

CONFERENCIA INTERNACIONAL DE CIUDAD

REINVENCIÓN URBANA





**BRENT TODERIAN,
URBANISTA CANADIENSE:**

**"EL MEJOR
PLAN DE
TRANSPORTE
ES UN GRAN
PLAN DE USO
DE LA TIERRA"**

Para el ex jefe de Planificación Urbana de Vancouver, la clave en materia de planificación es hacer las ciudades más caminables, pedaleables y amigables en términos de transporte. Todo, en pos de una mejor calidad de vida para el ser humano.



“La mayoría de las ciudades no tienen un problema de espacio, tienen un problema de priorización”

Fiel creyente de la densificación de calidad, aquella en que las grandes construcciones contribuyen con su entorno y creador de un modelo rupturista donde no buscó equilibrar los modos de transporte, sino priorizarlos, quedando el auto en el último lugar. Así es Brent Toderian. Urbanista canadiense, experto en planificación urbana y quien fue jefe de Planificación Urbana de la ciudad de Vancouver entre 2006 y 2012, período en el que desarrolló las estrategias y planes de densificación, movilidad multimodal y espacios públicos, entre otros, que le valió a esa ciudad ser reconocida internacionalmente por la calidad de vida que ofrece a sus habitantes.

Toderian estuvo en Chile y expuso en la Sexta Conferencia Internacional de Ciudad organizada por la Cámara Chilena de la Construcción (CChC). El experto dio cuenta de su trabajo relacionado con la planificación y diseño urbano de los Juegos Olímpicos de Invierno 2010 en Vancouver y del plan de recuperación del centro de Calgary.

¿Cuál es la clave para tener éxito en términos de transformaciones urbanas?

La mayoría de las ciudades innovadoras nunca están satisfechas, siempre quieren mejorar. Lo que encuentro en las ciudades con que trabajo es que para progresar en



CASO DE ÉXITO: VANCOUVER

Brent Toderian fue seleccionado como Director de Planificación de Vancouver cuando tenía 36 años, siendo así uno de los directores más jóvenes de Canadá en ese momento, y en lo que muchos consideran el puesto de planificación más importante en ese país. Durante sus seis años de mandato, lideró diversas iniciativas de sostenibilidad incluyendo el galardonado proyecto EcoDensity de Vancouver, el Plan de Acción Greenest City 2020, y la planificación y diseño para los Juegos Olímpicos de Invierno de Vancouver 2010, una de las olimpiadas más verdes de la historia.

términos urbanos deben tener una visión, voluntad, la habilidad y querer seguir adelante. Es impresionante cuantas ciudades no son buenas para seguir adelante. América Latina ocupa un lugar bastante positivo en este contexto. De hecho, le digo a ciudades de todo el mundo que podrían aprender mucho de las urbes de esta región, ya que son, en mi experiencia, mejor que otras partes del mundo en hacer cosas. Y haciéndolas rápidamente y a bajo costo.

En ese contexto ¿Qué rol juega la tecnología?

La mala noticia es que la tecnología no va a salvarnos. El auto eléctrico, no va a ayudar. Al contrario, creo que será un retroceso de las soluciones reales. Sin embargo, la buena noticia es que las tecnologías sencillas, me refiero a los inventos no motorizados, podrán recorrer un largo camino.

¿A qué se refiere concretamente?

Una de las cosas que realmente me gusta hablar es de la densidad hecha de una manera correcta. Me refiero a la calidad de la densidad. Cuando era jefe de planificación de Vancouver hablaba constantemente acerca de por qué la densidad hace mejor a nuestra ciudad. De hecho, ésta facilita soluciones a muchas de las cosas que nos preocupan en las ciudades. El correcto uso de la tierra y la movilidad son aspectos importantes en una densidad hecha correctamente. Yo llamo a la proximidad “el poder de la cercanía”. Cuando se genera una alta densidad de uso mixto todo está a poca distancia a pie, el ciudadano no debe preocuparse de sacar el auto o esperar al transporte público. Por esto, es que el mejor plan de transporte es un gran plan de uso de la tierra. Si vas a gastar un montón de dinero en infraestructura de transporte, pero la planificación del uso del suelo es defectuosa, entonces el éxito de la ciudad se va a ver limitado.

