

Universidad ORT Uruguay
Facultad de Arquitectura

“VANCOUVERISMO”

Aproximación al concepto de ciudad habitable a través del
análisis de un caso paradigmático

Entregado como requisito para la obtención del título de
Arquitecto

Juan Martin Mermot – 175328
Romina Pernas – 173002

Tutor: Arq. Lucio de Souza

2017

DECLARACION DE AUTORIA

Nosotros, Juan Martin Mermot (175328) y Romina Pernas (173002), declaramos que el trabajo que se presenta en esta obra es de nuestra propia mano. Podemos asegurar que:

- La obra fue producida en su totalidad mientras realizábamos la Memoria Fin de Carrera;
- Cuando hemos consultado el trabajo publicado por otros, lo hemos atribuido con claridad;
- Cuando hemos citado obras de otros, hemos indicado las fuentes. Con excepción de estas citas, la obra es enteramente nuestra;
- En la obra, hemos acusado recibo de las ayudas recibidas;
- Cuando la obra se basa en trabajo realizado conjuntamente con otros, hemos explicado claramente qué fue contribuido por otros, y qué fue contribuido por nosotros;
- Ninguna parte de este trabajo ha sido publicada previamente a su entrega, excepto donde se han realizado las aclaraciones correspondientes.



Juan Martin Mermot



Romina Pernas

4 de Abril de 2017

AGRADECIMIENTOS

Queremos agradecer a todas las personas que nos ayudaron y acompañaron en el proceso de la Memoria Final de Carrera:

En especial a nuestras familias y amigos por su apoyo constante e incondicional a lo largo de este proceso de elaboración.

A nuestro tutor Arq. Lucio de Souza por su orientación y dedicación a nuestro trabajo.

A los funcionarios de la biblioteca ORT por su amable atención y predisposición a la hora de necesitar material bibliográfico.

0. ABSTRACT

La adopción de un desarrollo general tanto urbano como arquitectónico que no corresponde a un contexto específico, es una de las causas más crítica derivada a partir del crecimiento poblacional y su distribución urbana. Dentro de este contexto las ciudades crean imágenes, valores e ideologías, las cuales pueden ser tangibles, a través de la realización de desarrollos urbanos, o intangibles a través de particularidades que definen el dominio metropolitano (Douay, 2015). Son ellas las que articulan el difícil equilibrio, cada vez más frágil, de las nuevas complejidades sociales (Jarauta, 2002).

El caso de Vancouver no es ajeno a esto; el desarrollo del *vancouverismo* como la representación de un modelo urbano de alta densidad caracterizado por altas torres delgadas, una red interconectada de espacios públicos y una correspondencia con la naturaleza, entre otros elementos, ha coincidido con el reconocimiento del mismo como una ciudad habitable interpretando su modelo y su imagen como referentes en el contexto de diseño urbano mundial. El atractivo y el éxito con el cual el *vancouverismo* se percibe estimularon el interés tanto regional como global, dando lugar a la adopción de este modelo como una nueva solución urbana. La concepción de este modelo, catalogado como exitoso, y la relevancia que este podría tener para otros entornos urbanos son cuestiones relacionadas directamente con un entendimiento claro de las ideologías y elementos que se encuentran comprendidos en la noción del *vancouverismo*.

No obstante, la percepción de que este surge como un modelo importado se manifiesta con facilidad y con un peso substancial debido a la constante influencia que tuvo durante todo su desarrollo y principalmente por la similitud de características procesales de su arquitectura. Resulta difícil de refutar esta percepción errónea por el simple hecho de que hacerlo requiere contar una historia más precisa acerca de cómo este modelo se fue desarrollando dentro de su región y contexto (Walsh, 2013).

De manera de alcanzar los objetivos planteados realizamos una aproximación metodológica cualitativa, en donde definimos los principales conceptos e ideas sobre ciudad habitable para luego trasladarlos a la ciudad de Vancouver y ver qué elementos se reflejan ahí. Mediante el análisis del modelo urbano generado en esta ciudad, se buscará dar respuesta a la noción de lo que es el *vancouverismo*, qué elementos los conforman, cómo funciona y qué lecciones relevantes puede dejar este modelo al urbanismo contemporáneo. La investigación pretende dar foco no solamente a aquellos elementos que constituyen parte de la identidad del modelo, sino que también explorar el proceso evolutivo de adaptación que esta ciudad sufrió en respuesta a un contexto cultural, económico y físico singular.

ÍNDICE

0. ABSTRACT	4
1. INTRODUCCIÓN	6
1.1 OBJETIVOS	9
1.2 JUSTIFICACIÓN DEL TEMA.....	10
2. CONCEPTO DE CIUDAD HABITABLE	11
2.1 ENFOQUE HUMANO-PEATONAL.....	13
2.2 ENFOQUE ECO-SOSTENIBLE	16
2.3 ENFOQUE TECNOLÓGICO	17
2.4 ENFOQUE PARTICIPATIVO.....	18
2.5 CRITERIOS DE EVALUACIÓN	20
3. VANCOUVER: REGIÓN Y CONTEXTO	22
3.1 POLÍTICA REGIONAL Y ESTRATEGIAS DE PLANIFICACIÓN.....	23
3.2 SECTOR DE ESTUDIO: ÁREA METROPOLITANA DE VANCOUVER.....	32
4. EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE LA CIUDAD DE VANCOUVER	37
4.1 PRIMERAS INTERVENCIONES URBANAS	37
4.2 TEAM.....	47
4.3 EXPOSICIÓN INTERNACIONAL 1986	53
5. VANCOUVERISMO	59
5.1 ESPACIOS PÚBLICOS Y VÍNCULOS URBANOS ACTIVOS.....	62
5.1.1 STANLEY PARK.....	64
5.1.2 PASEOS MARÍTIMOS Y EL VÍNCULO CON LOS PARQUES.....	67
5.1.3 CALLES ARBOLADAS	69
5.2 EDIFICIOS EN ALTURA Y PODIOS	71
5.3 CONOS VISUALES Y RESTRICCIONES EDILICIAS	81
5.4 MOVILIDAD Y TRANSPORTE	91
5.5 ZONIFICACIÓN Y VECINDAD	98
6. REPRODUCCIÓN DEL MODELO URBANO	105
7. ANÁLISIS CRÍTICO DEL MODELO	108
8. CONCLUSIÓN	111
9. BIBLIOGRAFÍA	114
10. ANEXO	121

1. INTRODUCCIÓN

Dada la propia naturaleza del hombre, éste busca siempre sobreponerse como sociedad a su entorno y transformarlo según sus necesidades. Quizás, una de las primeras herramientas del hombre que lo acompañó durante todo el proceso de ocupación de la Tierra, y que actualmente es protagonista en el proceso de globalización, es el concepto de ciudad (Bosque, 2008); un concepto tan dinámico y amplio que hoy en día abarca diferentes planos sociales, culturales, económicos y políticos de la sociedad contemporánea. Según Gordon Childe* (1936) el origen de la ciudad constituyó una de las primeras victorias del hombre frente a la naturaleza marcando así el inicio del dominio de la humanidad sobre la Tierra como un medio de ordenación del espacio y un nuevo punto de partida en la relación hombre-medio.

La situación contemporánea plantea un contexto de metropolización en la cual más de la mitad de la población mundial habita en núcleos urbanos. Con un estimado del 70% para dentro de tres décadas es evidente que este vínculo hombre-medio es cada vez más subordinado, lo que indica una tendencia a un proceso irreversible de cambio a nivel global. Esta creciente dependencia fija naturalmente nuevas interrogantes y problemas para la arquitectura contemporánea tomando especial relevancia el diseño y los planes urbanos como posibles soluciones de consolidación urbana, pero que a su vez suponen cada día más un reto para arquitectos, urbanistas, empresas y órganos públicos.

La ciudad, por lo tanto, se ha convertido en uno de los focos centrales de la discusión, transformándose esta en el espacio responsable de articular todas las variantes culturales, sociales, y antropológicas con las cuales la arquitectura contemporánea dialoga (Jarauta, 2008). El reto medioambiental y el confort humano se manifiestan como principales actores y promotores de la actividad urbana y obligan a la exploración de nuevos sistemas operativos que logren la integración y armonía entre ambos como finalidad primordial.

Abarcando ambas problemáticas, es que surge el concepto de ciudad habitable. A pesar de que este concepto ha sido usado de varias maneras durante décadas como elemento principal en el glosario de la planificación urbana, ha comenzado sólo recientemente a ser parte de la psique pública (Seisdedos y Mataix, 2011).

La ciudad habitable busca comprender la globalidad de los elementos relacionados con la calidad de vida e igualdad social teniendo siempre en cuenta el impacto y repercusiones medioambientales. La adaptación de un sistema urbano que aporte al desarrollo social, mental, físico y el bienestar en general de sus habitantes son principios relacionados a esta idea de habitabilidad y se encuentran estrechamente relacionados con la infraestructura y servicios que ofrece una ciudad.

* Todos las citas bibliográficas y conceptos mencionados en esta investigación que tengan procedencia de habla inglesa fueron traducidas por los autores de esta investigación.

El fácil acceso al transporte, la comunicación, la vivienda accesible, agua potable y espacios verdes son solo algunos factores importantes para que una ciudad sea catalogada como “habitables”. Cómo crear ciudades con estas cualidades que velen por el bienestar de sus ciudadanos es, por tanto, un reto para los gobernantes del siglo XXI (Seisdedos y Mataix, 2011).

El ejemplo de Vancouver es digno de reconocimiento cuando se habla de ciudades habitables. Esta ciudad canadiense ha provocado un interés global a partir del siglo XXI debido a su patrón de desarrollo urbano que posee características propias asociadas con el concepto de habitabilidad. Tanto es así, que Vancouver ha sido nombrada seis veces consecutivas como la ciudad más habitable entre el 2005 y 2010 por la unidad de negocios *Economist Intelligence* y actualmente se posiciona dentro de las tres ciudades más habitables del mundo.

El reconocimiento de Vancouver como una ciudad habitable ha coincidido a su vez con el surgimiento del término *vancouverismo*, un término utilizado para catalogar este modelo urbano que comenzó a desarrollarse a partir del desapego de las imposiciones globales del modernismo. El *vancouverismo* se caracteriza a grandes rasgos por una arquitectura de rascacielos delgados de usos mixtos, un sistema interconectado de parques y espacios públicos, un paisaje de calles orientado hacia peatones, la protección de vistas urbanas, una eficaz red de transporte público y un profundo respeto por la naturaleza.

Mediante la aplicación de estos elementos es que también se busca consolidar la estructuración mono céntrica como principal atracción y promotor de actividad, impidiendo el surgimiento de áreas de centralidad generadas por la complejidad y diversidad urbana. Estos elementos engloban en líneas generales algunos de los componentes que forman parte de la fórmula de *vancouverismo*, y que, si bien en otros entornos urbanos pueden ser encontrados individualmente, es a través de su combinación que forman parte de algo diferente que contrasta con la mayoría de las ciudades de América del Norte.

En teoría, los modelos preexistentes de desarrollo urbano podrían haber sido utilizados en Vancouver para amortizar las cambiantes condiciones políticas, económicas y culturales que transformó la ciudad, y sin embargo este no fue el resultado. En contraposición, surgió algo nuevo y diferente y desde una perspectiva urbana y arquitectónica es de gran interés porque alude a que a pesar de que las condiciones expresadas son relevantes, existe algo más en el trabajo de Vancouver que vale la pena examinar (Walsh, 2013, p.5).

Del reconocimiento global es entonces, que surge un interés generalizado en este fenómeno urbano que da a lugar al cuestionamiento de su origen, configuración y aplicación. Si bien es ilógico considerar que un mismo modelo urbano pueda ser aplicado en cualquier contexto, resulta irónico el saber que este efectivamente se ha intentado y continúa siendo exportando a otras ciudades del mundo en busca de resultados similares como lo es el caso de Toronto, San Francisco y hasta Dubái. La comprensión de lo que es el *vancouverismo* y la importancia que este pueda tener para otros entornos urbanos implica entender el funcionamiento, influencias y por sobre todo el origen de cada uno de los elementos que lo componen.

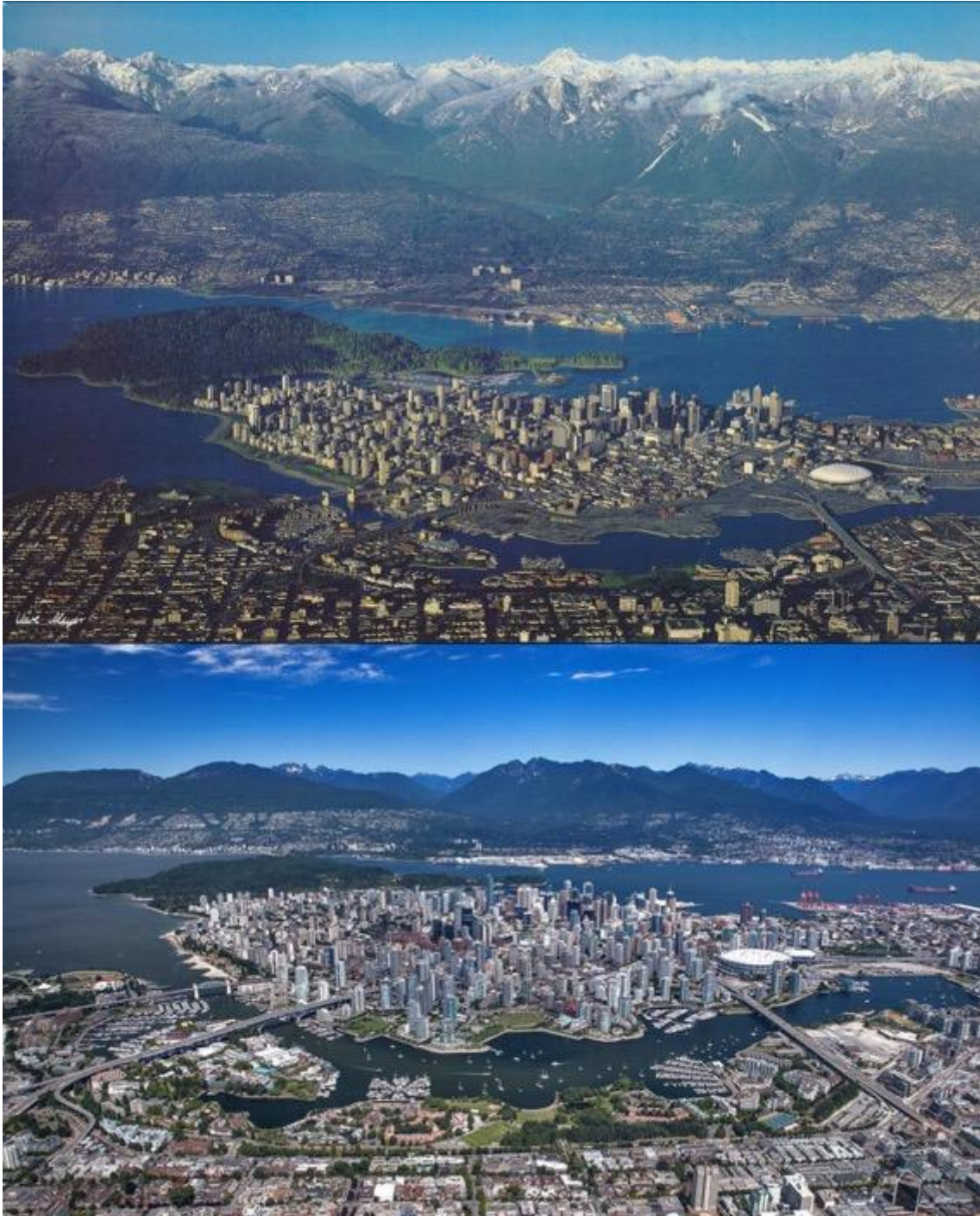


Fig. 1.0 Área Céntrica de la ciudad de Vancouver 1986 (arriba) – 2014 (abajo)

1.1 OBJETIVOS

Sin lugar a duda no todas las características del *vancouverismo* se originan de reglas o principios generales, sino que nacen de un proceso, el cual involucra tanto factores exteriores como una fuerte participación local del Estado, arquitectos y ciudadanos. Por esta misma razón es que uno de los aspectos más importantes del análisis será la comprensión de las condicionantes responsables de la configuración actual de la ciudad y el destaque de los agentes que promovieron la expansión del *vancouverismo*.

Esta investigación entonces, buscará por medio del análisis de su evolución urbana ofrecer fundamentos para demostrar cómo este patrón de desarrollo urbano surge como respuesta de un entorno y un contexto característico que busca adaptarse a las variables y cambiantes condiciones locales, analizando el rol que juega la participación y las políticas internas dentro de esta ciudad contemporánea. En síntesis, se pretende respaldar la afirmación de que este no es un modelo importado, sino que surge como consecuencia de políticas y prácticas locales.

Debido a que esta investigación pretende explorar el desarrollo histórico de un modelo urbano a partir del concepto de habitabilidad, resulta imprescindible previo al estudio de este, presentar el concepto del mismo y luego a la ciudad. La estructura con la que se despliega esta investigación por lo tanto parte con los diferentes enfoques que involucran la noción de habitabilidad para luego presentar lo que es la ciudad de Vancouver hoy en día, introduciéndola a partir de su implantación en el marco regional seguidamente de un enfoque local.

Una vez introducida la ciudad de Vancouver, la investigación retoma los orígenes y los principales antecedentes que configuraron la ciudad en un comienzo. La justificación de esta estructura nace en consecuencia a que Vancouver es una ciudad joven (actualmente 130 años) y por ende sus antecedentes, no tan remotos, tienen una fuerte influencia en el desarrollo de este modelo urbano actual. Por esta razón el estudio de los primeros planes y configuraciones urbanas se presentan posteriormente de introducida la ciudad.

El análisis urbano del modelo comienza en un quinto capítulo; en un principio se propone el estudio del *vancouverismo* a partir de un marco de cinco elementos orientados hacia aquellos que constituyan parte indispensable de la identidad de Vancouver y se muestren como elementos interesantes de estudios desde un encuadre arquitectónico. Debido a que cada uno de estos elementos tiene diferentes orígenes, es que se justifica su desarrollo individualmente. No obstante, el estudio se realizará frente a la implicancia de comprender el modelo como una configuración híbrida más que como una mezcla de elementos independientes conservando los vínculos y aspectos relativos entre ellos.

La metodología de esta investigación consiste en analizar como la gestión de cada uno de los elementos elegidos, que hacen de Vancouver una ciudad nominada varias veces como la más habitable, han sido el resultado de un proceso de planificación urbano específico de esta ciudad, en donde se contemplan de la mejor manera las necesidades de buenos servicios en un centro urbano altamente poblado.

1.2 JUSTIFICACIÓN DEL TEMA

La planificación del siglo XX, como lo plantea Peter Hall (1998), representa básicamente la reacción a todos los problemas y males de la ciudad del siglo XIX. Bajo este mismo lineamiento, las ciudades del siglo XXI buscan lidiar con los problemas derivados de las ciudades del siglo XX como lo es la dispersión urbana, el tráfico y la creciente demográfica. Pero la urbanización y el aumento de las densidades no solo representan una cuestión problemática para la sociedad contemporánea, sino que también puede verse como una oportunidad de consolidación urbana, con la cual, mejorar el equilibrio social entre el hombre y su entorno. La ciudad de Vancouver es un caso que expone como a partir de un modelo urbano se ofrecen nuevas lecciones que se centran en mejorar los procesos de desarrollo de un urbanismo innovador, de manera de comprender mejor la contribución que el conocimiento del diseño local puede desempeñar para facilitar una revitalización urbana exitosa.

La exploración y el análisis del estudio de la ciudad de Vancouver nace a partir de la curiosidad de la reputación internacional que esta tiene, dado sus altos estándares en urbanismo y diseño. A partir de esta peculiaridad es que surgen características propias con la cual esta se identifica y se diferencia con otras ciudades. A su vez, resulta interesante como pese a la cercanía con Estados Unidos (apenas 50 kilómetros) la trama urbana y arquitectónica de Vancouver se muestra diferente respecto de las imposiciones globales del modernismo, principalmente en su área metropolitana.

Vancouver ofrece una visión de integración humana por medio de la participación cada vez más interactiva, asociada entre los residentes urbanos y su gobierno local. El potencial de las relaciones ciudadano-gobierno en la planificación y gestión de la ciudad, sugiere diferentes posibilidades para el liderazgo y nuevas direcciones futuras que resultan interesantes de indagar. Consideramos que la ciudad de Vancouver se muestra como un caso de estudio atractivo a través del cual se exploran los retos de planificación de las regiones urbanas habitables por medio de un modelo urbano catalogado como exitoso, donde existe una búsqueda constante por reafirmar el concepto de ciudad habitable.

2. CONCEPTO DE CIUDAD HABITABLE

El programa de Naciones Unidas para el Medio Ambiente, UNEP por sus siglas en inglés, en uno de sus estudios observó que las ciudades constantemente se enfrentan a periodos de transformaciones. A lo largo del tiempo se destacan al menos dos de estas modificaciones. En el siglo XIX en un proceso de transformación económico, social y tecnológico las ciudades pasaron a convertirse en ciudades industriales; eliminando los límites amurallados, creando vías de transportes, generando grandes grupos de viviendas para los trabajadores y adquiriendo infraestructura sanitaria para lograr ciudades más salubres. En el siglo XX ocurre una segunda transformación, debido a la llegada del automóvil, lo cual generó un ajuste en las escalas de las ciudades. El automóvil trajo consigo la posibilidad de trasladarse con mayor velocidad, concentrar ciertos sectores de la ciudad y también generó la posibilidad de nuevos vínculos dentro de la misma. Esta transformación complementariamente logró un desarrollo de distritos financieros y comerciales, edificios en gran altura y viviendas en las periferias de las ciudades.

Actualmente, en una nueva evolución hacia ciudades eco eficientes se busca la utilización de energías renovables, el reciclaje de residuos, la disminución de las emisiones de dióxido de carbono resultando en una organización del tráfico automotriz más eficiente.

Vegara y De las Rivas (2004) plantean en su libro que, el potencial de innovación de las ciudades en un mundo cada vez más global e interrelacionado va a depender de la competitividad económica, la calidad de vida, el equilibrio social y la sostenibilidad ambiental que necesita ser respaldado por la capacidad colectiva.

La definición de ciudad habitable es interpretada a través de distintos enfoques (social, económico, ambiental), que se sustentan mediante principios claves: accesibilidad, equidad, espacios públicos atractivos y calidad de vida (Timmer y Seymoar, 2005). A continuación, vamos a presentar varios de estos distintos abordajes:

Gehl en su libro *Ciudades para Personas* manifiesta que la ciudad habitable puede ser una meta en sí misma, y a su vez es el punto de partida para una planificación urbana con cualidades que hacen a una ciudad segura, sostenible y saludable. El gran desafío de los urbanistas, para que la sociedad se conecte entre sí en forma directa, radica en proponer suficientes espacios para el movimiento de las personas y lugares de estancia. “La ciudad habitable requiere de una estructura compacta, una densidad razonable de población, distancias óptimas para ser transitable a pie o en bicicleta y una buena cualidad espacial urbana” (Gehl, 2010, p.69).

La calidad de vida es un factor muy importante para las ciudades habitables. En el ámbito de la planificación urbana la “calidad de vida” se centra en aspectos de la vida en comunidad y en indicadores de bienestar social. Los urbanistas al hablar de mejorar la calidad de vida se refieren generalmente a actuar sobre las condiciones externas que contribuyen a la calidad de vida, ya sea tener acceso al transporte público, vivienda, educación, poder contar con espacios abiertos, oportunidades de recreación, vivir en una comunidad segura y lograr un sentimiento de pertenencia sobre la ciudad (VanZerr y Seskin, 2011).

Gehl (2010) puntualiza que no es el número de habitantes ni el tamaño de la ciudad lo que importa, sino la sensación de que la ciudad te invita a una vida urbana variada y compleja, donde las actividades sociales y recreativas se mezclan con el tráfico peatonal. Restaurantes, comercios y monumentos tienen que situarse en lugares que exista un gran flujo de personas y a distancias razonables para realizarlas a pie, de este modo se combina lo funcional con lo placentero. “Las palabras claves para estimular la vida en la ciudad son: rutas compactas, racionales y directas, espacios con dimensiones moderadas y una clara jerarquía de espacios importantes” (Gehl, 2010, p.67).

