El ciudadano típico de Pórtland conduce 6 kms menos, 11 minutos menos por día que antes.

El economista Joe Cartring hizo la cuenta y halló que esos 6 kms y esos 11 minutos totalizan el 3.5% del ingreso de la región. Así que no están gastando ese dinero conduciendo, por cierto el 85% del dinero que gastamos conduciendo deja la economía local, y si no lo gastan conduciendo en que lo gastan? Bueno, Pórtland tiene fama de tener la mayor cantidad de portaequipajes de techo por habitante, la mayor cantidad de librerías independientes per-cápita, la mayor cantidad de club de strepease por habitante....son exageraciones, leves exageraciones de una verdad fundamental, que es que Pórtland gasta mucho mas en recreación de todo tipo que el resto de EEUU. Efectivamente, Oregón gasta más en alcohol que la mayoría de los otros estados, algo que puede ser bueno o malo, pero lo alegra a uno que estén conduciendo menos.

Pero en efecto, están gastando la mayor parte en sus hogares, la inversión en el hogar es lo más local en lo que pueda invertirse.

Pero hay otra historia de Pórtland que no entra en este cálculo, y es que lo jóvenes con instrucción han estado mudándose a Pórtland en masa, por eso entre los dos últimos

censos tuvieron un incremento del 50% en “jóvenes del milenio universitarios”, cinco veces superior respecto de otros lugares del país, o debería decir de la media nacional.

Así que por un lado una ciudad ahorra dinero a sus residentes cuando por ella se puede caminar y andar en bici, y por otro es también ese tipo de ciudad genial en la que queremos vivir hoy en día.

Por eso la mejor estrategia económica que se puede tener como ciudad no es el viejo modo de intentar atraer corporaciones y tener un polo – polígono – parque – biotecnológico o un polo médico o un polo aeroespacial, sino el de volverse un lugar en el que la gente quiera vivir.

Y ciertamente los “jóvenes del milenio” esos “motores del emprendimiento” de los cuales -- 64% deciden primero donde quieren vivir - se mudan allí para buscar después empleo, ellos vendrán a tu ciudad.

El argumento de la salud es aterrador, y probablemente han oído parte de este argumento antes. De nuevo en los años 70 – el mundo ha cambiado mucho desde entonces – uno de cada 10 estadounidenses era obeso. Hoy día 1 de cada 3 es obeso, y otro tercio de la población tiene sobrepeso. El 25% de los jóvenes y el 40 % de las “jóvenes” tienen “demasiado” peso para alistarse en nuestras fuerzas militares. Según el centro de control de enfermedades un tercio completo de los niños nacidos después del 2000 tendrá diabetes. Esta es la primera generación de niños de EEUU de la que se predice tendrá vidas más cortas que sus padres.

Creo que esta crisis sanitaria de EEUU, de la que todos hemos oído, es la crisis del diseño urbano, y que en el diseño urbano yace, - o está – la cura.

Porque hemos hablado mucho tiempo de dietas, y sabemos que las dietas inciden en el peso, y el peso por supuesto incide en la salud.

Pero recién empezamos a hablar de sedentarismo, y de que el sedentarismo nace de nuestro paisaje. El sedentarismo, que viene del hecho de que vivimos en un lugar donde ya no existen cosas como paseos idóneos, está disparando nuestro peso. Y por último tenemos los estudios, uno británico llamado “GULA VERSUS PEREZA” que comparó el peso con la dieta y el peso con el sedentarismo, y encontró una correlación mucho más alta, más fuerte, entre estas dos últimas.

El doctor James Levine de, en este caso, la bien llamada clínica MAYO – de mayonesa - , puso a sus sujetos de estudio ropa interior electrónica, mantuvo una dieta sostenida, y luego empezó a aumentar calorías. Algunas personas aumentaron de peso, otras personas no lo hicieron. Esperaban que fuera efecto de algún factor metabólico o del ADN, pero se vieron sorprendidos al averiguar que la única diferencia entre los sujetos que pudieron analizar era cuanto se movían, y que de hecho quienes aumentaron de peso estuvieron sentados, en promedio, 2 horas más por día que quienes no lo hicieron. Tenemos pues estudios que ligan peso al sedentarismo, pero también tenemos ahora estudios que ligan el peso al lugar donde vivimos.