¿Cómo se hace para combinar esta creencia con la construcción de grandes edificios?

En Vancouver no le tenemos miedo a los edificios altos, pero tenemos normas más estrictas para el diseño de estos, más que cualquier otra ciudad en América del Norte. Estos edificios aterrizan en una forma urbana y contribuyen a la calle. El problema en la mayoría de las ciudades que he podido visitar, no es sobre los edificios altos en sí, sino cómo estos son diseñados. Si vas a construir ciudades densas, con barrios densos, necesitarás que los servicios de la zona hagan de ese un espacio habitable y amable y no solo denso. Lo que trato de decir es que si hacen la densidad sin servicios esto generará solo atochamiento de las personas. En Vancouver no solo se debe mitigar el daño de la densidad, sino hacerla vivible.

¿Qué rol juega la movilidad en estas transformaciones urbanas? La solución en muchas ciudades sigue siendo la construcción de más carreteras.

La construcción de más carreteras no mejorará el tráfico o la congestión. El mejor uso de la tierra es la solución más importante al considerar el tráfico y el transporte. Como dijo el gran pensador urbanista Lewis Mumford en 1955, la obsesión de crear más calles y carriles para coches con el fin de hacer frente a la congestión de tráfico es como soltarse el cinturón para curar la obesidad.

¿Qué se hace entonces con los autos? ¿O cómo se prioriza su uso versus otros medios de transporte?

La clave no es estar en contra del auto, yo no lo estoy, pero sí soy un fanático de las ciudades, y no me gusta nada que las dañe o que las haga más débiles. Es importante tener claro que el diseño de las ciudades enfocado solo en los autos falla para todos, incluidos los conductores, porque todo el mundo está tratando de conducir y nadie se puede mover. Pero si se quiere diseñar una ciudad multimodal para caminar, andar en bicicleta, >>>

▶ INSTAGRAM
@BrentToderian

▶ TWITTER
@BrentToderian

ECODENSITY, EL PLAN QUE TRANSFORMÓ LA PLANIFICACIÓN Y EL DISEÑO EN VANCOUVER.

Fue y sigue siendo un intento de aumentar la población en los barrios de una manera respetuosa con el medio ambiente reduciendo la huella ecológica de la ciudad. La iniciativa parte de la premisa que el crecimiento de la población es inevitable y que la expansión es compleja, sin embargo, la densificación puede ser un eje estratégico en la calidad de vida de las personas.

De esta forma, uno de los conceptos más importantes que se implementó fue la denominada

densificación estratégica. A través de un deliberado plan, se llevó a cabo una densificación poblacional en los sectores de la ciudad que se consideraron más apropiados, de una manera gentil y no invasiva. EcoDensity se ha convertido en la actualidad en una iniciativa conocida y estudiada a nivel mundial, transformando los debates de densidad y ganando el Premio de Excelencia en Planificación del Instituto Canadiense de Planificadores en 2009.

GREENEST CITY 2020 ACTION PLAN, SER LA CIUDAD MÁS VERDE DEL MUNDO

Vancouver aspira a convertirse en la “ciudad más verde del mundo” para 2020. The Greenest City Action Plan es una estrategia para mantenerse a la vanguardia de la sostenibilidad urbana. Para ello, están trabajando conjuntamente con el Concejo Municipal, residentes, las empresas, diversas organizaciones y todos los niveles del gobierno necesarios para su implementación. A través de la ejecución de este proyecto la ciudad pretende: doblar el número de empleos y empresas verdes, eliminar la dependencia de los combustibles fósiles al reducir las emisiones de carbono en un 33% moverse >>>

PARA EL
2020
Vancouver aspira a convertirse en la “ciudad más verde del mundo”.

en el transporte público y en el auto, esta sí puede funcionar. Hay que darles prioridad a todos los tipos de movilidad y así funcionará mejor para todos, incluyendo a los conductores.

¿Cómo lo hizo con Vancouver?

Ahí nuestra política no fue hablar de equilibrio en los modos de transporte, sino priorizarlos. Nosotros decidimos que nuestra primera prioridad para la movilidad sería caminar, luego la bicicleta, a continuación, el transporte público, luego los camiones para transportar mercancía y bienes y, por último, el auto. Ojo que esto no significa que prohibimos el auto, pero todas las calles de Vancouver siguieron esta priorización, lo que significó que toda nuestra ciudad se transformaran en algo más transitable.