Por su parte Hahlweg (1997), plantea que una ciudad habitable es una ciudad donde se puede tener una vida saludable y que la ciudad sea fácil de recorrer ya sea a pie, bicicleta, transporte público e incluso en auto cuando no hay otra opción. La ciudad habitable lo es para todas las personas, por lo que tiene que ser atractiva, valiosa y segura. Además, la ciudad debe ofrecer fácil acceso a zonas verdes y espacios públicos, donde los habitantes se encuentren y dialoguen.

Salzano (1997), se refiere a la ciudad habitable como un vínculo entre el pasado y el futuro. La ciudad habitable respeta la historia, conservando los signos propios de cada lugar. Además, explica que una ciudad habitable lucha por la conservación de los recursos naturales ya que una ciudad habitable es también una “ciudad sostenible”; teniendo presente que es necesario satisfacer las necesidades de la sociedad, pero a su vez es necesario contemplar las necesidades de las generaciones futuras. Por otro lado, una ciudad habitable también debe ser construida o transformada para que sea una red continua, donde los espacios públicos sean los centros de la vida social y la red estructuradora permita unir todos los sitios a través de ciclo vías o caminos peatonales.

Evans (2002), considera dos factores para la habitabilidad en las ciudades. Por un lado el “sustento” lo que significa la posibilidad de empleos con salarios acordes a los alquileres y acceso a los servicios, y por otro la “sostenibilidad ecológica”, los medios de vida tienen que ser sostenibles, conservando siempre la calidad del ambiente.

Higueras (2008), afirma que la ciudad habitable tiene como protagonista a los peatones, para eso al proyectar se tiene que tener en cuenta la escala de los recorridos. Las actividades comerciales tienen que estar integradas de forma que se genere una red de espacios públicos y zonas verdes de calidad. Agrega que la ciudad habitable es una ciudad sana, sin contaminación ni ruidos, segura y amigable.

Según varios estudios se prevé para el 2025 una transformación territorial, cerca del 70% de la población mundial será urbana, “habrá más de 30 mega ciudades, con más de 8 millones de habitantes, y más de 500 ciudades con más de un millón de habitantes” (Vegara y De las Rivas, 2004, p.269), lo que genera un desafío social, estructural y ambiental extraordinario. Sea o no realidad esta predicción entendemos que se tiene que tener en cuenta el significado de la ciudad habitable para poder aplicarlo y lograr una ciudad con calidad de vida adecuada.

Las ciudades que tengan más éxito en el futuro serán las que consigan un equilibrio inteligente entre los diferentes componentes de la trilogía urbana:

competitividad económica, cohesión social y sostenibilidad ambiental. En el futuro, las ciudades grandes, medianas o pequeñas van a conseguir ventajas competitivas resaltando su identidad y fortaleciendo sus conexiones globales (Vegara y De las Rivas, 2004, p.295).

Se puede concluir que desde el punto de vista urbanístico, la ciudad habitable necesita de alta densidad de edificios, concentración de viviendas y lugares de trabajo, pero la combinación de adecuados espacios y gente que quiera utilizarlos son realmente las características que hacen a una ciudad habitable.

Gehl (2010), utiliza de ejemplo el centro de Sídney y el barrio Soho en Nueva York para explicar esta sensación de “espacios adecuados”. Por un lado, el centro de Sídney está dominado por edificios de gran altura lo que provoca que las calles sean oscuras y ruidosas con fuertes vientos; las calles permiten una correcta movilidad, pero no son atractivas. El barrio Soho, siendo menos denso, pero catalogado igualmente como de alta densidad, cuenta con edificios en menor altura lo que logra que los rayos del sol incidan sobre las calles generando una atmosfera más agradable y mejor calidad en los espacios de la ciudad.

Otro ejemplo en el cual se basa, son en las tiendas de Apple, las cuales en las principales ciudades se imponen como grandes estructuras transparentes convirtiéndose en una parte visual de la ciudad. “Por el contrario, otros comercios, sobre todo los supermercados, que se constituyen como entes aislados de la vida pública, cerrados herméticamente mediante muros divisorios, vidrios oscuros o carteles de publicidad, empobreciendo así la experiencia urbana” (Gehl, 2010, p.149).

Los pisos inferiores de los edificios también tienen una influencia decisiva en el espacio de la ciudad, ya que son las fachadas con las que el peatón interactúa; cuando se ofrecen fachadas interesantes con detalles y significado las distancias se hacen más cortas, sin embargo, con fachadas cerradas y monótonas se genera una experiencia para el peatón sin sentido y agotador (Gehl, 2010).

Con el fin de una mejor comprensión del trabajo este capítulo propone ser suficientemente amplio respecto a las distintas visiones y enfoques de la ciudad habitable. A continuación, desarrollamos los siguientes puntos que son importantes para el entendimiento de la misma: enfoque humano-peatonal, enfoque eco-sostenible, enfoque tecnológico, enfoque participativo y por último los criterios de evaluación donde puntualizamos las pautas que se manejan para realizar rankings de las mejores ciudades habitables y de este modo definir ciudades referentes. Luego cuando hablemos de *vancouverismo* y la relación de este con la ciudad habitable nos centraremos específicamente en las dimensiones de ciudad habitable que son relevantes para el trabajo: espacios públicos y vínculos urbanos activos, arquitectura, conos visuales, movilidad y transporte y sectorización de la ciudad.

2.1 ENFOQUE HUMANO-PEATONAL

En los últimos años la ciudad se vio fuertemente afectada con los ideales urbanísticos modernos y la invasión del automóvil. En ciertas ciudades la planificación de la misma

se centró en torno a los vehículos, lo que generó que el caminar sea inviable en algunos sectores. En el siglo XXI, la ciudad funciona como un gran lugar de encuentro social, por lo que el urbanismo no puede estar al margen de los cambios que afronta la sociedad debido a la globalización y los avances tecnológicos. Se necesitan nuevas respuestas a las necesidades actuales por que los planteamientos urbanísticos tradicionales son insuficientes (Vegara y De las Rivas, 2004).

El sistema de transporte es uno de los aspectos más importantes en las ciudades ya que define en gran parte aspectos de diseño urbano, e incide de manera directa sobre la vida de las personas. En las últimas décadas el número de automóviles incrementó enormemente, generando tráfico y problemas para el medio ambiente ya que es uno de los medios de transporte que más energía consume. Por este motivo el objetivo hacia una ciudad habitable es buscar proporcionar espacios aptos para ciclistas y peatones como una posible solución a este gran problema y lograr un carácter proactivo sobre el medio ambiente.

Se prevé que el número mundial de automóviles aumente de 1000 millones de hoy a 3000 millones para el 2050 y especialmente en las zonas urbanas ya que se espera que dos tercios de la población mundial vivan en estas zonas (Hager y Dassen, 2014 p.119).

La acumulación de vehículos crea un ambiente con impactos negativos para la calidad de vida de las personas, pero si la infraestructura es de mala calidad, por ejemplo: no existe separación física entre diferentes modos de transporte, ausencia de pavimentos peatonales, niveles de contaminación y de ruido alto, la gran mayoría de los ciudadanos eligen el automóvil como forma de transporte, aunque sean distancias cortas.

Debido a estos motivos, surgen proyectos como *Smart Mobility* que reflejan este interés por reducir las emisiones de dióxido de carbono, crear espacios con carácter de sostenibilidad y lograr una eficacia energética en las ciudades. Estos programas proponen el uso de energías renovables y potencia el uso del transporte público y el no motorizado (Pozueta, 2000).

Esta búsqueda hacia un diseño de futuro no necesariamente es exclusiva para las ciudades altamente desarrolladas, puede lograrse a través de niveles de coherencia e igualdad según cada desarrollo, logrando sus propias ventajas competitivas y objetivos; para eso es necesario la colaboración de los diferentes actores de la ciudad (Vegara y De las Rivas, 2004, p.294).

En definitiva, se debe tener en cuenta estrategias económicas aptas para cada ciudad, logrando un equilibrio entre las necesidades de los ciudadanos y la sostenibilidad económica. Asimismo, se debe tener presente que la dispersión urbana "fenómeno de propagación de la ciudad hacia la periferia de la zona urbana, es el enemigo de la ciudad sostenible"(Vegara y De las Rivas, 2004, p.274) por lo tanto, es necesario un diseño de ciudad capaz de generar recorridos accesibles a todos y con cierta concentración de servicios.

Ciertas ciudades, como Copenhague y Melbourne, han formulado las directrices generales de un plan que explica cómo lograr esta operación de alentar a la población a caminar y a andar en bicicleta lo más que pueda, tanto en áreas urbanas consolidadas como en las nuevas (Gehl, 2010, p. 113).

Gehl (2010), expresa que lograr estímulos para que las personas cambien sus hábitos y adopten el caminar o circular en bicicleta como forma de transporte habitual es un objetivo dentro de la planificación de la ciudad. Diseñar veredas más anchas, pavimentadas con materiales de mayor calidad, plantar árboles para lograr sombra, remover obstáculos innecesarios y mejorar la luminosidad son elementos determinantes para lograr dicho objetivo.

Otro de los aspectos sociales más importantes para el desarrollo urbanístico de una ciudad habitable es la importancia de espacios públicos y pulmones verdes dentro de la misma ya que se consideran como un indicador de calidad urbana. Whyte, urbanista norteamericano, afirma que “el sistema de espacios públicos en la ciudad son las arterias por las que fluye el liquido vital, la sangre, que posibilita la vida en comunidad”, ideas que se van a ver reflejadas en las propuestas de Gehl para la ciudad de Copenhague, pionera en políticas de peatonalización (Blasco, 2015, p.1).

En relación al Medio Ambiente, podemos decir que existe una relación directa: el aumento de espacios verdes incide en la reducción de gases contaminantes lo que mejora la calidad de vida de la gente y a la vez genera un valor estético. Asimismo, aquellas ciudades que intervienen para mejorar los espacios públicos son también las que promueven un mejoramiento en las condiciones de movilidad de peatones y ciclistas. La UNEP (2011) define a las ciudades verdes como aquellas que son amigables con el medio ambiente; teniendo un control sobre los niveles de polución, emisiones de carbono, consumo de energía, cantidad de residuos.

Falcón (2007) asegura que “los ciudadanos valoran positivamente las zonas verdes; por ello, los barrios residenciales más deseados son aquellos que cuentan con árboles en sus calles y muchos espacios verdes” (p.32). Además, plantea que es importante la definición del equipamiento y el mobiliario urbano de las zonas verdes ya que determinan las actividades que se van a realizar y por ende tiene que cumplir con las necesidades sociales del entorno.

En este sentido, una de las piezas clave de los sistemas verdes para una ciudad sostenible son los parques lineales, que consisten en una cinta continua de verde que une dos puntos de la ciudad o un conjunto de parques urbanos, y los enlaza, a su vez, con una masa forestal periurbana (Falcón, 2007, p. 38).

Para conseguir un sistema verde eficiente y equilibrado es necesario combinar zonas verdes de distintos tamaños y usos que se complementen entre sí, “las zonas verdes dejaron de considerarse como una simple necesidad higiénica en la estructura urbana, para convertirse en un aspecto fundamental en la vertebración de dicha trama urbana” (Falcón, 2007, p.41).

2.2 ENFOQUE ECO-SOSTENIBLE

A lo largo de la investigación sobre ciudades habitables surgen términos como ciudades sostenibles, eco ciudades, ciudades amigables; lograr integrar consideraciones ambientales en el diseño de la ciudad es de carácter urgente para poder contemplar el bienestar de la sociedad. Un proyecto de carácter sostenible debe responder a las necesidades de su entorno, mejorar la calidad de vida de los residentes y conseguir la participación ciudadana en el diseño del proyecto (Vegara y De las Rivas, 2004).

Asimismo, uno de los aspectos más importantes a tener en cuenta desde el punto de vista ecológico y desde el punto de vista de la huella ecológica que generan las ciudades son los residuos que se producen. Los individuos siempre produjeron desechos, sin embargo, el volumen y origen de los residuos cambió a lo largo del tiempo y la cantidad sigue en aumento.

Kajumulo (2012), ex directora de UN-HABITAT, programa de las Naciones Unidas para el desarrollo sostenible y planificación y construcción de un mejor futuro urbano, plantea que una ciudad ecológica utiliza la energía eficientemente, reciclando la mayor cantidad de desperdicios posibles y tratando de disminuir al máximo los residuos. El mayor reto es difundir éticas medioambientales para lograr conciencia en los individuos, y lograr políticas de planificación y construcción ecológicas para mitigar los impactos. Es importante implementar la reducción, reutilización y reciclaje de residuos sólido urbanos en todas las escalas desde lo doméstico hasta lo generado en obras, de este modo evitar problemas sociales, medioambientales y logísticos que crean la gran cantidad de residuos que se generan en las ciudades.

El Fondo para el Medio Ambiente Mundial (FMAM), apoya programas para lograr a nivel global que la sociedad y planificadores de la ciudad tomen conciencia sobre el Medio Ambiente. Por ejemplo, en 1999 el FMAM ayuda a “San pablo a mejorar su infraestructura de transporte, y a Pekín a mejorar su tratamiento de aguas residuales y calefacción urbana” (Global Environment Facility, 2015, p.5)

A su vez, programas como *Basura Cero* tienen como objetivo maximizar el reciclaje, disminuir los desechos, reducir el consumo y garantizar que los productos sean fabricados para ser reutilizados, reparados o reciclados y de este modo volver a la naturaleza o al mercado. Con un enfoque innovador se busca entender y utilizar los residuos como recursos y materias primas, y no como desechos, de este modo se rediseña el actual sistema industrial unidireccional para convertirlo en un sistema circular (Green Peace, 2011).

El Congreso sobre Estrategias para las Ciudades Sostenibles celebrado en La Haya (1999) determinó ciertos principios y valores: como la calidad de vida, la salud pública, las preocupaciones ambientales y la cohesión social, deberían convertirse en elementos integrados en la planificación de las ciudades. De igual manera, Gaffron, Huismans y Skala (2008) plantean que para lograr ciudades sostenibles se debe fijar como objetivo:

- Maximizar el respeto por el entorno natural.

- Minimizar el consumo de energía primaria y de materias primas.
- Minimizar los efectos perjudiciales sobre el medio ambiente.
- Minimizar la demanda de transporte.
- Minimizar la demanda de suelo, para evitar la dispersión urbana.
- Maximizar el bienestar de la población.

El sistema de transporte, es otro de los factores primordiales dentro del enfoque ecológico de una ciudad, ya que es responsable de un consumo masivo de energía y por consiguiente lo que genera más contaminación y emisión de carbono. Como mencionamos anteriormente, “dar mayor prioridad al tráfico peatonal y al ciclístico contribuiría a cambiar el perfil del sector de transporte y se convertiría en un elemento central dentro de cualquier política sostenible” (Gehl, 2010, p.105).

2.3 ENFOQUE TECNOLÓGICO

Teniendo en cuenta las definiciones de ciudad habitable desarrollada por cada uno de los autores, podemos destacar que los avances tecnológicos influyen fuertemente en los caracteres urbanísticos del siglo XXI, ya que permiten un control más específico y la capacidad de analizar el entorno físico para lograr un entorno óptimo y una calidad de vida adecuada.

En esta nueva transformación hacia ciudades más habitables impulsada por los avances tecnológicos, surge el concepto de *Smart City* o ciudad inteligente. En el libro *Territorios Inteligentes*, Vegara y Rivas definen como *Smart Places* o Territorios Inteligentes a aquellas ciudades que alcanzan un equilibrio “inteligente” entre su desarrollo económico, social y medioambiental fuertemente modificado en los últimos tiempos gracias a las innovaciones tecnológicas y el desarrollo de las telecomunicaciones. Estos territorios designan grandes esfuerzos a la renovación urbana, al mejoramiento ambiental, a la imagen urbana, al espacio público “y sobre todo a la rehabilitación de áreas urbana degradadas física, social y económicamente” repercutiendo directamente sobre la sociedad (Vegara y De las Rivas, 2004, p.282).

Estas ciudades inteligentes asumen el compromiso de legar a las generaciones futuras un territorio más cuidado que el que han recibido y con intacto potencial de desarrollo. Hoy día se comprueba que invertir en paisaje y en la mejora ambiental de las ciudades y de los territorios es una de las actividades más rentables económicamente y con importante impacto social (Vegara y De las Rivas, 2004, p.282).

A su vez, se demuestra que un adecuado diseño urbano permite mejorar la capacidad competitiva de una ciudad. Kajamulo (2012), plantea que una ciudad inteligente es capaz de ofrecer sistemas educativos y de salud accesibles y de calidad, promueve el mantenimiento y aumento de espacios verdes, parques y espacios de recreación, inclusión de ciclo vías y caminos peatonales, un sistema de transporte innovador, seguro y sostenible para todos los ciudadanos, mejoramiento de servicios públicos y desarrollo de viviendas en las zonas más pobres.

Cebrian et al. (2012), definen el propósito de una *Smart City* como la “gestión eficiente entre todas las áreas de la ciudad: urbanismo, infraestructuras, transporte, servicios, educación, sanidad, seguridad pública, energía, satisfaciendo a su vez a los ciudadanos tomando la innovación tecnológica y la cooperación entre agentes económicos y sociales como los principales motores del cambio” (p.16). En su libro se definen ciertas pautas que las ciudades deben contar para considerarlas como ciudades inteligentes:

- Infraestructura tecnológica: redes de información como mecanismos de comunicación, plataformas inteligentes, infraestructuras eco eficientes.
- Estrategia energética: uso de energías renovables, sistemas de almacenamiento y aprovechamiento de la energía.
- Gestión y protección de los recursos: ordenación del territorio y de los recursos basados en criterios de sostenibilidad, cooperación entre administraciones.
- Servicios: desarrollo de nuevos modelos que permitan integrar servicios públicos y privados.
- Gobierno: accesibilidad de datos, transparencia en la gestión, aplicación de políticas sostenibles.

Por su parte, la arquitecta Ester Higuera (2008) para definir ciudades inteligentes se basa en los siguientes puntos:

- Estudio apropiado de la densidad urbana.
- Complejidad y variedad de tipologías y morfologías edificatorias.
- Propuestas para usos mixtos.
- Sistema de espacios libres y zonas verdes.
- Optimización de redes de abastecimiento e infraestructura urbana.
- Equipamientos integrados a las distintas zonas de la ciudad.
- Gestión sostenible del tráfico urbano.
- Valoración ambiental del suelo.
- Reducción y reutilización de residuos sólidos urbanos.

Pese a que se manejen distintos enfoques, es claro que las ciudades inteligentes tienen como finalidad actuar sobre el medio ambiente, la calidad de vida de las personas, la sostenibilidad, la eficacia de recursos y buscan la cohesión y la igualdad social logrando así la inserción de todos los ciudadanos.

2.4 ENFOQUE PARTICIPATIVO

El siguiente enfoque trata sobre la participación social en relación con la planificación y diseño urbano en las ciudades, con el fin de evaluar la incidencia que tiene la comunidad, en los últimos tiempos, en el diseño de la misma. Las iniciativas de participación ciudadana en el urbanismo determinan una “nueva forma de gobernanza urbana complementaria al urbanismo tradicional” (Cámara, 2012, p.12). “Hoy en día se puede afirmar que existe consenso a nivel mundial sobre la necesidad y beneficios de incorporar a la ciudadanía en la gestión pública”, sumado al incremento de la conciencia sobre los problemas sociales y ambientales, se puede sostener que la participación en los últimos años ha crecido significativamente.

Algunos autores plantean que “una de las principales razones de ello es la débil representación de quienes han sido democráticamente elegidos, o la falta de estos” (Fernández, 2012, p.94-95). Por su parte, Vegara y De las Rivas (2004) plantean que el denominado Movimiento Social Urbano surge como respuesta a las contradicciones de la ciudad de la revolución industrial y ante la gravedad del deterioro, segregación y conflictividad social en las ciudades” (p.126).

Hacia mediados del siglo XX, “la participación social comenzó a tener ascendente importancia”, logrando una efectiva aceptación en diversas partes del mundo” (Mattos, 2005, p.1). Fernández (2012), profesora de urbanismo en la Universidad de Chile, afirma que se espera que la ciudadanía forme parte de las “cuestiones públicas, creando y desarrollando organizaciones que representen la diversidad de intereses de la comunidad. La participación tiene la virtud de contribuir y generar una relación de colaboración y de respeto mutuo entre el Estado y la ciudadanía” (p.98).

El principal fin de la participación ciudadana pasa por lograr soluciones para la ciudad, proteger el medio ambiente, mejorar el bienestar colectivo, dándole un mayor protagonismo en las decisiones a los principales destinatarios, en este caso, a la población. Aunque las iniciativas de participación ciudadana no son algo nuevo, están viviendo un momento clave gracias a los cambios de mentalidad y gracias a los avances tecnológicos, que logran que la participación sea más rápida, fácil y económica, y a su vez, se logra difundir y ampliar el alcance de la información y de propuestas más rápidamente. Los elementos de comunicación y difusión son una fuente clave para que la sociedad esté informada, de esta manera, personas con perfiles diferentes a través de redes sociales, páginas webs o aplicaciones logran conseguir un objetivo compartido: una mejor ciudad (Cámara, 2012).

“Participar significa que la gente sea capaz de estar activamente presente en los procesos de toma de decisiones que atañen a lo colectivo” (Guillen, Sáenz, Badii, Castillo, 2009, p.180), promoviendo los procesos de democratización. La OECD, Organización para la cooperación y el desarrollo económico (2006), considera que al fomentar la participación ciudadana los gobiernos locales dan como resultado mayor eficacia y efectividad en la actividad gubernamental (Guillen, et al., 2009).

Los niveles de participación pueden variar dependiendo de las ciudades y el régimen de las mismas, pero al solicitar y aceptar la participación ciudadana como proceso de toma de decisiones “las instituciones públicas se esfuerzan por responder a la expectativa de los ciudadanos, que esperan que se escuche su voz y que se considere su punto de vista”. Para que la participación sea continua, y no únicamente en momentos puntuales se crean organismos de carácter permanente para abordar la gestión urbana desde una perspectiva que integre los diferentes ámbitos y sectores en un mismo organismo (Guillen, et al., 2009, p.185). “La participación consiste en activar procesos en que los ciudadanos, en colaboración por especialistas, puedan incidir en las decisiones sobre el futuro de la ciudad” (Vegara y De las Rivas, 2004, p.134-135)

Vegara y de las Rivas (2004, p.136) plantean las siguientes condiciones para que una participación ciudadana sea efectiva:

- Cohesión moral de los ciudadanos que pretender llevar a cabo una participación guiada por unos ciertos objetivos.

- Capacidad de comportamiento organizativo.
- Liderazgo competente.
- Conocimiento de los temas en debate para tener una idea más precisa de los medios adecuados para conseguir los objetivos.
- Consciencia entre los objetivos que se persiguen y la eficacia del mecanismo de la participación.

La propia planificación debe estar abierta a la participación, facilitando formas de comprensión del futuro y de sus incertidumbres. No existe un dilema entre participación e innovación. (...) La sociedad urbana debe poner en valor su potencial colaborativo, reinventar el gobierno urbano al servicio no solo de la eficiencia económica, sino de la construcción de *Smart Communities* (Vegara y De las Rivas, 2004, p.143).

La participación ciudadana busca lograr una mejor calidad de vida para las personas, formando parte de la planificación de la ciudad y lograr una ciudad más habitable. Guillen, et al. (2009) afirma que “las sociedades modernas buscan ejercer el derecho a la participación”, buscando un cambio de actitud de los representantes.

En el caso de Vancouver, es posible identificar el inicio del proceso de la participación ciudadana con la toma de poder por parte del partido TEAM (el cual será explorado en el capítulo 4), a inicios de 1970, dando un enfoque diferente a la sociedad ya que comienza un aumento de la participación pública, y en cierta medida la comunidad forma parte en el proceso de toma de decisiones para la ciudad.