¿Vives en una ciudad donde se camina más? O en una ciudad donde se camina menos?, o ¿en que lugar de tu ciudad vives?. En San Diego usaron walk-score. Walk – escore

puntuá cada dirección de EEUU, y pronto del mundo, en términos de cuanto puede caminarsse.

Lo usaron para estudiar barrios donde se camina mas y barrios donde se camina menos. Y, adivinen qué. Si uno vive en un barrio donde se camina mas, tiene un 35% de probabilidades de sobrepeso. Si uno vive en un barrio donde se camina menos tiene un 60% de probabilidades de sobrepeso.

Hoy tenemos pues un estudio tras otro vinculando el lugar donde se vive con la salud, en particular en EEUU. La mayor crisis de salud que tenemos es ésta derivada del sedentarismo inducido por el entorno.

Y la semana pasada aprendí una palabra nueva, *GENERA OBESOS* es el nombre que reciben estos barrios. Pueden que lo digan mal pero la idea se entiende. Esta es solo una de las causas por supuesto.

Para mencionarlo brevemente, tambien tenemos una epidemia de asma en este país. Probablemente no han pensado mucho en eso. 14 estadounidenses mueren a diario de asma, 3 veces más que en los años 90, y casi toda la contaminación proviene de los tubos de escapa de los coches.

La polución en los EEUU ya no viene de las fábricas, viene de los tubos de escape de los coches, de lo mucho que la gente conduce en la ciudad.

El “millaje de recorrido vehicular” urbano, es un buen indicador, una predicción, de los problemas de asma de tu ciudad.

Y, luego, finalmente, en materia de conducir, está el tema del asesino mas grande de adultos sanos, y uno de los asesinos más grandes de todo tipo de personas: los accidentes de tráfico.

Suponemos que es un riesgo natural que tiene salir a la calle. Pero de hecho, aquí en los EEUU 12 personas de cada 100.000 mueren al año en accidentes de circulación.

Y aceptamos sin más los accidentes de coches.

Estamos bastantes seguros aquí. Pues imaginen que en Inglaterra son 7, de cada 100.000, 4 en Japón; y ¿saben donde hay 3 de cada 100.000? En New York San Francisco. En Pórtland lo mismo.

Entonces estamos más seguros en las ciudades porque conducimos menos? Tulsa: 14 de cada 100.000; Orlando 20...; no se trata de si uno está en la ciudad o no, es como está diseñada la ciudad. ¿fue diseñada para los coches o para las personas? Si tu ciudad fue diseñada para los autos, ese diseño será bueno para hacer chocar autos.

Esto es parte de un argumento sanitario mucho mayor.

Por último, el argumento ambiental es fascinante porque los ambientalistas dieron un vuelco completo hace 10 años. El movimiento ambientalista en EEUU ha sido históricamente un movimiento anti-ciudad de Jefferson en adelante. “Las ciudades son

pestilentes para la salud, para las libertades, para la moral del hombre. Si seguimos apiñandonos en ciudades, como hacen en Europa nos volveremos tan corruptos como lo son en Europa y nos comeremos unos a otros como hacen allí “. Él, aparentemente, tenía sentido del humor. Y entonces el movimiento ambientalista estadounidense ha sido un movimiento clásicamente bucólico. Para volvernos más ambientalistas, nos mudamos al campo, y en comunión con la naturaleza, construimos suburbios – urbanizaciones.

Y por supuesto hemos visto lo que esto provoca. El mapeo del carbono en EEUU, donde el CO2 que se está emitiendo solo machacó por muchos años con más y más fuerza sobre éste mismo argumento. Si vemos cualquier mapa de carbono, porque lo medimos por millas cuadradas, cualquier mapa, parece como una foto satelital el cielo nocturno de EEUU, mas caliente en las ciudades y más frío en los suburbios, oscuro y tranquilo en el campo. Hasta que algunos economistas dijeron: ¿es esa la manera correcta de medir el CO2? O es solo que hay tanta gente en este país en un momento dado, y nosotros podemos elegir vivir donde de pronto tengamos un impacto más leve.

Y dijeron: midamos el CO2 por hogar, y al hacerlo los mapas se invirtieron, más frío en el centro de la ciudad y más caliente en los suburbios, y al rojo vivo en esos barrios alejados del tipo “conduce hasta que claudiques”.