Establecer que la prioridad es caminar resulta fácil de decir, pero ¿cómo se incentivó a la gente a que lo hiciera?

En Vancouver hemos prohibido de forma absoluta las paredes en blanco. Es clave que al caminar el peatón pueda tener constantemente algo interesante y atractivo a nivel del ojo y a una velocidad tal que permita premiar a esa persona por caminar en vez de elegir otro método de transporte.

¿Y en el caso de la bicicleta?

Creemos que si las ciudades quieren fomentar el uso de la bicicleta entre sus ciudadanos tienen que separar su infraestructura. Esto significa tomar el espacio lejos de los autos y de los peatones para construir ciclovías. Al parecer en Santiago no les molesta incomodar a los ciclistas o a los peatones, pero no así con los autos que son la primera prioridad. La mayoría de las ciudades no tienen un problema de espacio, tienen un problema de priorización. Generalmente se da todo el espacio a las personas en sus vehículos privados y aplastan al resto. <

“El diseño de las ciudades enfocado solo en los autos falla para todos, incluidos los conductores”

con respecto a los niveles de 2007, liderar a nivel global en el diseño de edificios verdes y que la construcción de todos los nuevos edificios sean carbono neutral a partir de 2020 en adelante. Adicionalmente, también aspiran a hacer caminos y rutas preferentes para ciclistas y el transporte público, crear cero residuos al reducir el total de los sólidos que van al vertedero o al incinerador en un 50% de los niveles de 2008, y mejorar el acceso a espacios verdes. También anhelan proporcionar a sus ciudadanos una calidad de aire y agua potable sin precedentes.

La tarea no es fácil. Su visión es

crear oportunidades hoy mientras construyen una economía local fuerte, una comunidad comprometida y desarrollan una ciudad internacionalmente reconocida que satisfaga las necesidades de las generaciones venideras. Todo esto, cuando solo faltan tres años para cumplir la meta.

JUEGOS OLÍMPICOS DE VANCOUVER 2010, DESTACADOS POR LA COMUNIDAD INTERNACIONAL

El diseño de los juegos olímpicos de invierno de Vancouver en 2010 fue destacado por la comunidad internacional de planificadores urbanos. Y cómo no, si para su organización

se pusieron en marcha diversas iniciativas que le cambiaron la cara a la ciudad en cuanto a su movilidad.

Entre los pilares de la transformación estuvo: fomentar el uso eficiente de movilización pública y mejorar y promover las caminatas y viajes en bicicleta.

Bajo estas premisas se trabajó en desalentar el traslado innecesario del automóvil, se ampliaron las veredas, ciclovías y los carriles para autobuses, a los que también se les otorgaron vías preferenciales y se adicionaron nuevas rutas. También se restringió el uso de estacionamientos con la finalidad de dar más espacio a la gran



ECODENSITY SE DENOMINÓ EL PLAN QUE TRANSFORMÓ EL CENTRO DE VANCOUVER. LA INICIATIVA PARTE DE LA PREMISA QUE LA DENSIFICACIÓN PUEDE SER UN EJE ESTRATÉGICO EN LA CALIDAD DE VIDA DE LAS PERSONAS. AQUÍ DOS EJEMPLOS DE GRANDES PLAZAS EN EL CENTRO MISMO DE ESTA CIUDAD CANADIENSE, DONDE LOGRAN INTEGRARSE ÁREAS DE JUEGOS PARA NIÑOS Y ÁREAS VERDES.

cantidad de peatones que llegó a presenciar el espectáculo deportivo. La información también fue un elemento clave del éxito de estas olimpiadas. Tanto para los usuarios como para los turistas se mantuvieron varios canales de comunicación sobre esta nueva forma de transportarse por Vancouver. Se habilitaron sitios webs, entregaron mapas, folletos, carteles, y se contó con cientos de voluntarios que guiaron a los visitantes y residentes en cómo viajar.

Todo este plan permitió solventar exitosamente la movilización de más de 100.000 personas que por esos días vivieron en la ciudad. <



EL 2010 fueron los Juegos Olímpicos en Vancouver. Parte del plan consistió en fomentar el uso de modos eficientes de movilización pública, promover las caminatas y uso de bicicletas.