2.5 CRITERIOS DE EVALUACIÓN

Los rankings de ciudades se convirtieron en un instrumento para evaluar el atractivo de las regiones urbanas. Para evaluar las ciudades habitables *Economist Intelligence Unit* (EIU, unidad de negocios independiente dentro del grupo *The Economist*) en su ranking anual realiza estudios comparativos en los cuales se evalúa y clasifica a las ciudades en función de las diferentes características: cultura y medio ambiente, educación, estabilidad, infraestructura y salud. Las ciudades se enfrentan a nuevos retos, y dependiendo de cómo se afrontan les permite posicionarse como referentes para otras ciudades.

Según *Economist Intelligence Unit* los indicadores mencionados componen un porcentaje que influyen en el puntaje final de cada ciudad; en el caso de cultura y medioambiente, este equivale a un 25 por ciento del total y considera la disponibilidad de eventos culturales y deportivos, restricciones sociales y religiosas, el nivel de corrupción y el clima. La educación representa el 10 por ciento y se mide indicadores de la educación pública, la calidad de la educación privada y su disponibilidad. En estabilidad se considera la actitud de las ciudades frente a conflictos civiles, militares y de violencia lo que equivale a un 25 por ciento. Infraestructura por su parte corresponde al 20 por ciento y se evalúa la calidad del transporte público, de las conexiones dentro de la ciudad, del sistema de abastecimiento de agua y de energía. La salud a la cual también le corresponde un 20 por ciento analiza la calidad y disponibilidad de los servicios de salud pública y privadas.



Fig. 2.4.0 Imagen referente a los cambios de habitabilidad en ciertas ciudades (izda.) y cuadro comparativo de las ciudades con mejor y peor calidad de vida (dcha.)

Según el ranking para el año 2016, Melbourne se ubica en el primer lugar por sexto año consecutivo, seguido por Viena (puntaje de 97.5) y Vancouver (puntaje de 97.3). De acuerdo al EIU, estas ciudades tienen un buen nivel de vida, buena infraestructura en su sistema sanitario y bajos índices de delincuencia. Inevitablemente las ciudades menos habitables son aquellas que sufren de elevados índices de pobreza, agitación política y guerras.

3. VANCOUVER: REGIÓN Y CONTEXTO

Ubicada al suroeste de la provincia de British Columbia en Canadá, la ciudad de Vancouver se implanta en un puerto natural comprendido entre el estrecho de Georgia -afluente del océano pacífico- y la cordillera occidental de América del Norte. La Ciudad está limitada al norte por el fiordo¹ de *Burrard Inlet*, y se extiende 10 kilómetros al sur hasta el río Fraser comprendiendo un área de 114 km². Cabe señalar, para evitar confusión, que la ciudad de Vancouver no se encuentra incluida en la isla de Vancouver – Isla occidental contigua al distrito de Vancouver –, y que la ciudad tampoco incluye los distritos limítrofes de *West Vancouver* y *North Vancouver* indicados en la fig. 3.1.0.

La ciudad de Vancouver se enumera como la 4^{ta} ciudad más densa de Norte América después de Nueva York, San Francisco y ciudad de México, con un aproximado de 5400 personas por km² y 640 mil habitantes según el censo oficial de 2016. A su vez, Vancouver ha sido el lugar de una diversidad creciente de culturas, particularmente asiáticas, aspecto que se refuerza año tras año con la llegada de miles de inmigrantes que vienen atraídos por la calidad de vida de Vancouver. Actualmente esta es la ciudad con mayor diversidad étnica en Canadá, con un 52% de sus residentes con lengua materna no inglesa.

Vancouver al igual que su región, se distinguen por su notable patrimonio natural rodeado por un escenario de mar, llanura al Sur y cercado por las montañas costeras *North Shore* al Norte. Este patrimonio natural es, en gran medida el factor responsable de la configuración actual de la ciudad, no solo dado por los recorridos panorámicos y paseos marítimos sino también por la integración de estos escenarios como elementos articuladores de la ciudad. Estos paseos marítimos a su vez contienen la península de Vancouver en lo que se conoce como *Stanley Park*, el parque urbano más grande a nivel regional, que constituye un área de 405 hectáreas anexo al área metropolitana.

Si bien su entorno costero montañoso contribuye en gran parte al atractivo de la ciudad, es el enfoque innovador de Vancouver en materia de planificación lo que lo ha dado a conocer como un modelo exitoso. Esta ciudad ha emergido en los últimos 40 años como una ciudad modelo para Norte América, debido a las prácticas urbanas y sociales que se han implementado, para lidiar con la dispersión demográfica en busca de la consolidación mono céntrica del área metropolitana. Según Trevor Boddy, Sub-Director de Planificación de la Ciudad de Vancouver y uno de los principales promotores del modelo urbano, Vancouver ha roto muchas de las reglas clásicas de planificación urbana en Norteamérica, frenando las intrusiones de las autopistas, reforzando la diversidad y promoviendo el desarrollo de barrios residenciales céntricos (Punter, 2003).

Este desarrollo nace, en parte, sobre la base de la desvinculación de las imposiciones globales modernistas y de la exploración de un sistema urbano que sea adaptable a los retos urbanos actuales. Vancouver ha recibido numerosos premios por su planificación (Centro de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos en

¹ Fiordo: Estrecha entrada de mar creada por la inundación de un valle excavado o por acción de glaciares el cual se extiende hacia el interior del terreno. Enciclopedia Británica Academic Edition. Consultado el 16 de enero de 2017.

1996), y ha sido enumerada como una de las ciudades más habitables (*Economist Intelligence Unit*) gracias a los consistentes altos estándares en la calidad de diseño de desarrollo.

John Agnew en su libro *Place and Politics* de 1987 argumenta como la práctica y el comportamiento político son características propias relacionadas plenamente con el lugar geográfico. Dado que con esta investigación se busca dar soporte a que el desarrollo del *vancouverismo* surge a causa de políticas dentro del contexto local, resulta imprescindible el análisis de su lugar y región como punto de partida. Este capítulo por lo tanto se divide en dos puntos; el primer punto explora bajo que marco político, social y geográfico la ciudad de Vancouver se implanta actualmente, dando una visión de su estructura regional y ordenamiento territorial, y el segundo punto pretende dar foco al área de estudio elegida a partir de la zonificación de 3 sectores definidos por su arquitectura y su programa.



Fig. 3.0 Columbia Británica, la provincia más occidental del Canadá

3.1 POLÍTICA REGIONAL Y ESTRATEGIAS DE PLANIFICACIÓN

Desde mediados del siglo XX, América del Norte ha manifestado un interés en las estrategias de planificación regional como respuesta a los problemas relacionados con la segregación urbana, la equidad social, la calidad de vida y la protección medioambiental. La región de Vancouver se muestra como un claro ejemplo de este

nuevo regionalismo que buscan contrarrestar el crecimiento policéntrico y fragmentado políticamente, el cual muchas veces con demografías y regímenes diversos dan a lugar a un verdadero mosaico en términos de forma física y estructura social (Wheeler, 2002).

Con el objetivo de la coalición política, es que en 1962, a cargo de Harry Lash se adopta la creación del distrito regional *Greater Vancouver* (recientemente renombrado *Metro Vancouver* en 2007) el cual integra junto a la ciudad de Vancouver otras veinte municipalidades independientes, un área electoral y un tratado de primera nación². A pesar de que estas municipalidades varían sustancialmente en cuanto a su geografía, área, población y composición demográfica, es el distrito regional el encargado de proveerle todos los servicios de manera eficiente protegiendo la calidad de vida de la región.



Fig. 3.1.0 Distrito regional Metro Vancouver (en blanco) y el distrito de Vancouver (en rojo)

Metro Vancouver (con su capital en Burnaby) tiene como fin crear un marco para la toma de decisiones regionales sobre el uso de la tierra, el transporte y la administración de los recursos y servicios básicos como lo son el agua potable, el drenaje y la calidad del aire y la vivienda económica entre otros. A su vez, este se encarga de la gestión del crecimiento regional por medio de la adopción de planes estratégicos y funciona como un foro de discusión en donde se plantean temas significativos de la comunidad a nivel regional.

² Según la terminología oficial; Tratado de primera nación es un término que entró en uso común en los años 70 para substituir la palabra "indio". Aunque el término primera nación es ampliamente utilizada, no existe una definición legal de la misma. Entre sus usos, el término "pueblos de las Primeras Naciones" se refiere al gobierno de los pueblos indígenas de Canadá; en el caso de Metro Vancouver es la llamada Tsawwassen.

Si bien este funciona como el medio regulador de la administración de los servicios regionales, la planificación regional y municipal se realiza en colaboración con los líderes de los municipios miembros, el gobierno y otras agencias no necesariamente públicas. Este tipo de estructura involucra a políticos para formar parte de la discusión asegurando un flujo de información entre los miembros que ofrece nuevas oportunidades para intervenir en la política regional.

Metro Vancouver a su vez, está estructurado a partir de cuatro entidades; el *Distrito regional de Metro Vancouver* (GVRD), el *Distrito de Alcantarillado y Drenaje* (GVS y DD), el *Distrito del Agua* (GVWD) y la *Corporación de viviendas* (MVHC). Cada entidad cumple objetivos específicos y proporciona diferentes estrategias de desarrollo para adaptar las infraestructuras existentes a una visión que comparta las bases de la noción de habitabilidad.

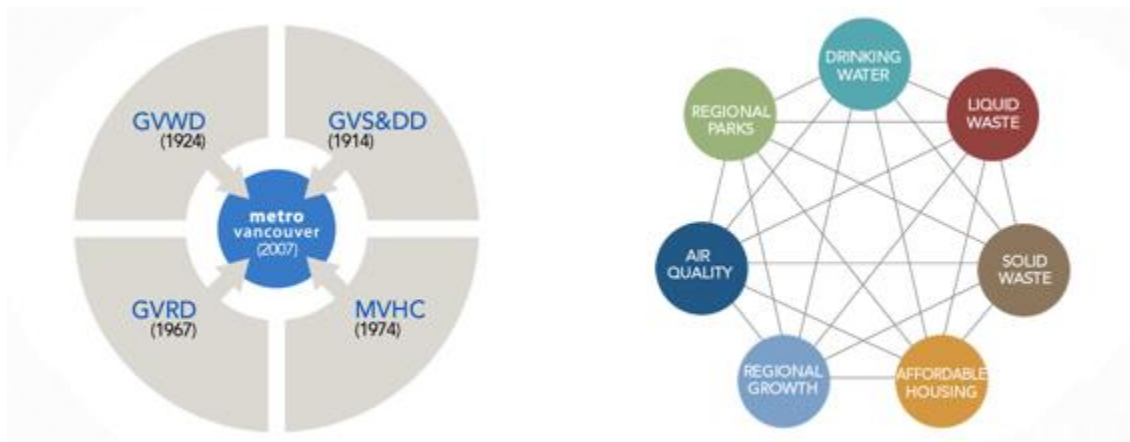


Fig. 3.1.1 Diagrama estructural de Metro Vancouver (izda.) y diagrama de servicios regionales (dcha.)

La estructura de cada una de estas cuatro entidades se rige por un consejo de administración independiente compuesto por representantes (denominados directores de junta) elegidos por los respectivos miembros participes del servicio. Dado que hay una gran diferencia demográfica entre las diferentes municipalidades, el número de directores de cada entidad está determinado por el número de residentes de la municipalidad (un director por cada cien mil habitantes). Análogamente el número de residentes por distrito pautan el valor del voto de cada director de junta, siendo un voto por cada 20.000 habitantes.

La organización interna con la que se rige Metro Vancouver tiene ciertas características que refuerzan la autoridad y autonomía de cada uno de los municipios miembros, pero a pesar de que esta modalidad administrativa busca equilibrio y la toma de decisiones democráticas resulta interesante como en algunos casos existe un poder desproporcionado de las pequeñas municipalidades, dado por la propia estructura. Este es el caso que mencionado por Corrigan (2014), miembro de la junta directiva de Metro Vancouver, ocurre con la municipalidad de Belcarra que con una población de no más de 700 residentes tiene el mismo peso político dentro del consejo que otras municipalidades que tiene casi 20.000 habitantes, como por ejemplo Pitt Meadows (18.648) o White Rock (19.250). Este último caso, disputado hace ya cinco años, refleja que a pesar de que el modelo de gobernanza canadiense busca dar voz y voto a cada municipalidad equitativamente, todavía existen ciertos procesos que desequilibran la balanza, aun mas cuando se trata de municipios pequeños.

El proceder administrativo y la gobernanza de *Metro Vancouver* presentan ciertas diferencias, en contraposición con la burocracia metropolitana tradicional, debido a dos particularidades. La primera es el proceso de planificación discrecional el cual se implanta tanto a nivel regional como local. Este proceso busca alinear los objetivos de desarrollo de la ciudad y la región como un conjunto, priorizando un lineamiento integro previo a determinar acciones particulares para los entes individuales. La segunda particularidad es la cantidad de fases que este supone, generada por la búsqueda de la integración de manera participativa de todo aquel ciudadano que quiera formar parte del desarrollo de la ciudad, a partir de un extenso programa que incluye diferentes modalidades de diálogos y conferencias comunitarias. Como lo vamos a ver posteriormente, la participación local tuvo un enorme peso no solo para el origen del plan regional sino también para el *vancouverismo*, y por esta razón es que aun de manera de tradición forma parte de la base de la pirámide del desarrollo local y regional.

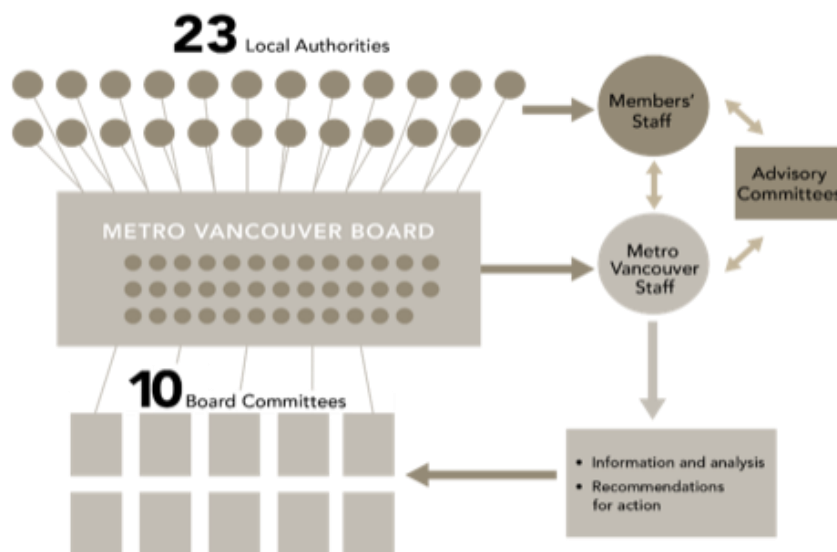


Fig. 3.1.2 Representación gráfica del modelo administrativo de Metro Vancouver

La historia de la planificación en la región manifiesta un enfoque de gobernanza fundado en la toma de decisiones a partir de la consultoría, la negociación, la asociación y la participación voluntaria con los residentes. Estos son valiosos componentes de la gobernabilidad metropolitana desde el punto de vista del nuevo regionalismo (Friesen, 2014, p.3).

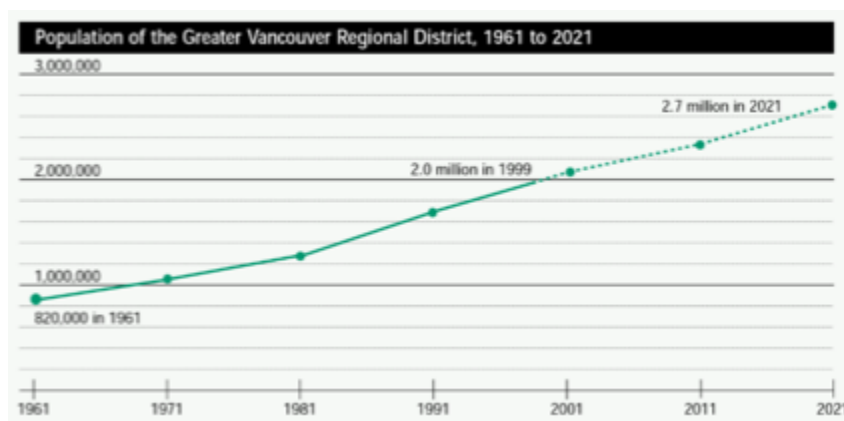


Fig. 3.1.3 Grafica demográfica del distrito regional Metro Vancouver

La región de Metro Vancouver ha sido una enorme atracción para inmigrantes ya desde la creación del distrito regional. Este ha experimentado un rápido crecimiento demográfico previo al SXXI, pasando de una población de 1.082.187 en 1971 a 1.831.665 en 1996, un aumento acumulado de casi el 70 por ciento. De este crecimiento sólo el 11,7% fue en el distrito de Vancouver y sólo el 19,7% ocurrió en el núcleo metropolitano (Ray Tomalty, 2002).

La gestión del crecimiento demográfico es una dimensión crítica que tiene un impacto no solo en términos de uso de tierras agrícolas o espacios verdes, sino que está directamente relacionado con costos de infraestructura, caminos, recursos naturales, calidad del aire y medios de transporte.

Debido a que la experiencia global ha demostrado que el crecimiento de la población no puede ser detenido por reglas o regulaciones, es por medio de la adopción y aplicación de un plan estratégico dentro del marco regional de Metro Vancouver que se busca afrontar estos cambios sociales, económicos y ambientales de la región. La estrategia regional de crecimiento es un marco a largo plazo para el futuro de la región la cual si bien no tiene objetivos estáticos estos se pueden categorizar en torno a cuatro planes de acción; la protección de las zonas verdes, el desarrollo de un área metropolitana compacta, la formación de comunidades completas³ y la diversificación de opciones de transporte. Estos planes, esencialmente reaccionan frente a las diferentes condicionantes que les exige su contexto (LRSP).

Los planes regionales iniciales de finales de SXX se han centrado principalmente en la habitabilidad, respondiendo al reto de rápido crecimiento poblacional. Fueron estos mismos los que en parte le han generado una reputación global a Vancouver y los que pusieron las bases para el próximo desafío regional. Según el censo oficial de 2016 la región de Metro Vancouver abarca actualmente unos dos millones cuatrocientos mil habitantes y con una densidad de 854.6 habitantes por km² lo que lo convierte en el distrito regional de British Columbia de mayor densidad poblacional (Fig. 3.1.4).

³ Comunidades completas es un concepto que nace con el movimiento de la ciudad jardín y busca satisfacer las necesidades básicas de todos los ciudadanos de una comunidad, independientemente de los ingresos, cultura o ideologías políticas mediante la planificación integrada del uso de la tierra, la planificación del transporte y el diseño comunitario. Si bien la aplicación de este término varía según la comunidad, los elementos que fundamentan este concepto son la densificación, la diversidad de viviendas y usos de tierra y la elección de transporte (Allison, 2012, p.3 – 9).



Fig. 3.1.4 Distribución demográfica en los distritos de Metro Vancouver

Si bien esta distribución demográfica surge en parte dada por la propia estructura organizativa urbana, la geografía y protección de zonas verdes también han tenido un importante papel en cuanto a la forma, extensión y densidad de los asentamientos. En cuanto a la geografía; esta está cercada por montañas al Norte y al este, por el mar hacia el oeste y por el paralelo 49 (límite internacional con Estados Unidos) al Sur.

Por otro lado, la estrategia regional ha pautado una estricta protección de áreas verdes, principalmente al Norte de la región, las cuales también forman parte de esta limitante urbana abarcando más del 60% del área total del distrito regional (*Statics Canada*) (fig. 3.1.5). Este conjunto de restricciones ha influido en la densificación y la dirección del crecimiento; “Sólo hay tierra plana disponible para la urbanización, no tanta como para la fabricación industrial a gran escala; como resultado, la forma urbana está más concentrada que el típico conglomerado norteamericano” (Berlowitz, 2005, p.48).

Otro factor que ha impuesto límites reales a la expansión suburbana es la *Reserva de Tierras Agrícolas (ALR)*, instituida a mediados de los años setenta (...). Esta iniciativa ha servido no sólo para proteger gran parte de la base de tierras agrícolas de *Lower Mainlands* (regiones del Delta y Sur limítrofe con Estados Unidos), sino también para actuar como una barrera de contención urbana (Berlowitz, 2005). El sistema de parques regionales de *Metro Vancouver* abarca un total de 14.500 ha e incluye 23 parques regionales, tres reservas naturales, dos áreas de conservación ecológica y cinco vías verdes regionales. El sistema existe, en primer lugar, para proteger las importantes áreas naturales y ecosistemas de la región. Dentro de este contexto, el sistema brinda oportunidades para que la creciente y diversa población de *Metro Vancouver* se conecte, participe activamente y conozca su entorno (Metro Vancouver, 2016).

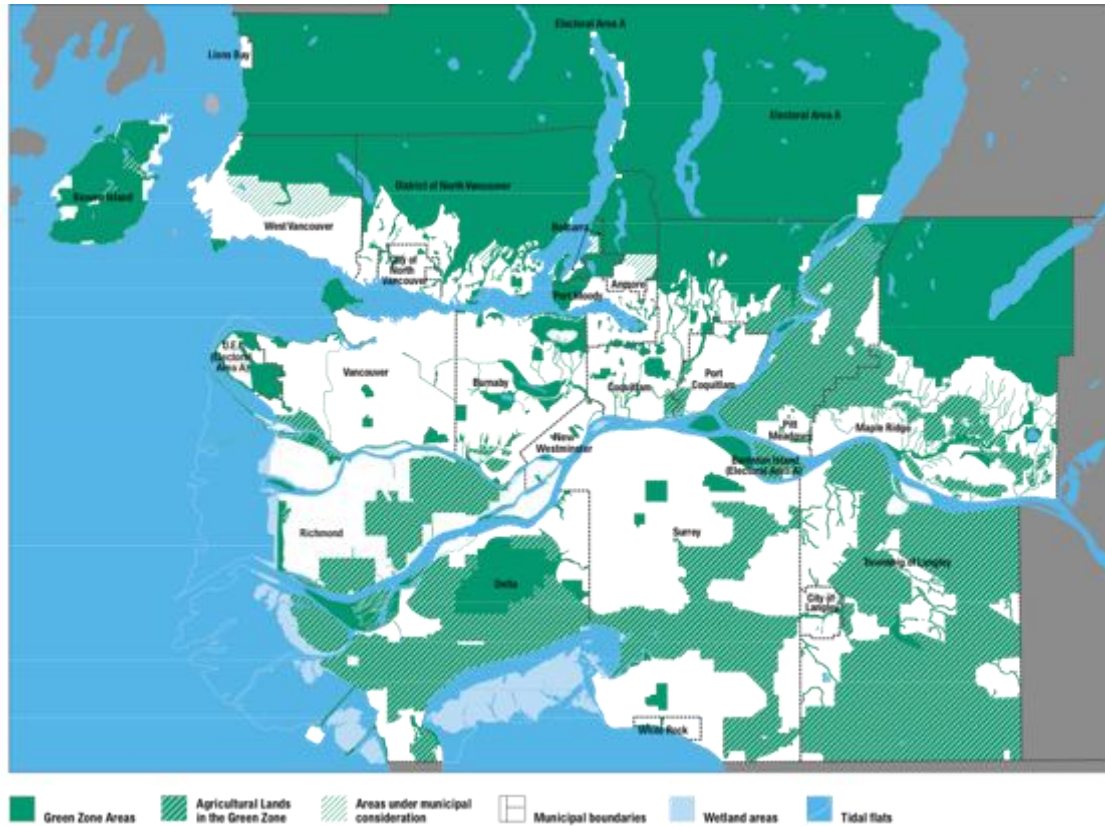


Fig. 3.1.5 Representación gráfica de las áreas protegidas

A su vez, estas características solidifican el segundo plan de acción mencionado anteriormente acerca del desarrollo de un área metropolitana compacta, el cual prevé que la mayor parte del crecimiento se realice en el área denominada GCA (*Growth Concentration Area*) referenciado en la Fig. 3.1.6. Esta área incluye únicamente los distritos de Vancouver, Burnaby, New Westminister, Coquitlam, Port Coquitlam, Port Moody, Anmore, Surrey y la esquina Noreste de Delta. Actualmente esta región constituye un 46% del total de la región metropolitana y tiene como objetivo primordial la consolidación demográfica de un 70% de los residentes de la región en GCA para 2031. La justificación detrás de la creación de los límites de la GCA fue minimizar la presión sobre la Zona Verde, disminuir la tasa de consumo de tierra urbana, crear un mejor equilibrio en cuanto a proximidad entre puestos de trabajo y vivienda, y la reducción de costos de infraestructura (GVRD, 2005).