Y entonces se dio un cambio fundamental y ahora tenemos ambientalistas y ecologistas como Ed Glasser que dicen que somos una especie destructiva. Si uno ama la naturaleza, lo mejor que puede hacer es mantenerse lo más alejado posible de ella, mudándose a una ciudad cuanto más densa mejor, y las ciudades más densas como Manhattan, son las que mejor rendimiento tienen. El habitante medio de Manhattan consume gasolina a una tasa que el resto de la nación no ha conocido desde los años 20, consumiendo además la mitad de la electricidad que Dallas. Pero, claro podemos hacerlo mejor. Las ciudades canadienses consumen la mitad de la gasolina que las ciudades de EEUU. Las ciudades europeas consumen la mitad de eso. Así que obviamente podemos hacerlo mejor, y queremos hacerlo mejor, y todos tratamos de ser ecologistas... - o sostenibles...

Mi argumento final sobre éste tema es que tratamos de ser ecologistas de manera equivocada, y soy uno entre muchos que cree que hacer hincapié en los dispositivos, en los accesorios...¿Qué le puedo añadir a mi casa? ¿Qué puedo añadirle a lo que ya tengo para tener un estilo de vida más sostenible...?

Es algo que ha dominado la discusión.

No soy inmune a esto. Mi esposa y yo construimos una casa nueva en un solar abandonado de Washitong DC e hicimos nuestro mejor esfuerzo para limpiar los estantes de la tienda de la sostenibilidad: sistema solar fotovoltaico; calentador de agua solar; inodoro de doble descarga; pisos de bambú... Un registro de combustión en mi cocina alemana de alta tecnología que al parecer, supuestamente, contribuye con menos carbono a la atmósfera que si se le dejar solo descomponer en el bosque. . . no obstante estas innovaciones - eso es lo que dice el folleto - . . . Todas estas innovaciones juntas constituyen un fracción de lo que contribuimos viviendo en un barrio donde se pueda caminar a 3 cuadras del metro en el centro de la ciudad.

Hemos cambiado todas las lámparas por las de bajo consumo, y ustedes deberían hacer lo mismo, pero cambiar todas las lámparas por otras de bajo consumo ahorra tanta energía al año como mudarse a una ciudad donde se camina en una semana. Y no queremos tener esta discusión (este debate). **Los políticos y los vendedores temen promocionar la ecología como una “elección de estilo de vida”**. No queremos decirle a los estadounidenses - dios no lo permita – que tienen que cambiar su estilo de vida. Pero, ¿y si el estilo de vida tuviera realmente que ver con la calidad de vida?; ¿y con algo que quizás todos disfrutaríamos más?; ¿algo mejor que lo que tenemos hoy en día?

Pues bien, el estándar de oro de los rankings de la calidad de vida se llama la encuesta MERCER.

Puede que la conozcan. Califican a cientos de naciones del mundo según 10 criterios que ellos creen que aportan a la calidad de vida: salud, economía, educación, vivienda, lo que sea , lo dejo en 6 para hacerlo más breve...

Es muy interesante notar que a la ciudad estadounidense mejor ubicada Honolulu, le otorgan el número 28, le siguen las sospechosas de siempre: Seattle, Bostón..., y todas las ciudades donde se camina más.

Las ciudades del auto, del cinturón del sol, las Dallas, Phoenix , y lo siento Atlanta, estas ciudades no aparecen en la lista.

Pero a quien le va mejor? A la ciudades canadienses como Vancouver donde, de nuevo, consumen la mitad de combustible...

Y por lo general ganan las ciudades que hablan alemán, como Dusseldorf, Viena, en las que se consume de nuevo la mitad del combustible..., y vemos ésta alineación, esta extraña alineación, ¿es mas sostenible lo que te da mas alta calidad de vida?.

Yo argumentaría que lo mismo que te hace más sostenible es lo que te da más alta calidad de vida y eso es vivir en un barrio donde se camina más. Por eso la sostenibilidad , - y eso incluye nuestra riqueza y nuestra salud, - puede no ser una función directa de nuestra sostenibilidad.

Pero en particular en EEUU, estamos contaminando mucho porque desperdiciamos nuestro tiempo, nuestro dinero y nuestras vidas en las autopistas. Entonces estos problemas parecerían compartir la misma solución, que es hacer que en nuestras ciudades se camine más.

No es fácil pero podría hacerse, se ha hecho, y se ha hecho en varias ciudades de todo el mundo y de nuestro país.

Busco un poco de consuelo en Wiston Churchil, que lo dijo así: “se puede contar con que los estadounidenses hagan lo correcto una vez hagan agotado las alternativas.

Gracias.

Septiembre de 2013