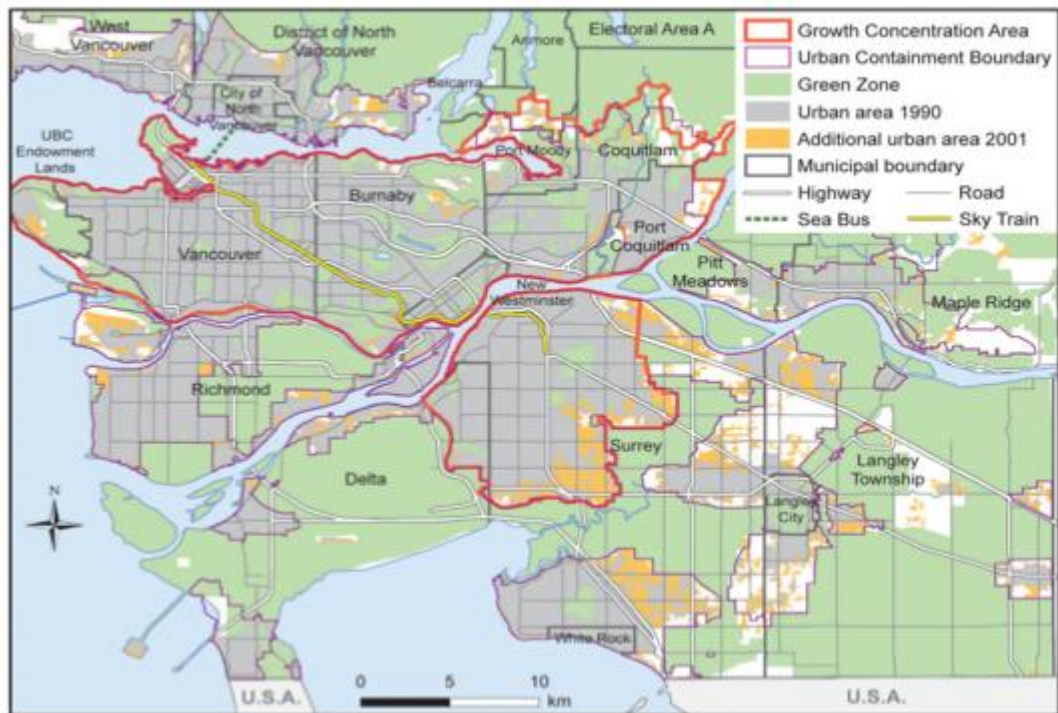


Fig. 3.1.6 Área de concentración de crecimiento (GCA)

Otro elemento que se enfatiza dentro de este marco regional es la importancia de la coordinación entre el uso de la tierra y el transporte, reconociendo que la ubicación de los puestos de trabajo y la vivienda determinan fundamentalmente dónde y cuánto deben viajar las personas, los bienes y los servicios (RGS, 2013). Por lo tanto, una de las visiones consiste en la gestión de un sistema de transporte eficaz a partir de la estrategia regional de transporte (RGS). Para ayudar a lograr esta visión, TransLink fue fundada como una autoridad integrada de transporte regional que brinda un plan de acción de transporte, que ayuda a comunicar toda el área regional (RTS, 2013). Al objetivo que se pretende llegar con esta estrategia es hacer posible que para 2040 la mitad de todos los viajes que se realizan en la región metropolitana sean caminando, en bicicleta o en transporte público.

Este objetivo describe un promedio regional y no pretende exigir un cambio rotundo de cualquier municipio en particular. Cada parte de la región es única y podrá soportar diferentes niveles de recorridos, ciclismo y rutas basadas según diferentes contextos, ubicaciones y etapas de desarrollo (RTS, 2014, p.5).

A pesar de que se pretende brindar la mejor infraestructura tanto de carreteras, ciclo vías y transporte público, la RGS también busca en colaboración con las otras partes tomar decisiones acerca del uso del suelo, ya que el desarrollo bien administrado de este alrededor de la infraestructura de transporte es la que mayor influencia tiene para maximizar la accesibilidad y utilidad del sistema de transporte. Estos a su vez son complementarios con los otros objetivos ya que maximizarán la funcionalidad de las comunidades compactas y completas contempladas en la *Estrategia Regional de Crecimiento* (RTS, 2014).

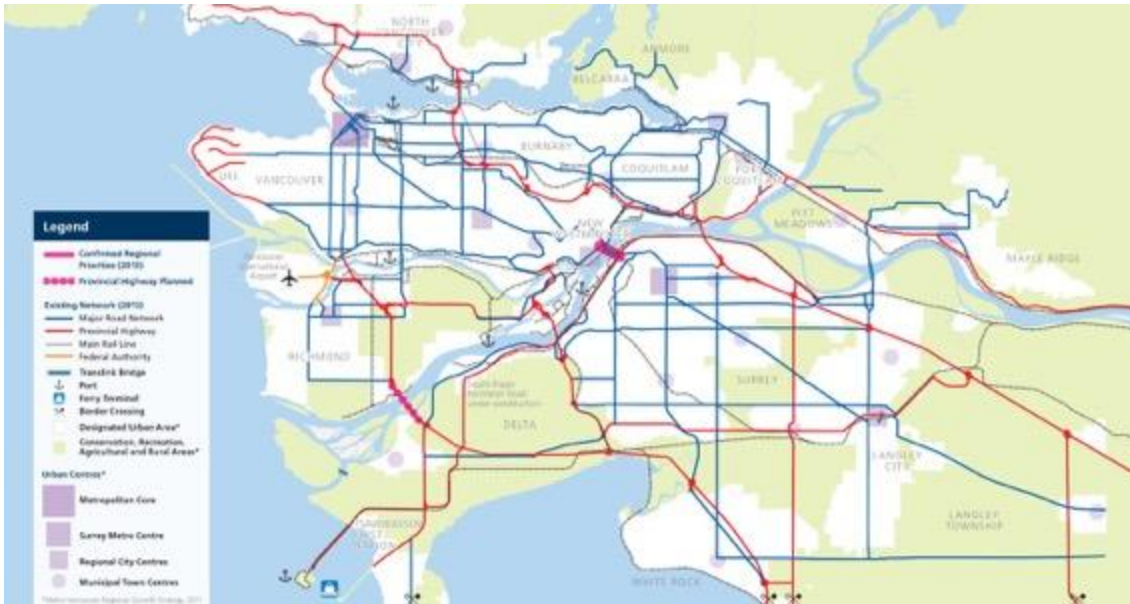


Fig. 3.1.7 Redes de transporte metropolitano de TransLink

Las implementaciones de estos planes dan como respuesta diferentes modalidades de accesibilidad a partir del uso del suelo; accesibilidad de transporte, de vivienda, de servicios, de espacios verdes, etc. En una era de restricciones fiscales, las mejores oportunidades se encontrarán en la cooperación de cada una de las partes; cada una por separado integran las actividades que afectan directamente la habitabilidad de la región y no pueden ser tratadas de manera aisladas.

La consolidación de estrategias de crecimiento dentro del marco regional, es indiscutiblemente uno de los elementos que más trascendió e impacto en la ciudad de Vancouver. Su primera implementación en 1976 con la propuesta La región habitable de Vancouver no solo marco las bases para los futuros planes estratégicos, sino que revoluciono enteramente el modelo de gestión que se venía aplicando. La filosofía del primer director de planificación regional Harry Lash, comprometió la noción de que los residentes son una pieza fundamental en el planeamiento regional y que el viejo sistema público de políticas y programas no se adapta a la complejidad de los cambios de la sociedad moderna (Lash, 1976).

"Hay una diferencia entre usar a la gente y cuidar de ellos, entre obtener ayuda para su propia agenda privada o ayudar a la gente a escribir un nuevo futuro. Es la diferencia entre la `co-optación´ y la cooperación, entre la manipulación y las relaciones humanas honestas" (Lash, 1976, p. 29).

Sin embargo, a pesar de que las estrategias regionales han tenido un tremendo impacto tanto en Vancouver como en los otros distritos, es indispensable para esta investigación poner también foco en la dirección administrativa local, ya que Vancouver presenta ciertas características políticas que permiten una mayor flexibilidad no solo frente a los otros distritos, sino que incluso frente a la región.

3.2 SECTOR DE ESTUDIO: ÁREA METROPOLITANA DE VANCOUVER

Ya desde principios de las décadas de 1950 Vancouver funciona bajo la legislación conocida como *Vancouver Charter* la cual le concede a la ciudad una mayor autoridad y poder que cualquier otro municipio en Columbia Británica. La aplicación de esta nace a causa de dos factores; el reconocimiento de los problemas característicos que enfrenta la ciudad a nivel local y la fuerte expresión ciudadana a tal movimiento (Cameron y Harkourt, 2007). Esta legislación ha ampliado el abanico administrativo permitiendo la creación de “reglas locales” que pretenden gestionar la ciudad con un lineamiento paralelo al de la región. Dentro de los poderes adicionales que se le concede a Vancouver indudablemente el más significativo es la regulación y el manejo del uso del suelo municipal, lo que ha permitido la exploración de nuevas modalidades de usufructo.

La existencia de un marco administrativo separado para el gobierno de Vancouver ha permitido más flexibilidad con sus políticas de planificación, contribuciones de costos de desarrollo y contribuciones de servicios comunitarios, ocasionando una mayor libertad para la experimentación municipal (City of Vancouver & City Planning Commission, 2017).

La gobernanza y la diligencia de estos poderes son ejecutados por medio del Consejo Municipal de Vancouver (Vancouver City Council) compuesto por un alcalde y diez concejales, los cuales cumplen un mandato de cuatro años. A su vez, dentro del ámbito político local también se encuentra integrada la Comisión de Planificación de la Ciudad de Vancouver, el cuerpo ciudadano más antiguo de la ciudad establecido en 1926 (City Planning Commission, 2017).

La Comisión es un órgano asesor de voluntarios compuesto por trece miembros de los cuales once son nombrados por el Consejo y dos son representantes electos por los residentes de Metro Vancouver. La Comisión posee un amplio mandato para considerar y asesorar al Consejo sobre asuntos relacionados con el desarrollo de Vancouver. La Comisión lleva a cabo este mandato mediante proyectos especiales sobre cuestiones pertinentes concretas para que formulen observaciones durante las deliberaciones del Consejo. En la ejecución de este cometido, la Comisión organiza conferencias, consultas, concursos, presentaciones e investigaciones sobre una variedad de temas incluyendo la vivienda, el ámbito público, el transporte, el compromiso público y los barrios (City Planning Commission, 2017).

Es importante destacar que las decisiones de planificación urbana generalmente no están en manos de los funcionarios locales de la Comisión, permitiendo que la mayoría de las decisiones que se tomen de esta naturaleza tengan una base con una proyección a largo plazo, evitando que estas se usen como herramienta política (Walsh, 2013).

Posiblemente lo más distinguido acerca de la gestión y la toma de decisiones en Vancouver es el nivel de participación ciudadana con el cual rige el gobierno. Si bien el origen de esta ciudad es semejante al de cualquier otra ciudad americana en términos urbanísticos, a partir de la mitad del siglo XX ha existido una enorme participación pública la cual ha tomado un rol fundamental en torno al proceder administrativo y las

directrices de gestión. En gran medida, el resultado del modelo urbano de Vancouver, es producto de un extenso proceso de adaptación de políticas locales a causa de la reflexión pública. Uno de los primeros proyectos, el más influyente, que surge a causa de este movimiento es el Plan Estratégico de la Región Habitable (*Livable Region Strategic Plan*) de 1976, el cual plantea las primeras bases teóricas de habitabilidad en la región; plan que hasta el día de hoy continúa siendo implementado.

La constante participación pública a lo largo del desarrollo de la ciudad ha convertido a esta en una parte vital del proceso democrático. Como fue mencionado anteriormente, si bien la comunidad apoya esta modalidad a partir de sus representantes en la Comisión, estos también participan activamente mediante conferencias, audiencias públicas y voluntariados (*City of Vancouver, 2017*). Dentro de este contexto de gobernanza, la comunidad es vista como el primer elemento a tener en cuenta previo a la aprobación de cualquier desarrollo ya sea arquitectónico o urbanístico. Para que esta triangulación de Consejo, Comisión y Comunidad funcione es esencial un libre flujo de opiniones con sólido respaldo; por esta razón se emplea una extensa base de datos de fácil acceso a toda la comunidad para permitir que se participe con una verdadera noción de los hechos (Cameron y Harkourt, 2007).



Fig. 3.2.0 Esquema estructural de gobernanza

A pesar de que el distrito de Vancouver está articulado en su conjunto por un mismo gobierno, existe un sustancial contraste entre lo que ocurre en el área céntrica de Vancouver y la periferia de este, lo que puede hasta resultar irónico dada la noción que este busca representar. Este distrito está dividido en veintitres barrios de los cuales los dos céntricos reflejan el modelo urbano que estudiaremos más adelante, con una arquitectura que se destaca por la verticalidad, la mezcla de programas y la alta densidad; mientras que los restantes barrios reflejan una realidad la cual se asemeja más al modelo urbano americano articulado principalmente por calles y con una densidad bastante más baja (Fig. 3.2.1).



Fig.3.2.1 Fotografía aérea que refleja el contraste urbano de la península de Vancouver y sus alrededores



Fig. 3.2.2 Delimitación barrial del distrito de Vancouver.

Por lo general la península de Vancouver es considerada como un área céntrica en conjunto, sin embargo, en algunos casos se diferencian los dos barrios más grandes nombrados *Downtown* y *West End*. La línea divisoria de estos dos barrios es la calle Burrard, proyectada en 1862, la cual delimita a su vez dos trazados urbanos diferentes. Como se ve en la Figura 3.2.3 la zona de *Downtown* presenta un trazado orientado hacia NE y el SO mientras que *West End* presenta un trazado perpendicular generando como resultado que la mayoría de calles de *West End* no logren cruzar la calle Burrard sino que rematen allí dándole mayor jerarquía a la calle Burrard (Berelowitz, 2005).



Fig. 3.2.3 Península de la ciudad de Vancouver y sus vías de circulación.

A pesar de esta división de barrios céntricos, existe otra división sectorial en la península la cual es fundamental considerar para esta investigación. Con el fin de una mejor comprensión de este, se ha desarrollado un mapa (Fig. 3.2.4) que representa las áreas (también nombradas como distritos) de mayor relevancia para el estudio del desarrollo urbano que sigue. Sin embargo, es importante aclarar que estos no representan estrictamente las regiones barriales con la cual la Comisión trabaja, sino que la sectorización está dada para poder ver las diferentes áreas que tomaron un rol protagónico en el desarrollo del modelo urbano de esta ciudad.

Cada uno de estas zonas ha tenido diferentes evoluciones a lo largo del desarrollo de la ciudad, siendo la década de 1960 la de mayores transformaciones a causa del establecimiento de un nuevo código de zonificación que permitió la construcción de edificios en altura, provocando como consecuencia un crecimiento sustancial en toda la península.

Actualmente estas zonas cumplen con una sección en el *Reglamento de Zonificación y Desarrollo* que determinan los límites de cada área en ese distrito. El método con el que se clasifica el uso de la tierra es considerado "absoluto" o "condicional". Los usos absolutos de la tierra son aquellos que cumplen con todas las regulaciones y provisiones del *Reglamento de Zonificación y Desarrollo*, mientras que las condicionales son aquellos que tienen algún impacto en la comunidad, pero pueden ser permitidas si son aprobadas por la *Junta de Permiso de Desarrollo* y el *Director de Planificación*. Generalmente los casos condicionales que rompen con la regla tienden a "pagar" los daños que le hacen a la ciudad por medio de la construcción de

4. EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE LA CIUDAD DE VANCOUVER

4.1 PRIMERAS INTERVENCIONES URBANAS

Fundada el 6 de Abril de 1886 la ciudad de Vancouver fue llamada así en honor al explorador británico George Vancouver que en 1793 lideraba una misión destinada a recorrer la costa oeste del Norte de América, donde se encontró con la Península de Burrard, región al suroeste de la provincia canadiense Columbia Británica. George Vancouver y el comerciante Simon Fraser con su tripulación fueron los primeros europeos de los cuales se tienen pruebas que desembarcaron en la actual ciudad de Vancouver. A partir de ese momento, la población indígena o como se refieren actualmente los canadienses *First Nations* comenzaron un proceso de cambio como sociedad.

El nombre de la provincia, Columbia Británica, se debe a que en 1858 se descubrió oro en el río Fraser (río que atraviesa la provincia) lo que provocó gran movimiento de estadounidenses hacia esa zona en busca de oro; ante el temor de toma de control por parte de americanos, los británicos, la declararon como una colonia británica.



Fig. 4.1.0 Mapa de la ciudad de Vancouver en 1886 dibujado en 1930. Nueve semanas después de su fundación Vancouver sufrió un fuerte incendio, pero a finales de ese año la ciudad ya estaba reconstruida.

Columbia Británica ha surgido como uno de los mayores exportadores de madera en donde el éxito sin precedentes de esta región comenzó en 1862 con el establecimiento del primer aserradero a orillas del río Fraser, en lo que es hoy Marpole. A partir de 1863 se construye un aserradero en *Moodyville* (hoy Vancouver del Norte), lo que dio comienzo a que varios aserraderos se instalen sobre la costa del islote. La madera de *Abeto de Douglas* era fácilmente accesible en la entrada de Burrard y era considerada una madera de calidad y valiosa, lo que convirtió a Vancouver en aquel entonces en uno de los puertos más prestigioso del mundo.

El área de Gastown se desarrolló rápidamente en parte gracias a los aserraderos ubicados próximos a esta zona y también debido a que el empresario local Jack Deighton en 1867 abrió un bar en esa zona sobre la costa de Burrard Inlet, lo que atrajo muchos trabajadores a instalarse por sus alrededores. A su vez, la región se vio fuertemente desarrollada a partir de la apertura del ferrocarril en 1887, ya que se eligió esta zona como estación final del ferrocarril transcontinental, *Canadian Pacific Railway*. La construcción del ferrocarril era un requisito previo para que Columbia Británica se uniera a la Confederación canadiense en 1871, siendo el primer tren transcontinental en Canadá. El desarrollo del ferrocarril y su ubicación como una ciudad portuaria impulsó la evolución de esta en un centro industrial promoviendo un desarrollo económico que atrajo a miles de trabajadores inmigrantes.

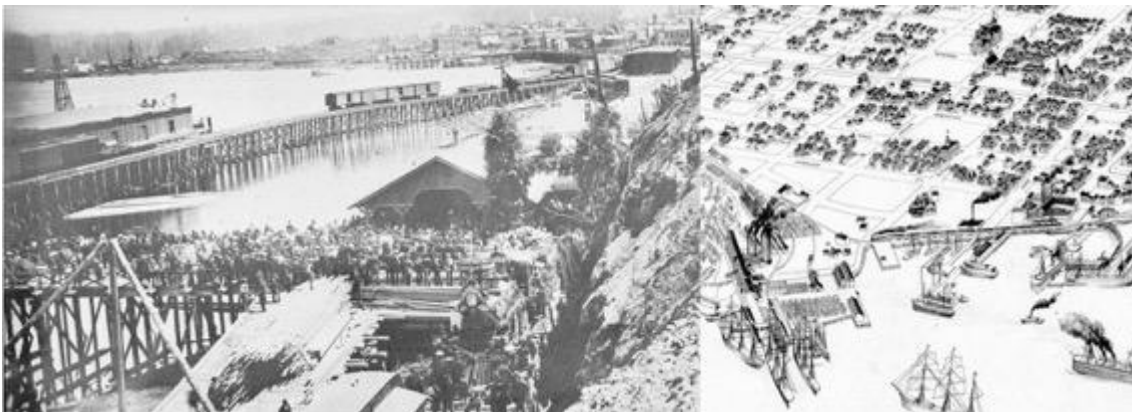


Fig. 4.1.1 1887 llegada del CPR transcontinental a lo que es ahora el final de Howe St (izda.) Hastings Mills 1898 (dcha.)

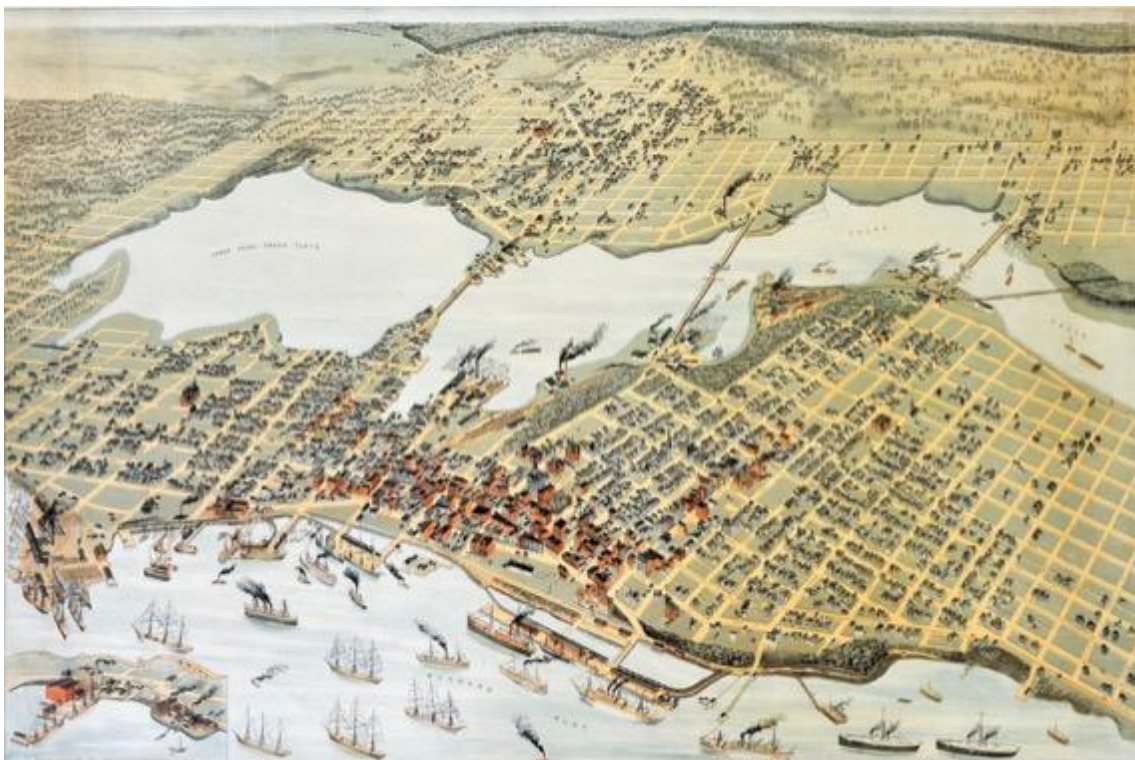
En 1890 Vancouver inauguró un sistema de tranvías eléctrico que generó un desarrollo inter-urbano a lo largo de lo que en la actualidad son las principales arterias de la ciudad, generando en ciertas zonas sectores comerciales, cualidades perdurables visibles hasta el día de hoy (Punter, 2003).

La trama de la ciudad y los límites de las propiedades fueron establecidos en un primer momento bajo la influencia de las líneas de ferrocarril y la presencia de las industrias sobre los alrededores. En las proximidades del False Creek la empresa de ferrocarril arrendó las tierras a operaciones industriales a bajo precio para fomentar la industria (Walsh, 2013).

Mapas de Vancouver a principios del siglo XX muestran como la ciudad se configuró de acuerdo a una lógica formal, así como también económica. Se dividió en varios distritos importantes, cada uno con un orden espacial y tejido diferente. “En Hastings y

Granville el patrón del tejido fue diseñado para estimular la especulación inmobiliaria y facilitar la distribución de recursos naturales y bienes manufacturados al puerto y a la terminal de ferrocarril” (Wiley, 2012, p.89).

La mayoría de las viviendas eran construcciones de madera, el estilo *bungalow* (*Edwardian, Craftsman* y *West Coast*) que se desarrollaron durante los años 1890 hasta 1930, formando varios de los barrios más antiguos de la ciudad especialmente los del lado oeste. En 1900 comienzan a ser construidas las primeras estructuras de acero generalmente destinadas a operaciones industriales que bordean el False Creek (Walsh, 2013).



.Fig. 4.1.2 Ciudad de Vancouver 1898 en donde se ve Gastown como el área más desarrollada

Luego de 25 años de la fundación de la ciudad (en 1912) Thomas Mawson, paisajista e urbanista británico visitó Vancouver, para presentar la visión que tenía sobre una ciudad futura. Para aquel entonces Vancouver ya estaba consolidada como una ciudad industrial próspera pero fuertemente contaminada, la cual carecía en gran medida de espacios públicos y de una articulación urbana. Mawson fue contratado por el *Comité de Parques*, organización enfocada al desarrollo de la ciudad y el mantenimiento de espacios públicos, el cual en una primera instancia solicitó el desarrollo de un plan que pudiera conectar el área de Coal Harbor y el Stanley Park. Mawson logró entregar cuatro planes en los cuales creaba diferentes modalidades de acceso al parque, sin embargo, ninguno de estos planes fue llevado a cabo (Walsh, 2013).

Anticipando el potencial de la ciudad de Vancouver, Mawson también desarrolló el primer *Master Plan* de la ciudad que reflejaba su fuerte filosofía de espacios públicos como principales articuladores urbanos a partir de los fundamentos esenciales de un paisaje urbano activo. El paisaje urbano activo surge como uno de los primeros

elementos característicos del *vancouverismo* que se introdujo en la cultura de planificación y de diseño, estableciendo valores que finalmente se adoptaron a medida que se introdujeron elementos urbanos adicionales (Berelowitz, 2005).

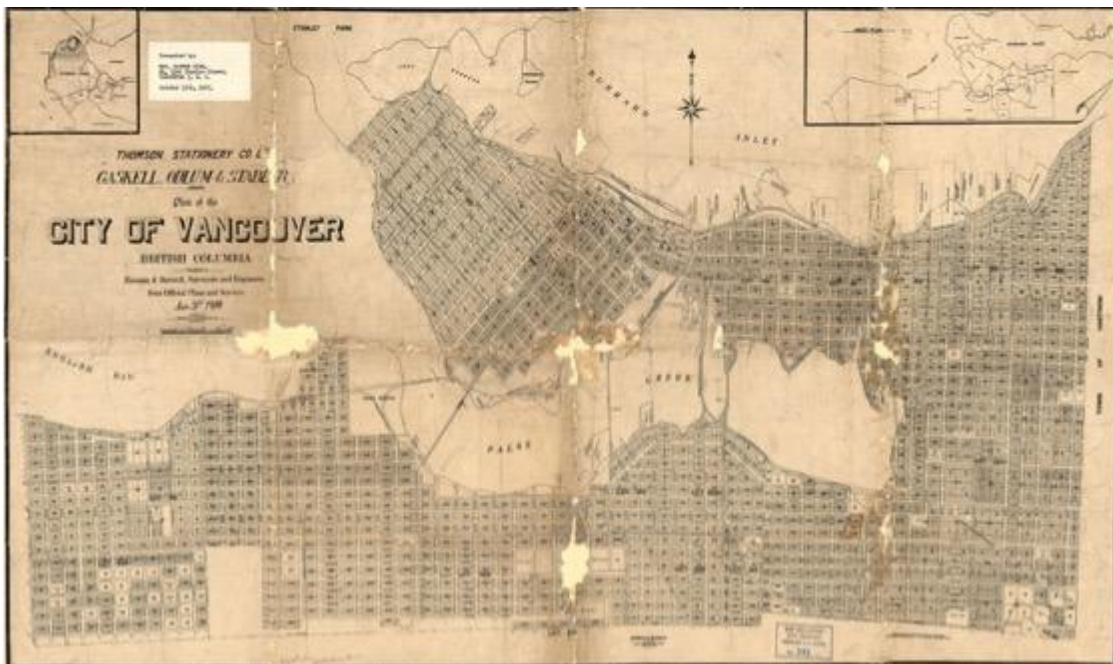


Fig. 4.1.3 Plano de Vancouver 1910

La definición de paisaje urbano activo es expuesta por Mawson como “una nueva forma de urbanismo centrada en peatones, adaptable al entorno y abierta a distintas fuentes de inspiración” (Walsh, 2013 p.43-44). Mawson (1911) sostuvo que el sistema de paisaje urbano activo debía estar constituido por una serie de parques, jardines y espacios abiertos conectados por bulevares o avenidas, o parques y jardines dispuestos de acuerdo con un plan integral extendido desde lo urbano hasta lo rural. Dentro de este también hace referencia a la presencia de árboles sobre todas las calles como un elemento fundamental de integración entre la naturaleza y lo urbano. El diseño de paseos costeros es un concepto igualmente introducido por Mawson, ya que en un principio la zona costera era ocupada solamente por industrias, y este busca reubicarlas fuera del centro liberando el perímetro costero con fines estrictamente recreacionales (Punter, 2003).

Mawson animó activamente a los residentes de Vancouver a aspirar a un futuro mejor en el cual los árboles plantados sobre las calles mejorarían las mismas y los parques públicos fácilmente accesibles generarían oportunidades de recreación para todos (...). Asimismo, fomentó la idea de que Vancouver podría convertirse algún día en un lugar mejor que un caótico centro industrial, donde el espacio público urbano fuese ameno a los ciudadanos (Walsh, 2013, p.98).

En su plan, propuso un paisaje integrado de ciudad y parque en el cual proyectó como eje central del plan la calle Georgia Street. El plan consistía en ensanchar esta avenida para convertirla en un gran boulevard peatonal que conectaría una serie de espacios públicos y edificios cívicos en todo su largo (Berelowitz, 2005). En este plan a su vez, integró elementos de los pasados planes previendo en su diseño que el parque Stanley se convierta en un monumento que marcaría el remate de un boulevard

monumental (Mawson, 1913). La percepción de Mawson para el desarrollo de la ciudad de Vancouver se asmila en parte al concepto expuesto de ciudad habitable en donde la búsqueda de la integración de la naturaleza a la trama urbana es vital para el desarrollo de un urbanismo enfocado para las personas.

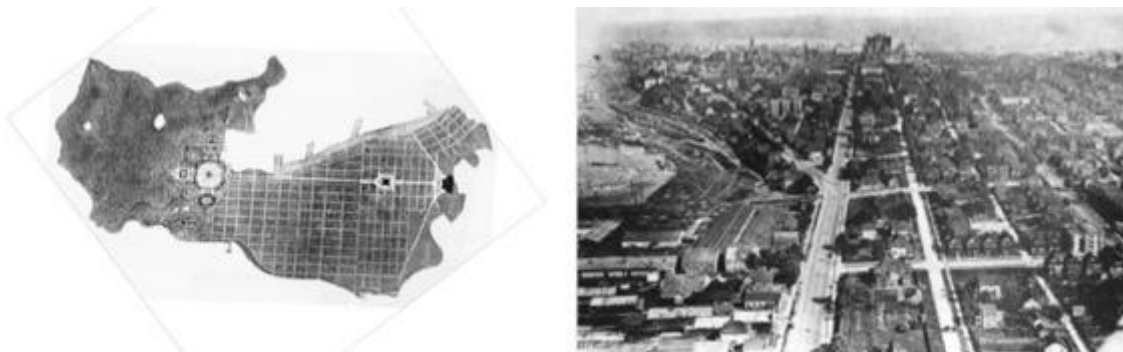


Fig. 4.1.4 Propuesta de Mawson para la península de Vancouver 1913 (izda.) e imagen de la calle Georgia como extensión del Parque Stanley (dcha.) (Mawson 1913)

A pesar de que en general las propuestas expuestas por Mawson para Vancouver fueron presentadas durante una época de prosperidad económica, estos fueron rápidamente superados por una desaceleración económica provocada por la Primera Guerra Mundial en 1914, lo que llevó a que los planes se catalogan como “inabordables” para el momento en el que se propusieron. Debido a esto, los ambiciosos diseños urbanos de Mawson no se concretaron en su totalidad, sin embargo, el riguroso y efectivo régimen de arbolado callejero que la ciudad ahora posee se estableció durante la época de Mawson y sigue de cerca las detalladas recomendaciones que este había publicado en 1911. La historia de la búsqueda de una nueva forma de urbanismo en Vancouver podría ser concedida a los primeros esfuerzos de Thomas Mawson para mejorar el ámbito público de Vancouver. Su trabajo estableció importantes precedentes para la eventual búsqueda de una nueva forma de urbanismo centrada en los peatones (Berelowitz, 2005).

Debido al impacto global de la primera guerra en 1914, Vancouver esperaría hasta 1926 antes de participar nuevamente en un proceso de planificación urbana, esta vez contratando al planificador estadounidense Harland Bartholomew, quien participó activamente durante dos periodos; de 1926 a 1929 y luego de 1944 a 1949 (Berelowitz, 2005). Hasta el momento no existía ningún plan para la ciudad, pero Vancouver venía creciendo rápidamente de una forma más orgánica que estructurada, manteniendo una población regional que alcanzaba las 300.000 personas y pronosticaba llegar a un millón para 1960. Harland Bartholomew tenía una misión diferente en Vancouver de la de Thomas Mawson; Mawson fue contratado por la *Junta de Parques*, una organización dedicada principalmente a la atención y mejora del espacio público, mientras que Bartholomew fue contratado por el Ayuntamiento de Vancouver, en los intereses de mejorar la organización funcional y la eficiencia de la ciudad en conjunto (Walsh, 2013).

Previo a los primeros trazados propuestos por los consultores estadounidenses Harland Bartholomew & Associates, una de las primeras iniciativas que este equipo tomo fue incitar a la Comisión a que considerara la necesidad de crear de un estatuto de zonificación provisional para proporcionar un desarrollo ordenado del nuevo plan de la ciudad. Así fue como un año después, se propuso un estatuto de zonificación que

permitió a los dueños de propiedades reemplazar las residencias familiares en el *West End* con edificios de mayor altura, siempre frente a la implicancia de que se mantuviera espacio verde. Este reglamento llevó a que este distrito prospere con la creación de los primeros apartamentos en el borde del centro de la ciudad de Vancouver y este serviría de base para una futura ordenanza de zonificación propuesta por el equipo americano (Bartholomew, 1928).

Harland Bartholomew & Associates trabajaron activamente durante cuatro años para producir un plan integral que incorporara numerosos informes y estudios detallados de manera de poder abordar diversas cuestiones incluyendo la ubicación del área comercial de cada barrio, el ancho y pendiente de las calles, la apariencia visual de las propiedades residenciales, y la distribución de un distrito de negocios (Walsh, 2013).

El primer plan propuesto en 1926 tenía como propósito re estructurar la ciudad y para ello necesitaba mejorar el flujo de tráfico, mejorar el transporte, zonificar la ciudad, generar espacios públicos y diseñar un nuevo centro cívico. Las calles de la ciudad ya poseían diferentes tramas según zonas y se generaban intersecciones desorganizadas que impedían un flujo de tráfico continuo.

Según los escritos de Bartholomew, se proponía ajustar el diseño de las calles y sus dimensiones eliminando irregularidades y ampliando ciertas arterias para generar un mejor flujo circulatorio dentro de la ciudad. Se propusieron ciertos modelos con un programa integral de cambios los cuales se preveían que se logren gradualmente ya que entendía que no era posible un cambio inmediato (Bartholomew, 1929).



Fig. 4.1.5 Propuestas de diferentes sectores de la ciudad para mejorar el flujo del tráfico

El ferrocarril eléctrico (Tram) era fundamental también para el desarrollo del plan por lo que se propuso mejorar su eficacia, analizando la distribución de la población y la dirección del flujo de tráfico. Asimismo, se planteó ampliar las vías existentes, generar nuevas vías e incluso se incentivó a la actualización de algunos métodos de menor escala como la emisión del pasaje del boleto para en conjunto lograr acelerar el proceso de desarrollo del plan (Bartholomew, 1929).

De igual manera que Thomas Mawson, Bartholomew consideraba que el desarrollo de espacios públicos accesibles y aptos para todos los ciudadanos era un componente esencial para la ciudad; basándose en sus análisis de donde existían las instalaciones actuales y donde eran necesarias, Bartholomew propuso no solo la expansión de algunos espacios públicos sino que fue más allá proyectando la ubicación de nuevos

centros como escuelas, hospitales y centros cívicos con el fin de demostrar cómo pueden coexistir en una urbanización residencial (Bartholomew, 1929).



Fig. 4.1.6 Propuestas representativas de Bartholomew para la ciudad

No basta con construir una ciudad limpia, saludable, ordenada y de buen funcionamiento (...), también se debe borrar de la mente del ciudadano la monotonía de las tareas cotidianas (...). Esto se puede lograr mostrando interés por el diseño y por varios factores que generen emoción para que se convierta en una ciudad recordada, amada, no por su capacidad de fabricar, sino por su capacidad de crear y concebir elementos bellos (Bartholomew, 1929, p.237).

El amplio interés de Bartholomew por lograr una ciudad más organizada, agradable y eficiente para sus residentes se veía en cada uno de los detalles de su plan; desde la reducción de la incidencia del humo provocado por las industrias en áreas residenciales hasta su manifestación por reorganizar cada rincón de la península de Vancouver realizando un detallado análisis de cada una de las manzanas. El modelo de Bartholomew de una "ciudad concéntrica con una zona comercial central rodeada de viviendas y zonas unifamiliares" ayudó al desarrollo de Vancouver durante las próximas cuatro décadas (Bartholomew, 1929, p.238).

A pesar del gran esfuerzo de Bartholomew y de su visión positiva sobre la ciudad, el plan propuesto nunca fue aprobado por el ayuntamiento de Vancouver y con el inicio de la Gran Depresión económica de 1929 el plan también se vio impedido nuevamente por condiciones económicas. A pesar de que estos planes nunca fueron adoptados oficialmente, ciertas nociones de ellos fueron trasladadas y los resultados son visibles en Vancouver actualmente. La distribución de parques, instalaciones recreativas y escuelas sigue la referencia del Plan Bartolomé, además, la red de calles arteriales y la ubicación de los distritos comerciales junto al desarrollo de un distrito de negocios en el centro también fueron recomendaciones del plan (Bartholomew, 1929).

No fue sino hasta 1925 que el gobierno provincial aprobó una ley que autorizaba a los municipios a establecer órganos consultivos de planificación. De este punto en adelante, la ciudad de Vancouver empezó a tener un mayor crecimiento, principalmente dado por que la comisión consultiva de planificación estaba compuesta por importantes figuras empresariales de la época (Berelowitz, 2005). Durante los años consecutivos, la ciudad de Vancouver siguió las prioridades de desarrollo enfocadas en servir a los intereses de los negocios y la industria local. La brecha entre los planes de Thomas Mawson y la reemergencia mucho más tardía de las políticas urbanísticas orientadas al diseño peatonal en Vancouver en 1968 estuvo dominada principalmente por los ideales de los planes de Harland Bartholomew (Walsh, 2013).

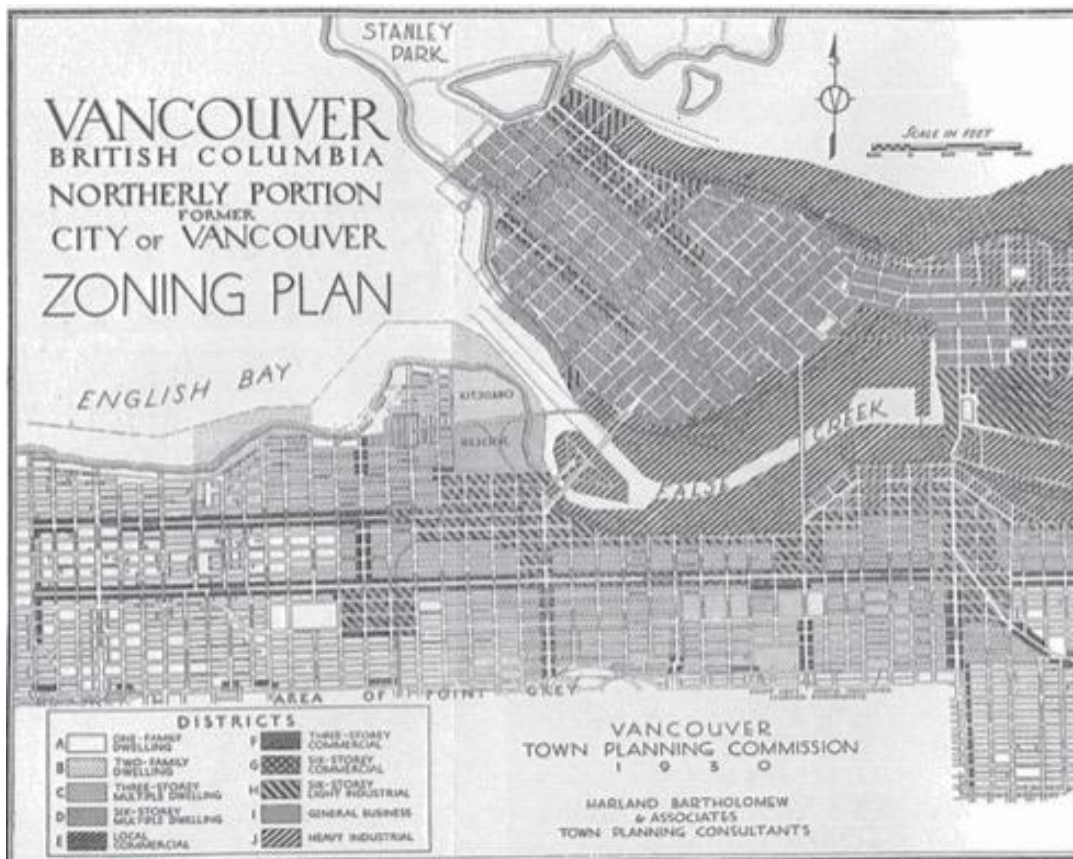


Fig.4.1.7 Plan propuesto por Harland Bartholomew & Associates 1929

Entre las renovaciones realizadas, las zonas urbanizadas, los nuevos edificios y los nuevos servicios sumados a la gran variedad de pequeñas intervenciones, Vancouver mostraba no solo buscar desarrollar la ciudad sino también seguir el ritmo marcado por las ciudades globales. En 1930, con el objetivo de figurar como una de las ciudades más destacadas en el contexto internacional, se comenzó a construir el aeropuerto internacional de Vancouver a unos 12 kilómetros del centro de la ciudad, lo que promovió a su vez que el turismo y el comercio internacional los que empezaran a tomar un rol más protagónico en la economía de la región (Punter, 2003).

En ese mismo año se comienza la construcción del puente *Lions Gate*, inaugurado en 1938, puente colgante que cruza el estrecho de Burrard y conecta la ciudad de Vancouver (en la calle Georgia) con el distrito Norte de Vancouver (*City of North Vancouver* y *West Vancouver*). Alfred Taylor, contratista, ingeniero y empresario, vio gran potencial a la zona Norte y West del distrito, y formó *British Pacific Properties Ltd.* que fusionada con la familia Guinness logró financiar la construcción del puente generando además mejoras en la ciudad como la construcción de tuberías de agua y la instalación de cableado eléctrico.

Cierto sector de la población, se manifestó en contra de la construcción del puente ya que creían que afectaría al Parque Stanley, pero la fuerte iniciativa por desarrollar el sector Norte del distrito se consideró como un elemento fundamental, disminuyendo el traslado desde las afueras hacia el centro de Vancouver a minutos. El puente fue diseñado con tres carriles para que el carril central cambie de dirección dependiendo el sentido del mayor flujo de tráfico



Fig. 4.1.8 Lions Gate durante su construcción 1938, Lions Gate en 1940 y en la actualidad visto desde Stanley Park

Además de otros cambios económicos y tecnológicos que tuvieron lugar durante la ausencia de Bartholomew en Vancouver, también se produjo un cambio significativo en el ambiente político; en 1937 se estableció un nuevo partido local llamado Alianza No Partidista (NPA, por sus siglas en inglés), que ganó rápidamente el control del gobierno de la ciudad y establecieron una filosofía particular de gestión municipal que iba a repercutir durante los años siguientes (Punter, 2003). El NPA buscaba, en lugar de enmarcar el gobierno local como un proceso inherentemente político, enfatizar la creencia en una administración efectiva y eficiente, que debía ser gestionada por un ente anexo no político y profesionalmente formado, cuyo trabajo se basaría en principios científicos y objetivos. Esta al menos era la teoría; la práctica real fue otra cuestión (Walsh, 2013).

Los planes expuestos por Bartholomew en el primer periodo de su llegada no fueron aplicados formalmente sino más bien aplicados indirectamente, por partes, a falta de un planeamiento preciso; a su vez, dentro de su plan él había previsto una gran área industrial mucho mayor de la que era necesaria para aquel entonces, diseño que favorecía las industrias de la época. Ambos hechos dieron lugar a que el nuevo partido NPA, inclinado en servir los intereses de las industrias, lo invitara nuevamente en 1944 a retomar el diseño previsto de la ciudad (Walsh, 2013).

Para aquel entonces, Bartholomew había estudiado más en profundidad la dinámica de gestión y desarrollo urbano y había llegado a considerar que la participación pública era esencial para el éxito de cualquier campaña de planificación urbana. Este, por lo tanto, recomendó que se hiciera un mayor esfuerzo para involucrar al público más plenamente en el proceso de planificación; sin embargo, en vez de prestar atención a esta recomendación, el gobierno del NPA de Vancouver se desplazó en la dirección opuesta, cerrando las deliberaciones del ayuntamiento al público y haciendo aún más secreto el proceso de gobierno cívico. Esta recomendación, al igual que otras tantas enfocadas en propuestas que utilizan la planificación como un medio para mejorar la calidad de vida de los residentes, fueron generalmente ignoradas ya que no se adherían a los valores del NPA. No obstante, las recomendaciones enfocadas más en la eficiencia y el rendimiento económico de la ciudad si fueron adoptadas (Walsh, 2013; Bartholomew, 1929).

Dentro de estas recomendaciones una fue la creación de un comité de planificación regional, el cual el gobierno enmendó en 1949. Este fue el primer organismo encargado de preparar planes a largo plazo para el desarrollo futuro de la región, proporcionando la base para la acción del gobierno provincial sobre la prevención de inundaciones y la creación de la reserva de tierras agrícolas y el uso de la tierra a gran

escala. El comité continuó funcionando hasta 1969, cuando fue absorbida por los distritos regionales del Gran Vancouver, Dewdney-Alouette, Valle Central del Fraser y Fraser-Cheam (City of Vancouver, 2016).

Durante el segundo periodo de trabajo de Bartholomew de 1944 a 1949, la creciente demanda en la industria automotriz ya se empezaba a percibir como una amenaza para la ciudad. Dentro de sus propuestas más escuchadas para la planificación urbana estaban aquellas que reestructuraban las vías circulatorias con nuevos diseños de calles y nuevos desarrollos de transporte. Bartholomew (1946) para resolver el problema de la descentralización debido al aumento del uso del automóvil se focalizó en tres elementos (Walsh, 2003; Punter, 2003):

- a) Inclusión de un sistema de autopistas.
- b) Reparación y mejora de viviendas en la zona este de Vancouver.
- c) Aumento de la densidad residencial de la zona oeste de Vancouver.



Fig. 4.1.9 Propuesta para el mejoramiento del flujo vehicular

El fin principal era aumentar la calidad y densidad de los barrios residenciales al este y oeste de la ciudad, crear un sistema de autopistas para conectar el centro de la ciudad con la región, intensificar la vitalidad del centro de la ciudad y, por último, lograr una zonificación para reducir los problemas derivados de la proximidad de usos incompatibles (Berelowitz, 2005).

Nuevamente, la mayoría de los planeamientos pautados por Bartholomew y su grupo no se llegaron a concretarse formalmente, pero sí de una manera más indirecta solo unos años después. En este caso la no concreción de los planes se explica debido al desacuerdo ideológico que compartía con el partido NPA;

El resultado de esta división es que, si bien Bartholomew intentó darle un enfoque integral, el resultado de sus esfuerzos ha dejado un doble legado en el que se adoptaron algunas de sus sugerencias, mientras que otras fueron ignoradas no porque las ideas fueran buenas o malas sino porque la cultura del gobierno y la planificación en Vancouver estaba cambiando hacia un método tecnocrático que dejaba poco espacio para los valores comunitarios (Walsh, 2013).

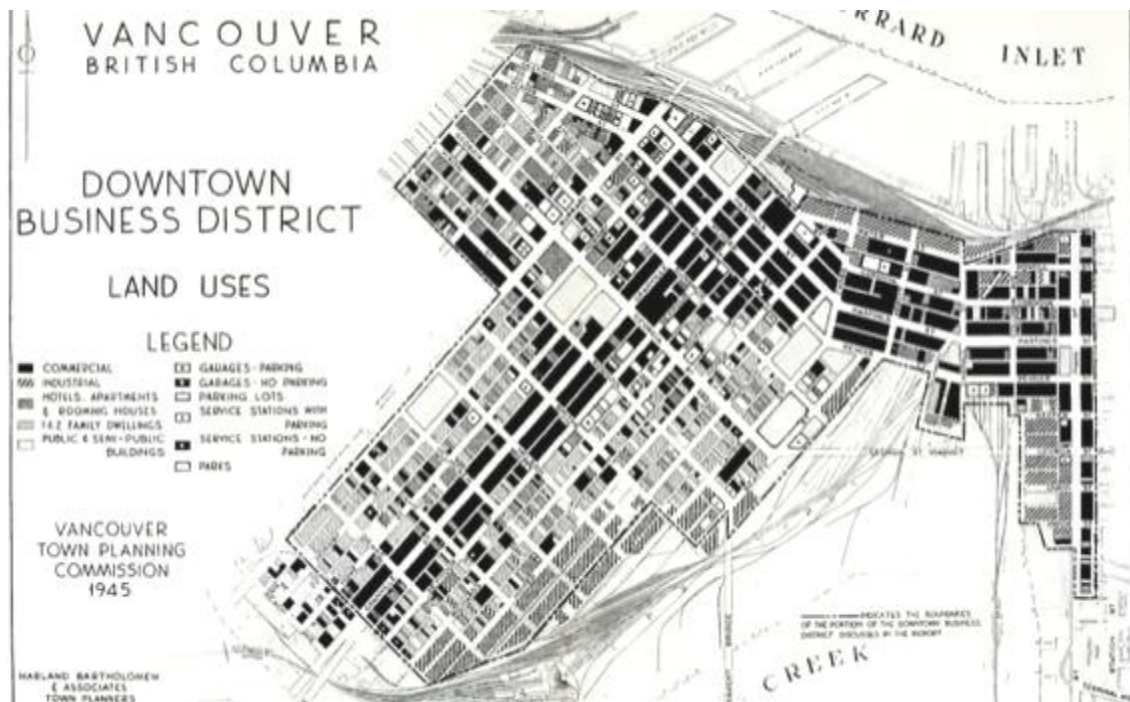


Fig. 4.1.10 Plano de Vancouver 1945 sobre usos del suelo en Downtown

Hasta 1960, la ciudad de Vancouver se encontraba desarrollándose principalmente en torno a la mejora de la economía y de la eficiencia empresarial local. A su vez, el partido NPA venía tomando iniciativas que podrían haber derivado en la misma trayectoria que el resto de las urbes norteamericanas. Dada su ubicación y su influencia por cercanía no hubiera resultado impactante que la ciudad de Vancouver se desarrollara con un modelo, valores, e ideologías urbanas similares a ciudades de Norteamérica; sin embargo, en la década de 1960 comenzó a surgir un movimiento que le daría un nuevo rumbo a la ciudad y pautaría unas nuevas bases ideológicas (Punter, 2003; Walsh, 2003).

4.2 TEAM

Desde finales de la década de 1950 y, sobre todo, en los años sesenta, el urbanismo asistió a una revisión en profundidad. Si la Arquitectura había protagonizado la reflexión de la primera mitad del siglo XX; en su segunda parte, sería la ciudad, el escenario de lo colectivo, la que acapararía los esfuerzos intelectuales para encontrar rumbos adecuados para ella. La nueva trayectoria surgiría a partir de lo que podrían considerarse verdaderas “revoluciones urbanas” (Blasco, 2015).

Bajo el régimen del partido NPA y siguiendo los consejos de Harland Bartholomew, se establece en 1951 un departamento de planificación urbana independiente en Vancouver. Para aquel entonces la planificación estaba siendo reconocida cada vez más como una profesión formal y se entendió necesaria la integración de esta como un órgano más de la ciudad. El departamento estaba compuesto por simpatizantes del partido NPA y por grupos de presión pro-desarrollo encabezados por un único director, dos concejales de la ciudad, y dos referentes del gobierno (Punter, 2003).

Debido a los impactos combinados de la Gran Depresión y de la Segunda Guerra Mundial, los planificadores urbanistas calificados profesionalmente eran escasos en Canadá; la búsqueda de su primer Director de Planificación los llevó hasta Inglaterra, en donde encontraron al Ingeniero Gerald Sutton Brown, en aquel entonces el Director de Planificación del condado de Lancashire (Walsh, 2013).

“Las responsabilidades del nuevo departamento de planificación eran extensas, cubriendo provisiones para todo, desde calles y aceras, hasta cementerios, recolección de basura, obras públicas y protección contra incendios a parques” (Langford, 2013, p.1). Sutton Brown quedaría, por lo tanto, a cargo de la zonificación y la coordinación de la totalidad de los departamentos involucrados en el desarrollo físico de la ciudad.

En reconocimiento de los problemas que enfrentaba la ciudad, el gobierno local negoció en 1953 con el gobierno provincial la aprobación de la legislación conocida como *Vancouver Charter*. Esta legislación otorgaba a la ciudad mayor autonomía y control sobre su propio patrón de desarrollo, permitiéndole establecer sus propias reglas locales en cuanto al uso del suelo. El alto nivel de delegación de poderes a los burócratas y las oportunidades para la práctica de la discreción en las decisiones de desarrollo eran novedosas características arraigadas con esta legislación. Sin este acuerdo, la Provincia de Columbia Británica habría tenido una mayor capacidad para imponer decisiones de zonificación y desarrollo sobre Vancouver, como era típico en otras partes del Canadá (Vancouver city planning commission, 2017).

Sutton Brown era un hombre de mucha influencia y hasta cierto punto “controlaba” al director de planificación, en aquel entonces Bill Graham. Sutton Brown aprovechando al máximo la independencia de la ciudad sobre la provincia y con la ayuda de Graham logró que el proceso de planificación no solo no se hiciera público, sino que fuera casi confidencial y cerrado hacia un pequeño grupo de participantes (Punter, 2003).

Teniendo como base las recomendaciones de Bartholomew, el respaldo de la independencia política y virtualmente el control total de la planificación, Sutton Brown planteó tres importantes iniciativas de desarrollo destinadas a revitalizar el centro de Vancouver. “Se trataba de grandes iniciativas modernas: soluciones técnicas dirigidas por expertos a los problemas urbanos percibidos que implicaban la drástica alteración, regulación, estandarización y modernización de los espacios urbanos” (Langford, 2013, p. 30-41).

La primera iniciativa fue crear una ordenanza de planificación urbana integral que abarcara todos los distritos y lograra asignar, regular y hacer cumplir estrictamente el uso del suelo según función, dividiendo así la ciudad según zonas comerciales,

industriales y residenciales. La razón de esta iniciativa es que a mediados de los años setenta, la población del *West End* prácticamente se había duplicado en su población total de 1951 y se estaba necesitando adoptar un nuevo régimen de ordenación. Este documento, llamado *Reglamento de Zonificación y Desarrollo*, fue presentado formalmente al Ayuntamiento de Vancouver en 1954 y adoptado oficialmente por la ciudad en 1956 (Langford, 2013).

Para el distrito de *West End* se creó una clasificación especial de zonificación residencial colectiva o “multi-familiar” de alta densidad. Esta redefinición de normativas de altura y densidad desencadenó unos años más tarde una ola de construcciones residenciales de gran altura, provocando la transformación de *West End* de un distrito moderadamente denso de casas de madera a un distrito de alta densidad con varios cientos de nuevas residenciales de gran altura (Walsh, 2003).

La segunda iniciativa fue la demolición y renovación urbana de varias zonas de Vancouver, proyecto que abarcó tres etapas y se adoptó formalmente a finales de la década de 1950 para empezar su construcción en 1961. Las dos primeras etapas de esta iniciativa comenzaron en las inmediaciones de *Downtown East*, principalmente el área de *Stathcona* y la tercera suponía su desarrollo más hacia el centro de Vancouver. La renovación de estos barrios suponía la construcción de estructuras más pequeñas de dos y tres pisos en su mayoría perpendiculares a la calle y organizados de tal manera que resultaban en un barrio articulado por calles amplias (Walsh, 2003).

La tercera iniciativa planteaba la construcción de una red de autopistas que conectara el centro de la ciudad con las ciudades próximas de la región mediante la demolición de algunos barrios céntricos como *Chinatown* y *Yaletown*. La moción de esta iniciativa surgió debido a dos factores; primero la creciente congestión automotriz del centro, y segundo la idea de migrar la entrada y salida de productos desde los trenes para las autopistas.

La aplicación teórica de cada una de estas iniciativas tiene sus orígenes con las recomendaciones dadas por Harland Bartholomew en la década de 1940; sin embargo, Sutton Brown no siguió formalmente estos consejos, sino que los reinterpreto a su manera principalmente en la segunda y tercera iniciativa. Estas reinterpretaciones son bien claras; para la renovación de la península de Vancouver, principalmente de *West End* y *Downtown East*, Bartholomew propuso la rehabilitación de las estructuras existentes o que se estableciera un nuevo enlace que le permitiera pasar por los barrios más antiguos de la ciudad sin destruirlos; en cambio, Sutton Brown inició un esfuerzo masivo para derribar y reconstruir gran parte de la zona de *Downtown East* a través de la renovación urbana. La tercera propuesta, también originada de los planes de Bartholomew, planeaba el desarrollo de autopistas, pero expresamente estaban pautadas para que cruzaran el área industrial de manera de no deteriorar los barrios residenciales; dejando en evidencia la propuesta de autopista de Sutton Brown la cual estaba destinada a atravesar varios de los barrios más antiguos y más pobres de *East End* y *North East* de Flase Creek (Walsh, 2003; Wolley, 2016).

Esta primera iniciativa que planteaba un aumento en la densidad y una nueva distribución urbana no generó mucha resistencia pública, sino que, por lo contrario, fue en parte apoyada por sus residentes, logrando que actualmente esta sea vista como una de las iniciativas más distinguidas y verídicas que dieron origen al nuevo modelo

urbano de la ciudad. Por otro lado, las otras dos iniciativas, provocaron una oposición pública de tal porte y persistencia que obstaculizaron su plena o parcial realización. La lucha por el desarrollo de una autopista y la lucha por la renovación urbana en *Downtown East* y *Downtown* son importantes para comprender el desarrollo del *vancouverismo* porque son hechos que han transformaron radicalmente el marco con el que se venía trabajando. Estos conflictos que estallaron sobre el plan de renovación urbana no sólo afectaron el carácter urbano de las áreas seleccionadas, sino que también pautaron el comienzo de la destrucción de Gerald Sutton Brown y el final del primer mandato del partido de NPA en Vancouver (Walsh, 2013).

En orden cronológico, fue la segunda iniciativa la que comenzó a provocar mayores revueltas a nivel público. La iniciativa de demolición y renovación urbana comenzó en 1961 con una primera etapa en *Downtown East* y *Stathcona* desalojando más de mil quinientos residentes. Dos años después la segunda fase de este plan comenzó a ponerse en acción comprometiendo una parte del Barrio de Chinatown. La comisión barrial de este buscó impedir la demolición de algunas zonas, sin embargo, sin resultado alguno, dejando un promedio de mil setecientos residentes desalojados. Los diseños propuestos con los que se remplazaban las edificaciones existentes tenían características sustancialmente diferentes que no promovían el uso de espacios públicos, sino que, por lo contrario, estaban centrados en la articulación vial y contaban con amplios estacionamientos (Wolley, 2016).

El continuo conflicto que estas iniciativas estaban generando debido a los grandes impactos producidos por la renovación masiva de sectores residenciales, empezó a marcar un enfrentamiento entre ambas partes. Los residentes, que para aquel entonces ya estaban actuando como oposición, se enfrentaban consistentemente no solo contra las implementaciones de Sutton Brown, sino ya también con el NPA.

La reacción del público ante la calidad del nuevo desarrollo en el centro de Vancouver se volvió cada vez más hostil. El impulso para la reurbanización a gran escala comenzó a principios de los años sesenta, respondiendo al crecimiento de los puestos de trabajo en el sector profesional e impulsado por la estrecha relación entre la élite empresarial, los bancos, la industria del desarrollo y los concejales (Punter, 2003, p.19).

A pesar de la oposición que estas primeras incursiones provocaron, Gerald Sutton Brown vio estos proyectos como una prueba exitosa y utilizó estos resultados para presionar al gobierno canadiense para apoyar una expansión masiva de renovación urbana en una tercera etapa (Walsh, 2003).

Para ese entonces, la tercera iniciativa que planteaba el desarrollo de una red de autopistas estaba aprobada y en vías de desarrollo; esta iniciativa y la aprobación de la tercera etapa de renovación urbana provocaron un punto de crisis en la sociedad. En ese entonces, la población local, encabezada por una nueva clase de activistas políticos pasaron por una experiencia de empoderamiento popular lo que condujo directamente a nuevos partidos políticos (Berelowitz, 2005).

Algo similar ocurre en Nueva York con el famoso enfrentamiento entre Jane Jacobs y Robert Moses, los cuales tenían visiones diferentes frente al desarrollo de la ciudad. Moses, planificador urbano de la ciudad, propone para el Bajo Manhattan una carretera elevada de 10 carriles, lo que llevaría a la destrucción de varios edificios, la destrucción del Washington Square Park y el desplazamiento de varias familias y empresas. Entre los manifestantes, Jane Jacobs, opuesta totalmente a la propuesta, ayudó a favorecer la participación ciudadana y popularizó la noción de que las calles son más seguras y vibrantes cuando hay peatones en ellos. La propuesta de Moses gracias a las movilizaciones de Jacobs fueron inhabilitadas (Walser, 2016).

El mismo año en que la propuesta de Moses fue abatida, Jane Jacobs publicó *The life and Death of Great American Cities*, libro el cual es importante mencionar ya que se considera como uno de los más influyentes en el urbanismo de Vancouver debido a que refleja en gran medida los ideales que posteriormente se evidenciarían en la ciudad. Este libro se desarrolla como un ataque a los ideales tradicionales de construcción de urbanidad y propone una reestructuración de varios principios como lo es el uso mixto de programas, la diversidad y el sentido de pertenencia, entre otros (Walser, 2016).

Volviendo al caso de Vancouver, los movimientos sociales dieron como resultado dos partidos políticos nuevos denominados TEAM y COPE los cuales pretendían tomar el control del gobierno de la ciudad y quitarle el control que hace más de 30 años conservaba el NPA. Entre 1970 y 1972, el Concejal Walter Hardwick de TEAM y el Derman Harry Rankin de COPE se convirtieron en voces representativas del nuevo desarrollo político y ayudaron a allanar el camino para la derrota del NPA. El partido TEAM (*El Movimiento de Acción Electoral*) había nacido con un enfoque más considerado y sensible del desarrollo, defendiendo “prácticas de planificación más participativas y una visión más inclusiva para el futuro de la ciudad” (Punter, 2003, p.12).

Después de ganar dos puestos en el Ayuntamiento en las elecciones de 1968, TEAM continuó ganando rápidamente el apoyo público y en diciembre de 1972 ganó ocho de las diez plazas en el Ayuntamiento, y el puesto de Alcaldía tomando el control total de la ciudad este mismo año (Walsh, 2003).



Fig. 4.2.0 Fotos aéreas de Downtown Vancouver 1970(izda.) y 1975 (dcha.)

Los reformadores de este nuevo movimiento no tardaron en realizar cambios relevantes en la forma en que se manejaba Vancouver, fortaleciendo el papel del alcalde y dando a los comités del consejo aún más influencia. A su vez, este movimiento fue el principal promotor de la participación pública en Vancouver, permitiendo que estos colaboren activamente en la planificación y en las decisiones sobre el centro de la ciudad y principales áreas de reurbanización. TEAM también fue el primer partido en tomar un mayor nivel de conciencia ambiental en la sociedad, demostrado a su vez con la fundación de Greenpeace en Vancouver en esa época (Punter, 2003).

Establecer normas de diseño adecuadas a nivel local, la articulación de las aspiraciones de la comunidad, el desarrollo de espacios público y una ciudad atractiva para los peatones han permanecido imprescindibles para la planificación urbana y el diseño urbano en Vancouver desde entonces (Walsh, 2003, p.682)

Si bien Gerald Sutton Brown se encontraba en una posición en donde se mantenía distante de la lucha política por ser considerado un “funcionario” de la administración local, este no se encontró inmune al nuevo cambio político que generó TEAM y fue despedido solo dos meses después de las elecciones, para ser remplazado por Ray Spaxman en 1974 el cual ejercería como Director de Planificación hasta 1989 (Punter, 2003).

Es principalmente por sus iniciativas que Sutton Brown ha sido un objeto de intensas críticas durante toda la historia de Vancouver. No obstante, este también ha sido una figura peculiar en la historia de Vancouver, porque al igual que Bartholomew ha dejado un doble legado, en donde si bien la creación de las autopistas hubiera configurado substancialmente diferente la ciudad de Vancouver, esta acción fue la que dio a lugar a la revolución por parte de la comunidad y la responsable de la gestión política actual. A su vez, de acuerdo con las recomendaciones de Bartholomew, Sutton Brown formó parte del cambio político que dio a lugar a la transformación de *West End* de un distrito moderadamente denso de casas de madera a un distrito de alta densidad con varios cientos de nuevos edificios residenciales altos. Este cambio logró ayudar a Vancouver a evitar el destino sufrido por muchas otras ciudades norteamericanas, al ver el declive del centro como resultado de la expansión urbana (Walsh, 2013; Wolley, 2016).

Con Sutton Brown ausente en 1973, la ciudad no perdió tiempo en ponerle fin al continuo crecimiento residencial de *West End*. El 30 de enero de 1973 después de estar en el cargo por sólo un mes, el Concejo Municipal aprobó el reglamento 4683, un documento que reemplaza la designación de zonificación existente para el *West End*, con una nueva designación de zonificación que reducía el factor ocupacional del suelo, pero mantenía las restricciones de alturas máximas (Walsh, 2003).

Con un nuevo partido político al mando, y una nueva cartera de ideologías sociales, la ciudad de Vancouver comenzó a cursar un rumbo completamente diferente del que tenía previsto cumplir, sumergiéndose en lo que es considerada la etapa más crítica de la historia de Vancouver.

4.3 EXPOSICIÓN INTERNACIONAL 1986

Al año de haber asumido el poder, TEAM había completamente reformado las prácticas de planificación y sentado las bases para el nuevo proceso de control discrecional que ha servido tan bien desde entonces. El régimen de planificación del TEAM había establecido, por lo tanto, un proceso de control del desarrollo transparente y basado en políticas y directrices sólidas (Punter, 2003).

A pesar de que Sutton Brown ya no se encontraba al mando de la planificación de la ciudad, los líderes empresariales locales todavía tenían una fuerte influencia y opinión dentro de la Comisión de planificación, debido a que, en gran medida, el desarrollo urbano todavía dependía de ellos (Punter, 2003).

Es importante mencionar que, en un contexto global, en gran medida debido a los avances tecnológicos la industria se encontraba en un periodo de desindustrialización, en donde comienza a surgir una dispersión geográfica de estas hacia países que brindan la posibilidad de una mano de obra más barata. La dispersión geográfica de las fábricas aumenta naturalmente la demanda de servicios los cuales tienden a ubicarse en las zonas que se encuentran en declive de los antiguos centros manufactureros (Hall, 1996).

A principios de la década de 1970, el caso de Vancouver era similar; la costa Norte y Sur de False Creek comprendían toda el área industrial de la ciudad y funcionaban a su vez como depósito ferroviario. Cuando se hizo evidente para la comunidad empresarial que estas zonas industriales en False Creek estaban en declive y serían mejor utilizadas para nuevos desarrollos, los planificadores de la ciudad que trabajaban bajo la dirección de Sutton Brown se vieron incapaces de actuar, en parte, frente a la inmensidad de nuevos cambios que el nuevo partido político TEAM suponía. La falta de decisión por parte de los urbanistas y la creciente pérdida de confianza en ellos por parte de la comunidad empresarial generaron una oportunidad para que surgiera un nuevo liderazgo en manos de un equipo de arquitectos locales y otros expertos; este nuevo grupo sería después conocido como *False Creek Group* (Walsh, 2003).

Con la excusa de la celebración del centenario de la ciudad, se exploró la realización de una exposición internacional que tuviese lugar en la costa Norte de False Creek de manera de incentivar el movimiento y la reconstrucción en la zona. Esta exposición desencadenó su desarrollo a través de su oportunidad de usar fondos públicos para despejar su sitio y prepararse para su posterior desarrollo después de que las exposiciones terminaran. Paralelamente, la estrategia crítica de la exposición fue atraer a turistas y nuevos inversores, especialmente de Hong Kong, California y Japón (Olds, 2001).

Este *Master Plan* incluía dos etapas; en la primera la exposición la cual fue proyectada con Bruno Freschi y Bob Smith como los arquitectos y diseñadores del plan general del sitio en el cual se diseñó la disposición de todas las instalaciones, plazas abiertas, sistema de circulación e incluso el mobiliario del sitio; y para la segunda etapa, se previó el proyecto de reconstrucción urbano a gran escala el cual abarcaría la totalidad del sitio de la exposición y los sectores adyacentes. El plan consistía en reutilizar la

infraestructura de la propia exposición para reconstruir el sector Norte de False Creek en un distrito residencial, comercial y cultural (City of Vancouver, 1986).



Fig. 4.3.0 Plano oficial de la Exposición Internacional rodeando el False Creek.

La exposición, conocida como *Expo 86* (debido al año en que ocurrió) estaba relacionado con el transporte y las comunicaciones: *World in Motion – World in Touch* como slogan oficial. La exposición reflejaba el rol que jugaba la ciudad en conectar Canadá a través del ferrocarril, su posición como el principal puerto y centro de transporte y el rol de las comunicaciones (Cotter, 2009). *Expo 86* involucró a miles de artesanos, comerciantes y personal, así como más de 9.000 trabajos de construcción en un lapso de tres años.

Uno de los legados que dejó la exposición en el tema de transporte fue el *SkyTrain*, un sistema de tren eléctrico que conectaba la periferia de la península con el centro del área metropolitana de Vancouver. Posteriormente, en 2012 las líneas del *SkyTrain* fueron expandidas para conectar Vancouver con las ciudades próximas de Burnaby, New Westminster y Surrey y luego con el Aeropuerto Internacional. El estadio BC Place, escenario deportivo y sede de la apertura de la *Expo 86* es otro de los legados de la exposición. Fue construido en 1985 y desde entonces ha sido utilizado en todos los eventos deportivos y conciertos. En 2010 luego de varias remodelaciones sobre todo mejoras estructurales se jugaron los Juegos Olímpicos de Invierno.

Expo 86 ha marcado un punto de quiebre tanto en el control de planificación urbana de la ciudad como en su arquitectura, en donde los papeles desempeñados por los planificadores y los arquitectos fueron alterados. A su vez, esta exposición ha puesto en foco a la ciudad de Vancouver dentro del marco global, generando un considerable aumento de inmigración, especialmente asiática (Olds, 2001). No obstante, es importante señalar el papel que las fuerzas no locales desempeñaron en el desarrollo del *vancouverismo*, principalmente en el crecimiento demográfico que se manifestó en esta época.

Para aquel entonces Hong Kong estaba bajo el control completo de Reino Unido; sin embargo, según la *Declaración Conjunta Sino – británica* el gobierno británico se comprometería a devolver Hong Kong a China a partir del 1° de julio de 1997, después de lo cual este se constituiría en una región administrativa especial con un amplio grado de autonomía. Esta declaración establecería el fin del dominio colonial británico y el restablecimiento de la soberanía china sobre Hong Kong. El anuncio de esta en 1984 condujo a un éxodo masivo de Hong Kong, para el cual Vancouver demostraría ser un destino interesante (Roehr, Soules, Burger, 2007).

Los esfuerzos de los gobiernos provinciales y locales para promover la inmigración junto con los acontecimientos políticos que afectaron el futuro de Hong Kong, permitieron que sea cada vez más atractiva la inmigración a Vancouver, especialmente para las familias adineradas que vivían en Hong Kong o en otras partes de Asia, lo que produjo un gran aumento en la demanda de vivienda (Walsh, 2013 p. 574).

Durante los años 80 Vancouver sufrió una reestructuración de su economía dada por los cambios trascendentales de su cultura social. La recesión de la época convirtió la economía en el sector de servicios en donde el declive de las industrias pesadas en el centro de la ciudad concentrado en False Creek, abrió las oportunidades para su reurbanización en residencias de alta densidad, llevando al centro de la ciudad a convertirse en un lugar para vivir, trabajar y disfrutar del ocio (Punter, 2003).

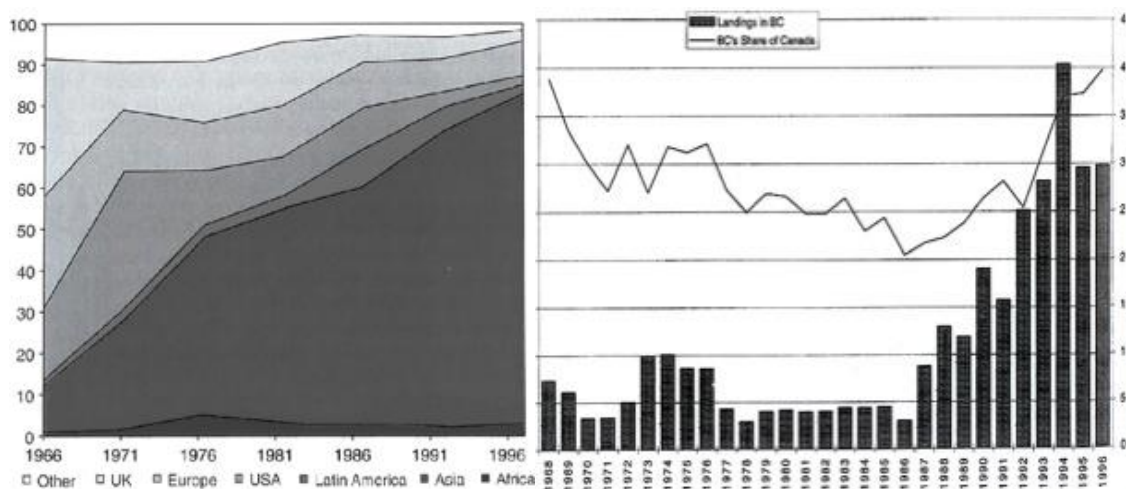


Fig. 4.3.1 Inmigración según origen (izda.) e inmigración a Columbia Británica desde Hong Kong (dcha.)

Una vez finalizada la *Expo 86* y con la visión de crear una nueva área residencial, el Gobierno Provincial vendió este terreno a un empresario inversionista de Hong Kong llamado Li Ka-Shing, bajo la condición de que se cumpliera la visión prevista para la ciudad. La venta de las 82 hectáreas de tierra a lo largo de la costa norte de False Creek dio lugar a la creación de *Concord Pacific Development*, actualmente la empresa que ha creado la mayor cantidad de comunidad en Canadá (Berelowitz, 2005; Walsh, 2003). “La compra fue una expresión dramática de la globalización de la economía de Vancouver y de las incursiones asiáticas en los mercados inmobiliarios comerciales y residenciales de la ciudad” (Punter, 2013 p. 191).

La venta de este terreno causó mucha polémica y generó muchas dudas en los residentes como, por ejemplo; ¿Por qué no fue el propio Gobierno Provincial el encargado del desarrollo de False Creek? ¿O por qué este terreno no se vendió en parcelas más chicas para sacarle más provecho económico? La mejor explicación fue que la provincia consideró que la venta de la propiedad al hombre más rico de Hong Kong podría estimular una inversión asiática masiva en bienes raíces de Vancouver y sin lugar a dudas, este fue realmente el resultado (Punter, 2003).

Es importante destacar que *Concord Pacific Developments* tenía como objetivo principal una renovación de la ciudad de tres estilos; urbana, económica y social. En su plan de desarrollo se dota la superficie de espacios públicos, vivienda, oficinas, sectores referidos a servicios, y también se produce la renovación de las infraestructuras, mejorando la calidad de servicios urbanos. El propósito de esta estrategia de uso mixto era fomentar una zona habitable en la ciudad que estuviera activa en todo momento.

Previo a la exposición de 1986, la ciudad de Vancouver respondía principalmente a las restricciones y regulaciones impuestas por los planificadores, en donde arquitectónicamente existía una tendencia de imitar las formas y modelos impuestos en el marco global. Sin embargo, luego de ésta, los planificadores tomaron un rol más protagónico y comenzaron a desarrollar una arquitectura propia, la cual nace a partir de la búsqueda de la combinación entre densidad y la habitabilidad relacionada directamente con el entorno en que se implanta (Walsh, 2003).

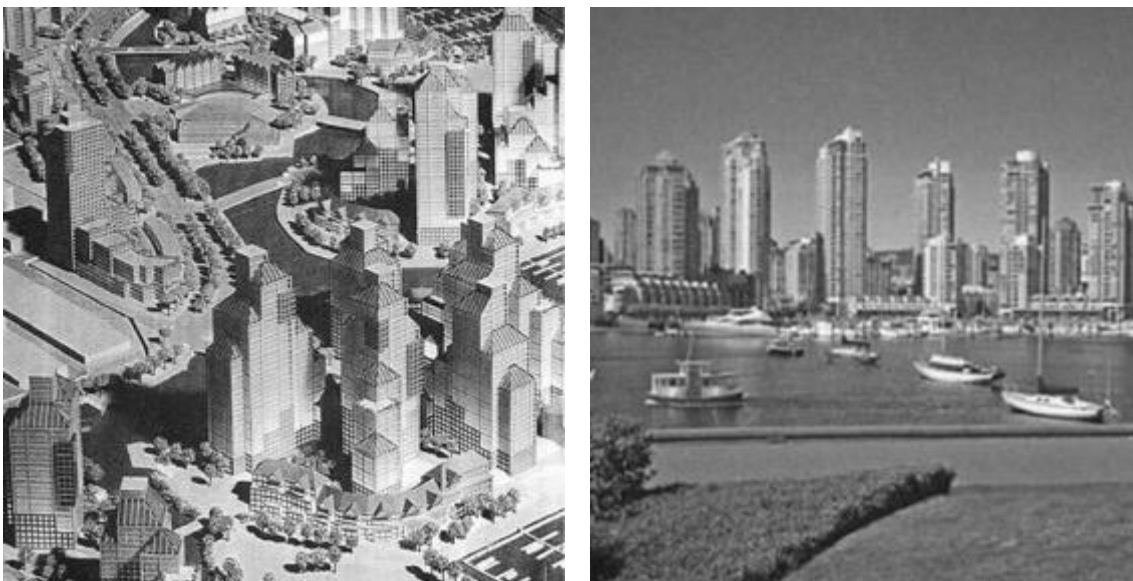


Fig. 4.3.2 Modelo de uno de los conceptos originales de Concord Pacific (izda.) y *Concord Pacific Place* a principios de 1990 (dcha.)

Este equipo definió una nueva visión plasmada en un *Master Plan* el cual comenzó a tomar forma a finales de la década de 1980. Este plan propuso nuevos patrones de planificación a partir de la noción de comunidad y barrio residencial en donde se realizó una profunda exploración de modelos de vivienda para configurar los diferentes niveles de espacios privados, públicos y semi-públicos.

Para aquel entonces, Ray Spaxman había culminado su gestión como planificador cediéndole el lugar a Larry Beasley, quien desde entonces ha sido indudablemente la figura más asociada con el fenómeno de *vancouverismo* y el creador de la estrategia de crecimiento llamada *Primero Vivir (Living First)*. Una vez finalizada la *Expo 86*, fue Beasley el responsable de supervisar y gestionar las propuestas de *Concord Pacific Developments*. De igual manera, el proyecto no tenía que ser aprobado únicamente por las autoridades provinciales, sino que debido a las nuevas políticas creadas por TEAM este proyecto también tuvo que ganar la aprobación de los ciudadanos de Vancouver a través de varias conferencias públicas en donde se discutieron diferentes propuestas y las preocupaciones que presentaba el plan. Asimismo, la comisión de planificación urbana especificó para estos megaproyectos ciertos parámetros de diseño; desde la protección de vistas de la ciudad, límites de altura edificable, el relacionamiento entre espacios públicos-privados y hasta el diseño del ámbito público (Punter, 2003).

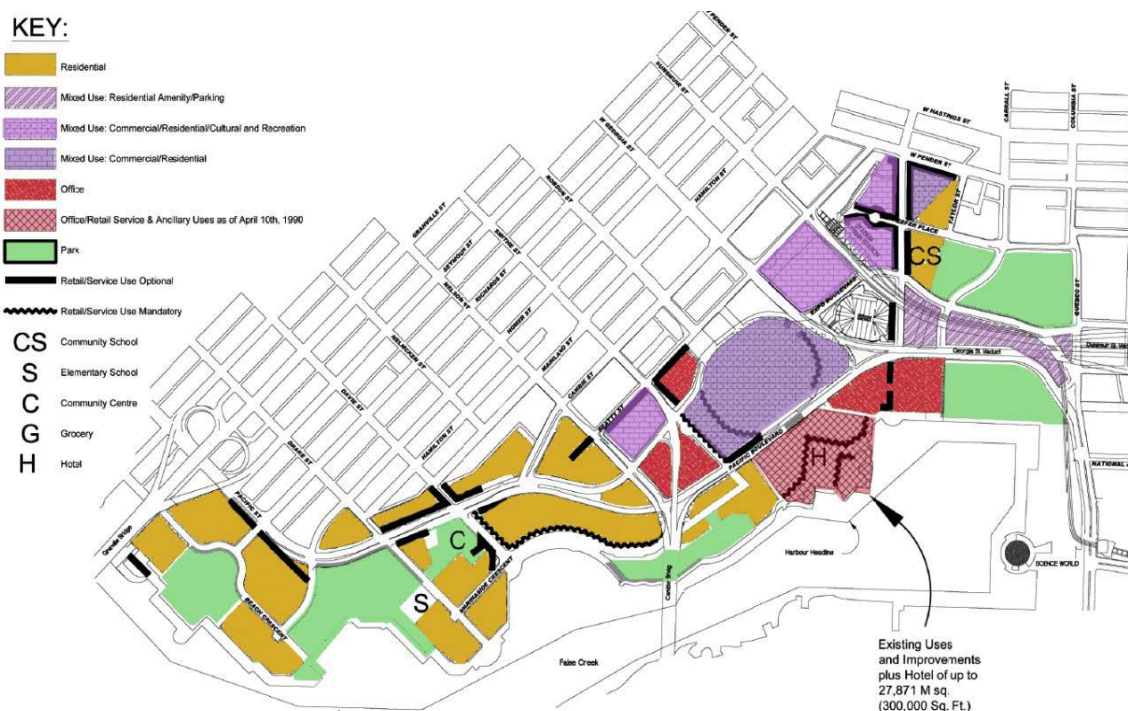


Fig. 4.3.3 Plan del sitio para Concord Pacific Place: 1990 (Ciudad de Vancouver, abril de 1990).

Punter (2003), afirma que la rezonificación de este sector fue un proceso de negociación constante, se buscaba la aceptación tanto de los desarrolladores en busca de nuevos negocios como de la comunidad, ya que la ciudad quería garantías sobre su forma y servicios urbanos. Las principales propuestas de esas reuniones fueron mantener la línea costera existente, ampliar el trazado de las calles adyacentes, alinear las torres con las calles y dar prioridad a los parques en el paseo marítimo.

El trabajo del *False Creek Group* representa el punto de inflexión en el que la cultura de planificación de Vancouver comenzó una búsqueda de su propia forma de urbanismo habitable (Walsh, 2003). Si bien este es un logro del entendimiento local, el *vancouverismo* es igualmente una manifestación de la gran influencia a causa de políticas internacionales.

Para algunos escritores (Roehr, Soules, Burger) este proceso marcaría el nacimiento del *vancouverismo*, en donde surgirían los principios de diseño local, el establecimiento de normas de diseño urbano, la articulación de las aspiraciones de la comunidad y el desarrollo de un dominio público robusto como los principios de la noción de planificación y diseño urbano de Vancouver.



Fig. 4.3.4 False Creek a principios de la década de 1980 (izda.) y a principio de S XXI (dcha.)

5. VANCOUVERISMO

Indiscutiblemente, la ciudad y la región en general de Vancouver han conservado desde sus inicios una iniciativa en torno a la elaboración de un sistema urbano que no solo concentre el área metropolitana, sino que también aporte al desarrollo social de sus residentes buscando minimizar los impactos negativos de las problemáticas contemporáneas. No obstante, la razón por la que Vancouver ha surgido como una ciudad de interés global es pese a que estos acontecimientos han coincidido con la aparición de un nuevo patrón de desarrollo urbano con características visuales distintivas ahora asociadas con el estado emergente de Vancouver como una ciudad habitable (Walsh, 2013).

Desde los primeros años del siglo XXI la ciudad de Vancouver ha sido consistentemente clasificada entre las ciudades más habitables del mundo. Como definimos previamente este concepto de ciudad habitable es interpretado a través de distintos enfoques (social, económico, ambiental), los cuales se sustentan mediante principios claves de accesibilidad, equidad, espacios públicos atractivos y calidad de vida (Timmer y Seymoar, 2005). En definitiva, se debe tener en cuenta diferentes estrategias que logren un equilibrio entre las necesidades de los ciudadanos y la sostenibilidad económica, estrategias las cuales parecen haber sido implementadas y alcanzadas en el modelo urbano de Vancouver como su máxima expresión.

Esta nueva forma de urbanismo, nombrada *vancouverismo* hace alusión a la imagen de una ciudad contemporánea de alta densidad en la cual los aspectos de su composición están relacionados directamente con accesibilidad a través del uso del suelo. *Vancouverismo* se ha convertido en un concepto en la literatura de planificación urbana, primo de ese antiguo descriptor de la ciudad hiper-densa llamado Manhattanismo (Boddy, 2005). Sin embargo, el término *vancouverismo* ha entrado en la terminología de profesionales solo recientemente.

A principios de siglo, este desarrollo fue promovido activamente como el “Estilo de Vancouver” (*The Vancouver Style*) por Gordon Price, un ex concejal de la ciudad, académico y escritor que ha tomado un interés activo en la elaboración de la discusión de los acontecimientos recientes en Vancouver. Pero la realidad, es que esta etiqueta no perduró probablemente debido al término estilo que tiende a sugerir una interpretación visual de un fenómeno que no solamente se ve diferente, sino que funciona diferente. Alrededor del 2004, el término “Modelo de Vancouver” (*Vancouver Model*) desplazó brevemente el término “Estilo de Vancouver” y hasta el día de hoy este continúa usándose. No es hasta el año 2005, que el término *vancouverismo* surge como la mezcla entre Vancouver-urbanismo para ser usado cada vez con mayor frecuencia (Walsh, 2013).

A simple vista, la noción general de este fenómeno puede ser representado a partir de ciertos elementos característicos; una de las nociones más aceptadas sobre el *vancouverismo* es la escrita por Lisa Chamberlin (2005) para el *New York Times* en la cual lo describe como un modelo urbano caracterizado por torres delgadas ampliamente separadas y entremezcladas con edificios de poca altura, espacios públicos, pequeños parques y calles peatonales y fachadas para minimizar el impacto de una población de alta densidad (Walsh, 2003).

Si bien esta definición da una cierta idea de que elementos constituyen el *vancouverismo*, no resulta fácil diferenciar cualquier otra ciudad que cumpla con estos requisitos de la verdadera identidad que posee Vancouver. Sin embargo, muchos han argumentado, que el *vancouverismo* es algo más que edificios altos y espacios verdes, y que este se trata más sobre los vínculos entre ellos que unen a la ciudad como una unidad cohesiva definiendo a Vancouver como un lugar (Berelowitz, 2005).

En un plano general este modelo se basa fundamentalmente en dos ideales concretos: densidad y habitabilidad. La densidad en este contexto se traduce en la concepción de grandes cantidades de viviendas en el centro con la meta de que las personas vivan cerca de trabajo y comercio; generando así una ciudad dinámica y compacta (Roehr, Soules, Burger, 2007). Habitabilidad, por otro lado, engloba los aspectos fundamentados anteriormente.

Lo que se distingue acerca de la densidad en el *vancouverismo* es el grado con el que este está calificado, dado por un conjunto de criterios agrupados bajo la noción de habitabilidad. Estos criterios incluyen vistas a la naturaleza, un paseo marítimo público, amplios espacios verdes y fácil acceso a los servicios públicos. Junto con la densidad, estos criterios han resultado en un conjunto urbanístico de piezas cuya suma es el *vancouverismo*: una serie de torres con podio rodeadas de espacio público o privado los cuales a su vez están contenidos por un paseo marítimo en forma de cinta perimetral frente al mar (Roehr, Soules, Burger, 2007). El impacto del *vancouverismo* como un fenómeno urbano ha alterado la propia identidad de la ciudad de Vancouver convirtiéndola a esta en un modelo de urbanismo de elite.

Indudablemente no todos estos elementos característicos se originaron de manera espontánea en Vancouver, sino que nacen de un proceso que involucra tanto la influencia de factores exteriores como una fuerte participación local del Estado, arquitectos y ciudadanos, todos en conjunto por la búsqueda de un modelo que se adapte al entorno local. Sin embargo, la concepción del *vancouverismo* suele atribuirse naturalmente a la falsa noción de que este fue importado de Asia principalmente por la gran influencia que este tuvo a finales del SXX a partir de la *Expo 86* y de las posteriores inversiones extranjeras (Walsh, 2013).

Como se podría esperar de cualquier ciudad que ha crecido bajo los impactos de otras influencias; en este caso del Imperio Británico, los Estados Unidos y varias culturas asiáticas, las influencias externas han jugado un rol protagónico en este proceso de desarrollo urbano; sin embargo, las síntesis de estas diversas influencias también están profundamente ligadas con el particular y singular contexto físico de Vancouver, sus propios valores culturales, sus políticas y la forma en que la participación ciudadana incidió en la toma de decisiones que hacen a su ordenamiento. El resultado ha sido un enfoque urbano que tiene sentido en Vancouver porque se ajusta a sus habitantes y a su entorno (Walsh, 2003; Punter, 2003).

El desarrollo del *vancouverismo* no es una solución instantánea, sino el resultado de un proceso que ha sido tanto contencioso como creativo, durante décadas de cambios políticos, económicos y sociales (Walsh, 2013). El *vancouverismo* no puede ser contemplado como un resultado ni como un estilo de construcción. Este es más bien, un enfoque; el cual permite a los urbanistas plantearse ciertas guías acerca de cómo

crear comunidades más densas, más funcionales y por sobre todo más habitables (Punter, 2003).

A pesar de esto, también es una realidad que la propia ciudad de Vancouver ha propagado una serie de mitos sobre sí mismo, ahora bien, establecidos y aceptados en la mente pública. Sin embargo, es una ciudad de paradojas y contradicción; explorar más profundo y más allá de lo obvio las razones por las cuales se le atribuye el éxito a Vancouver parecen más a menudo estar ligadas a una casualidad histórica o una clase de autenticidad inventada. O quizás, el simple factor de haber cometido menores errores se atribuye naturalmente como resultado de ser una ciudad tan remota y con un desarrollo más tardío que cualquier otra ciudad americana (Berelowitz, 2005).

Beasley (2005), justifica que mientras en las ciudades norteamericanas se combatía el fracasado modelo de desarrollo auto céntrico, Vancouver se encontraba enfocado en la evasión de este, priorizando la densidad, los usos mixtos de la tierra y explorando la aplicación de la habitabilidad en el urbanismo.

El *vancouverismo* hoy ha surgido como un fenómeno mundial no sólo porque representa una idea diferente de cómo producir una ciudad habitable de densidad relativamente alta, sino también porque esta nueva idea ha sido muy bien implementada. Definir cuándo y cómo Vancouver decidió iniciar su propio camino no es una tarea fácil de abarcar; a lo largo de su historia diferentes grupos han intentado perseguir diferentes visiones de un futuro para la ciudad; visiones que en algunos casos han sido muy innovadoras para la época y en otros predominantemente convencionales (Punter, 2003).

Existe una idea o noción falsa de que el *vancouverismo* surge en la década de los 80, más específico a partir de la exposición de 1986 (Short, 2014). A pesar de que en este periodo se ve el cambio más radical, no solo urbano, sino también en términos de gestión política, no se puede atribuir estrictamente la concepción del *vancouverismo* a partir de esta fecha.

Como vamos a demostrar en esta investigación el conjunto de los elementos conceptuales que definen al *vancouverismo*, fueron introducidos en diferentes periodos históricos los cuales algunos datan desde la década de 1950. Dado esto, resulta fundamental rastrear los orígenes ideológicos de cada uno de estos elementos por separados para así comprender como es que actualmente funcionan como un organismo híbrido.

De manera de abordar esta investigación se ha pautado un marco de cinco elementos característicos de este modelo urbano. La justificación de la elección de estos se apoya en primera instancia en que estos funcionan como principios operativos que definen la forma actualmente construida de la ciudad y por lo tanto son responsables de la vinculación que existe entre esta y el uso del espacio. Un segundo punto es que estos elementos no han surgido de normas o políticas de manera aleatoria, sino que surgen de un amplio proceso evolutivo de adaptación en respuesta a un conjunto de preocupaciones locales o regionales. Un último punto no menos importante, es que, en su mayoría debido a su impacto visible, estos elementos son relacionados

directamente con lo que la noción del *vancouverismo* refleja, convirtiéndolos en componente clave de los esquemas de este diseño urbano.

Los cinco puntos que se identificaron para esta investigación son;

Espacios públicos y vínculos urbanos activos.

Edificios en altura y podios.

Conos visuales y restricciones edilicias.

Movilidad y transporte.

Zonificación y vecindad.

En conjunto, estos elementos han formado parte del legado que actualmente se refleja en Vancouver. La integridad estratégica con la cual estos se han ido configurando ha influenciado indudablemente el crecimiento, la forma y el carácter propio de la ciudad. Si bien el estudio de cada uno de estos elementos se realiza de manera individual, este modelo se debe entender como una configuración híbrida más que como una mezcla de elementos independientes, conservando los vínculos y aspectos relativos entre ellos.

5.1 ESPACIOS PÚBLICOS Y VÍNCULOS URBANOS ACTIVOS

El espacio público es considerado como un elemento esencial capaz de influenciar directamente en el funcionamiento de la ciudad, de modo de fomentar el encuentro y la integración social.

En el siglo XXI la forma de vida ha cambiado, por lo que se propone una idea de ciudad que se corresponda con los nuevos hábitos y necesidades de la humanidad. La ciudad contemporánea reconoce la necesidad de amoldarse al entorno urbano, más aun en el caso de Vancouver, donde la carencia de suelo presenta una restricción física. A su vez, la forma debería reflejar las condiciones locales, incluida la disponibilidad de fondos para el mantenimiento de los mismos, así también como la relación con el clima. Berlowitz (2005), afirma que el entorno, los espacios públicos y el vínculo que tienen con la ciudad de Vancouver sin duda es un factor significativo en el desarrollo y configuración de la misma.

En 2009, un grupo de expertos locales se formaron para llevar a cabo el *Greenest City Action Team*. El grupo realiza investigaciones sobre las mejores prácticas de las principales ciudades verdes de todo el mundo para establecer metas que harían de Vancouver la ciudad más habitable. Uno de los informes realizados por este grupo es Vancouver 2020, “un plan completo que estableció diez metas a largo plazo y trece metas para 2020” (City of Vancouver, 2015 p.4).

Actualmente, alrededor del 92% de los residentes de la ciudad viven a cinco minutos a pie de un parque o de un espacio verde (...). La ciudad de Vancouver ha plantado un promedio de alrededor 2000 nuevos árboles sobre las calles cada año durante los últimos veinte años, con el fin de mejorar el bosque urbano,

aumentar el hábitat de vida silvestre, disminuir el escurrimiento de aguas pluviales y aumentar la producción de alimentos (City of Vancouver, 2012 p.33).

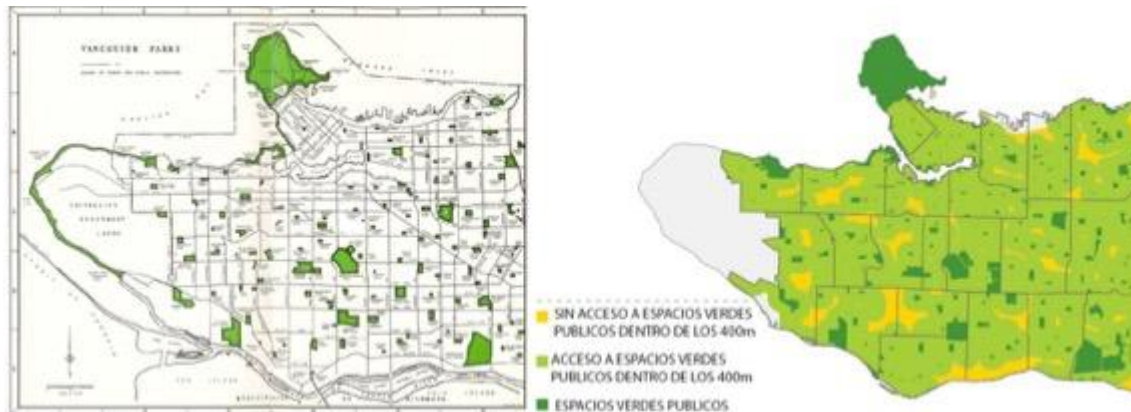


Fig. 5.1.0 Las imágenes muestran las zonas de espacios verdes públicos en Metro Vancouver. La imagen de la izquierda es de Vancouver en 1972 y la de la derecha de Vancouver en 2016

El paisaje urbano activo, tomado como uno de los elementos principales del *vancouverismo* se refiere a “un sistema de parques destinados a distintos propósitos conectados por múltiples vías (...), rutas separadas para peatones, ciclistas y tráfico vehicular” (Walsh, 2013 p.15).

Asimismo, el paisaje urbano activo se refiere al uso de mobiliario en espacios públicos como, fuentes, esculturas, bancos, etc. Una de las características a destacar de Vancouver hoy en día es el desarrollo que tuvo el sistema de parques y espacios públicos para la recreación, ocio y disfrute de los habitantes; siendo parte de la identidad local orientándose hacia lo que es una de las ciudades más habitables, concepto definido en el segundo capítulo.

Las zonas verdes tienen un rol destacado en el esquema de ciudad, se esparcen por cada sector y cada zona verde soporta distintas actividades. Los agrupamientos de árboles, además, ayudan a acentuar la posición de las piezas de fuerte estructura geométrica, tales como edificios y carreteras, y a contribuir como elementos estéticos (Álvarez, 2007).

Un componente clave en todo esto es la habilidad del *Departamento de Planificación* para iniciar una política que ha asegurado el éxito de esta ecuación urbanística. El propio *vancouverismo* puede ser visto como una gran empresa pública-privada, en la medida en que el *Departamento de Planificación* ha logrado sistematizar el aprovechamiento del capital de desarrollo en los servicios públicos a cambio de una mayor densidad (Roehr, Soules, Burger, 2007).

En este capítulo vamos a estudiar tres casos de espacios y vínculos urbanos activos: por un lado, el Parque Stanley por su incidencia en la ciudad como gran pulmón verde e integrador social, el paseo marítimo el cual recorre gran parte de la península de Vancouver y generó un vínculo activo entre los distintos espacios urbanos y por último analizar el sistema de calles arboladas que dan una visión contemplativa al peatón que recorre y transita la ciudad.



Fig. 5.1.1 Vista aérea de zonas verdes en el sector de estudio

5.1.1 STANLEY PARK

Uno de los principales espacios públicos de la ciudad, el Parque Stanley ubicado en la parte Norte de la península que forma el centro de Vancouver (*Downtown* y *West End*), tiene una superficie de cuatro kilómetros cuadrados siendo uno de los parques urbanos más grandes de Canadá y Estados Unidos (mayor que el Central Park, con una superficie de aproximadamente 3,5 kilómetros cuadrados). El parque actualmente tiene más de doscientos kilómetros de caminos y senderos y dos lagos: Lost Lagoon y Beaver Lake.

“Que el bosque del Parque Stanley sea un bosque costero resistente con una diversidad de árboles, especies y hábitats, que permita a los visitantes experimentar la naturaleza en la ciudad” (Declaración de Visión Forestal hacia la Asociación de Parques en Vancouver, 2009, p.1).

Originalmente fue base de la Real Marina Británica y en Setiembre de 1888, la ciudad de Vancouver inauguró el Stanley Park (nombre en honor al gobernador de Canadá, Lord Stanley of Preston), el primer espacio verde oficial, creando dos años más tarde una asociación destinada a administrarlo. En la actualidad dicha asociación llamada Vancouver *Board of Parks and Recreation* (VPB) administra, organiza y se ocupa de mantener y expandir el sistema de parques dentro de la ciudad. La asociación se ocupa de más de 230 parques públicos representando el once por ciento del territorio de Vancouver (PWL, 2015).

En su plan de presentación (2012), la Junta de Parques presenta su misión, visión, dirección, metas y objetivos. En cuanto a sus metas las divide en cuatro focos representativos, por un lado, lograr la accesibilidad de todos a parques y lugares de recreación, liderazgo en preservación de áreas verdes, excelencia en la gestión de recursos y trabajar abiertamente con la comunidad para entender y lograr satisfacer las necesidades. Por este motivo, la Junta realiza reuniones públicas cada dos semanas para poder lograr una comunidad participativa, abierta al dialogo y dispuesta a recibir voluntarios.



Fig. 5.1.2 Senderos en Stanley Park (1898) (izda.) y Zona costera del Stanley Park (1918) (dcha.)

A partir de 1910, debido al gran desarrollo que estaba teniendo la ciudad, la necesidad de mejorar la entrada de Coal Harbour hacia el Parque Stanley y mismo el propio parque era cada vez mayor. Thomas Mawson fue el encargado del diseño introduciendo en Vancouver por primera vez el concepto de espacios urbanos activos. Para ese entonces (1913) el único acceso hacia el Parque Stanley era a través de un puente de madera el cual se estaba deteriorando y el camino era solo de una vía por lo cual había señalizaciones que restringían el flujo de los distintos tipos de tráfico. Sumado a la contaminación, debido a las industrias que se encontraban próximas, era necesario un plan para mejorar la zona (Walsh, 2013).

Parte de los residentes del oeste de la península (*West End*) se oponían a que se genere un espacio deportivo y de entretenimiento en el Parque Stanley ya que buscaban que el parque permaneciera como un bosque naturalista, preservado y restringido (Mawson, 1913). En ese momento solo las personas adineradas tenían acceso a un automóvil que les permitía disfrutar de zonas alejadas del parque por lo que las familias de clase obrera utilizaban el sector más próximo al Coal Harbour. Por lo tanto se busca satisfacer las distintas necesidades en un solo diseño (Walsh, 2013).

Mawson (1913), propone varios diseños, pero el que fue aceptado por la *Asociación de Parques* era el que se pretendía realizar. Este diseño incorpora una calle elevada para la entrada de Coal Harbour al Stanley Park, un paseo marítimo, varios senderos para fomentar el recorrido del mismo, un estadio, zonas deportivas, un zoológico con exposiciones al aire libre, restaurantes, museos y dos lagos con el propósito de que sean el foco principal. A su vez, el diseño deja gran parte del parque de forma natural, manteniendo el paisaje existente. El mayor interés de Mawson era transformar el territorio en una gran obra de arte, donde se pueden descubrir y experimentar diferentes paisajes: senderos, bosques densos, zonas deportivas, zonas recreativas, curvas topográficas, variados tipos de árboles hasta elementos arquitectónicos; buscando lo bello en lo particular, generando distintas sensaciones, pero logrando una unidad.



Fig. 5.1.3 Marina de Coal Harbour y carretera elevada entre Lost Lagoon y Coal Harbour uniendo Stanley Park (1953 izda. /2017 dcha.)

A pesar de que el plan fuera aceptado, las limitaciones financieras que presentaba la ciudad no permitieron llevar a cabo el diseño por completo, por lo que se propuso una versión más simplificada. No se agregó la línea de tranvía eléctrico y el lago no se convirtió en el punto focal dramático que Mawson proponía (Walsh, 2013). Por otro lado, programas como el estadio o el museo propuestos fueron construidos años después en otras zonas de la ciudad de Vancouver (en el *Downtown*).

En la actualidad el Parque Stanley es uno de los núcleos urbanos más activo de la ciudad, proporcionando espacios para recreación pública (acuario, zona deportiva, playas), y siendo uno de los lugares donde disfrutar de vistas panorámicas. El parque contempla las distintas necesidades del usuario respondiendo a las características de la sociedad logrando una integración entre las personas y siendo un factor importante para la habitabilidad de la ciudad.

Como nombramos anteriormente, a partir de los años 60 es que se vive en Vancouver una fuerte preocupación general por el aspecto de la ciudad, preocupación sobre las

vistas, el paisaje, diseño de edificios (altura e ubicación), entre otros. Las nuevas generaciones de arquitectos en conjunto con la comunidad pretenden satisfacer las necesidades de los habitantes, y de este modo generar una ciudad regida por los planteamientos de la ecología urbana, vinculando aspectos urbanos con los sociales. En las imágenes aérea inferiores podemos ver como el sistema de parques está presente en toda la ciudad; en las zonas de *West End* y *Downtown* los árboles ocupan gran masa de entorno urbano logrando que la ciudad se sume al sistema de parques.



Fig. 5.1.4 Foto aérea de la zona West End Vancouver, zona residencial junto al Parque Stanley (izda.) y Foto aérea de la zona residencial y comercial del Downtown (dcha.)

5.1.2 PASEOS MARÍTIMOS Y EL VÍNCULO CON LOS PARQUES

Al evolucionar la economía de la ciudad, sitios frente al mar utilizados por industrias de madera o de pesca pasaron a ser terrenos poco aprovechados los cuales se utilizaron como nuevas oportunidades para transformar y desarrollar la ciudad. La reurbanización de sitios como Coal Harbour y alrededores del False Creek logró darle un carácter más social a la ciudad, creando espacios al aire libre para el disfrute de la población y a la vez preservar las vistas. Estos espacios, siendo un desahogo saludable de la ciudad, buscan realzar el valor del agua, mejorar la calidad del espacio público y contribuye a la diversidad del entorno. Se trata de corredores de vegetación que pueden tener múltiples usos y funciones como mejorar la calidad ambiental, funcionando como vías alternativas de transporte para bicicletas y peatones.

La pasarela que rodea gran parte de la península y luego continua a lo largo de la zona Sur de False Creek es tal vez el ejemplo más claro de este sistema de vínculos urbanos activos ya que es un camino que bordea el agua y conecta gran parte de espacios públicos, parques y espacios de recreación, generando un sistema integrado. El objetivo principal es que la gente disponga de un espacio de ocio y de placer a lo largo de la ciudad restableciendo la interacción entre las personas y el río. Grinaldy (2008, p.60), plantea que “el frente urbano-marítimo se convertirá en una fórmula internacional para el éxito urbanístico y paradigma esencial de la ciudad post-industrial”.

La construcción de la pasarela se hizo de forma progresiva, en un primer momento, fue construida únicamente alrededor del *Stanley Park* para evitar la erosión que causaban los barcos al entrar al puerto de Vancouver. La mayor parte del paseo marítimo sobre Stanley Park fue construida entre 1917 hasta 1971 bajo la dirección de James Cunningham, quien falleció antes de la finalización, pero no fue hasta 1980 que se declara oficialmente terminada. Debido a su gran aceptación y uso por parte de los

habitantes se ha extendido hacia la costa de False Creek siendo hoy en día uno de los espacios más utilizados. Actualmente la senda está dividida por dos carriles uno para peatones y otro para bicicletas y se puede ver como una hilera de árboles genera una separación entre el paseo marítimo y los edificios que se encuentran frente al mismo.

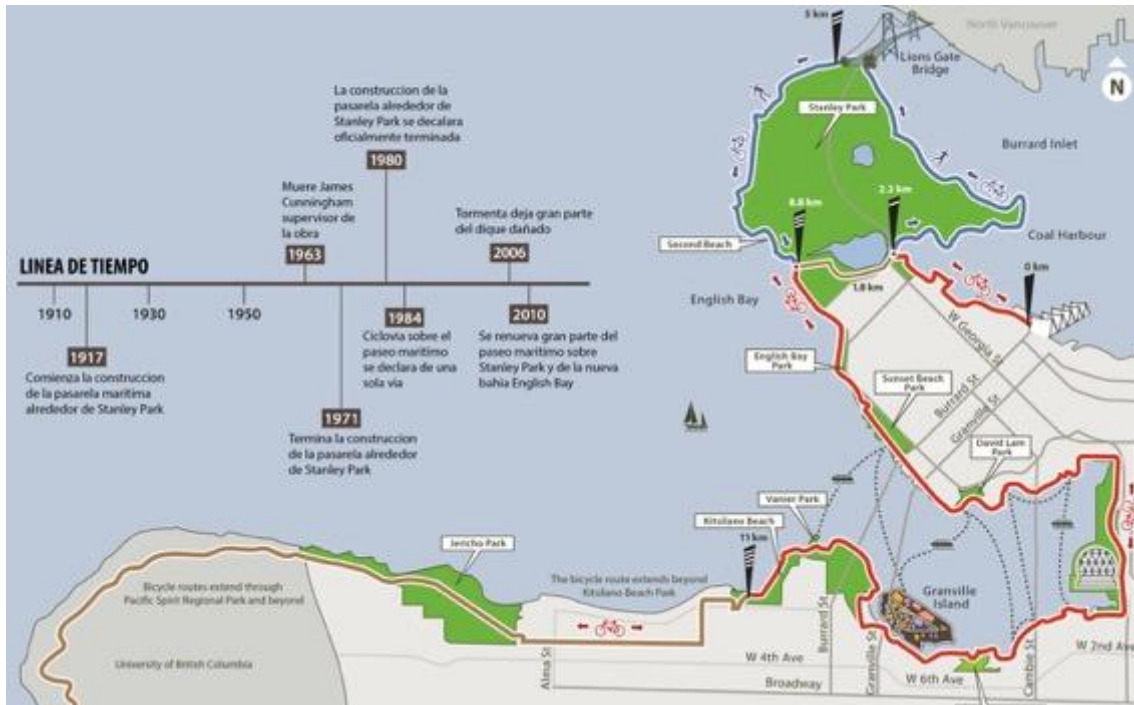


Fig. 5.1.5 Paseo Marítimo (Seawall) – Línea de tiempo y plano con ciclo vías y senderos



Fig. 5.1.6 Senda peatonal y senda para ciclistas a lo largo de la costa (Seawall)

Se buscó formar un hito de carácter urbano que conectara la red de parques en la zona costera, el paseo se caracteriza por tener sobre un lado el mar y sobre el otro una serie de espacios públicos, arboles, bancos, arte público, edificios, oficinas. Retomando la definición de Higuera (2008), la ciudad habitable tiene como protagonista a los peatones, las actividades tanto recreativas como comerciales tienen que estar integradas de forma que se genere una red de espacios públicos y zonas verdes de calidad.



Fig. 5.1.7 Paseo marítimo sobre Coal Harbour.

Este cambio generó una reconfiguración de la ciudad, de un espacio en condición de abandono y un uso casi únicamente industrial entre el puerto y las instalaciones de aserraderos hacia un paseo integrador con bordes aptos para el recorrido peatonal y para el esparcimiento. El *Seawall* logró sustituir los galpones abandonados por parques y edificios mixtos y residenciales como también lugares de atracción.

5.1.3 CALLES ARBOLADAS

Por último, en este capítulo vamos a analizar el sistema de calles arboladas. Los árboles en la ciudad proporcionan un paisaje urbano más amigable y a su vez logran una calidad del aire que se traduce en un hábitat más saludable. Podemos afirmar que el paisaje urbano influye a todos los niveles y es uno de los factores más importantes para una ciudad habitable.

A pesar de los ambiciosos planes urbanísticos de Mawson no se concretaron en su totalidad, el diseño de calles arboladas que se puede ver hasta hoy en día en la ciudad se estableció durante esa época, y la ciudad sigue las recomendaciones detalladas en 1912.

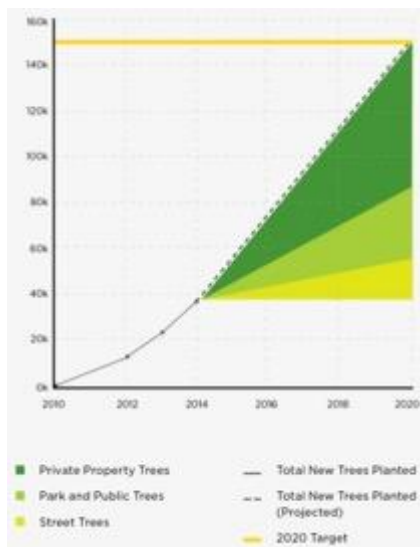
Podemos observar cómo se quiere generar un equilibrio entre lo urbano y lo social, distribuyendo espacios verdes por toda la ciudad, y a su vez, embellecerla; cumpliendo con las exigencias ambientales, sociales y elementos de ciudad habitable. De este modo mejorando la estética, pero a su vez la calidad de vida de los ciudadanos.

A fines de los años ochenta muchos de los árboles en propiedad privada fueron removidos durante el periodo de construcción y varios de ellos no fueron reemplazados. Por tal motivo, en 1991 se crearon regulación con el propósito de proteger los árboles en la propiedad privada. La preocupación de la ciudad por el cambio climático ha crecido, al igual que el alcance de las acciones; los arboles tanto en propiedad privada como pública, parques y calles, se han convertido en uno de los principales elementos que se quieren preservar.



Fig. 5.1.8 Vistas aéreas del centro de Vancouver (Downtown)

El área de la ciudad cubierta por la copa de los árboles, es comúnmente utilizado por las ciudades para medir la salud del bosque urbano y los beneficios que proporciona (como la calidad del aire y la absorción de agua de lluvia). En las dos últimas décadas, la copa de los árboles de Vancouver disminuyó hasta el 18% de cobertura (City of Vancouver, 2015: Greenest City Action Plan).



La ciudad por este motivo está desarrollando distintos tipos de estrategias forestales urbanas para aumentar la situación, con el objetivo de alcanzar el 22% para 2050. Se desarrollaron planes a largo plazo para el aumento de árboles en las calles, y plantación de los mismos en propiedad privada. Además, la ciudad impulsó programas como *Green Streets Vancouver* que promueve a los ciudadanos a ser jardineros voluntarios, logrando un mayor sentido de comunidad y con el fin de embellecer las ciudades construyendo espacios verdes: entre la calle y la vereda, en rotondas y en las esquinas.

Fig. 5.1.9 Proyección estimada de árboles para 2020

A través de las imágenes aéreas se pueden diferenciar claramente distintas situaciones en la vegetación de las calles dependiente del área de la ciudad. El barrio *West End* (figura de la derecha), barrio residencial, muestra la mayor cantidad de cobertura vegetal. Por otro lado, áreas como el centro de negocios (figura de la izquierda), tiene poca cubierta de vegetación ya que no hay grandes bulevares y no hay espacio sobre las veredas.



Fig. 5.1.10 Imágenes comparativas del área de negocios y el área residencial West End

5.2 EDIFICIOS EN ALTURA Y PODIOS

Indiscutiblemente la arquitectura forma parte de una de las primeras piezas visuales que se identifican con el *vancouverismo*. Esta ciudad ha sufrido un largo proceso por el cual se han desarrollado diferentes modelos edilicios tanto de usos mixtos como residenciales, en la búsqueda de brindar la mayor densidad con la mayor proximidad de servicios posibles.

La exploración de estrategias de diseño ha variado y cambiado radicalmente desde mediados de siglo XX a causa de las constantes manifestaciones sociales que llevaron a cambiantes políticas de planificación, principalmente desde la toma de poder por parte del TEAM. A su vez, es importante reconocer la fuerte conexión entre Vancouver y Hong Kong; la arquitectura y el diseño edilicio local, son también en parte, un producto derivado de más de un siglo de inmigración hacia la región. Esta relación puede ser percibida en gran medida por la renovación urbana impulsada a finales de 1980 por Li Ka Shing, pero se debe también tener en cuenta la participación de estos inmigrantes como miembros activos y participes de la sociedad (Ghizoni, 2006).

A pesar de que existen diferentes tipos de arquitectura, esta no puede ser catalogada, sino que debe ser entendida como un conjunto de arquitecturas que responden a diferentes restricciones políticas (Berelowitz, 2005). No obstante, dentro de este contexto existe una idea global de como la arquitectura de Vancouver es percibida y esta ha sido transportada a tal punto que es ahora con lo único que se identifica. La noción de que el *vancouverismo* es sinónimo de una arquitectura que combina Torres y Podios⁴ está ampliamente adoptada por que a simple vista es lo que refleja (Fig. 5.2.0).

La idea de que las torres delgadas típicas de la construcción reciente en Vancouver están apoyadas en una base de baja altura que cubre gran parte del lote, es un concepto atractivo y fácil de entender que parece encajar con lo que uno experimenta al visitar la ciudad (Walsh, 2013, p.31).

⁴ Torre – Podio es una configuración edilicia que favorece la separación de usos y la cual consiste en la combinación de una estructura baja que varía de dos a cuatro niveles en la cual se apoya una estrecha edificación tipo torre abarcando menos área que el bloque inferior, pero con una altura considerable.



Fig. 5.2.0 Imagen aérea que contraste diferentes modelos arquitectónicos en Vancouver

El concepto de que la mayoría de la arquitectura de Vancouver es de esta forma se da principalmente porque esta es así comprendida a nivel peatonal. Si bien es cierto que uno de los elementos dentro de la arquitectura es esta combinación de torres en altura conectadas por edificaciones bajas, esta no es la arquitectura predominante. En cambio, existe diferentes disposiciones que articulan el bloque de baja altura con la torre, a veces mediante la conexión entre ellos y a veces mediante espacios que permiten retranquearse del otro volumen (Fig. 5.2.1) (Punter, 2003).

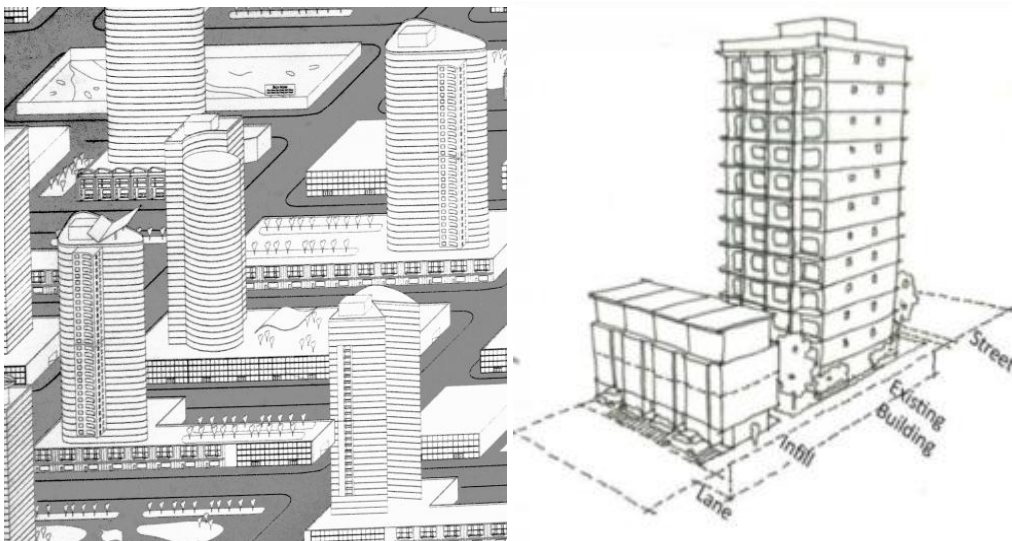


Fig. 5.2.1 Percepción teórica del *vancouverismo* (izda.) y representación gráfica de otra modalidad de torres y edificación baja que es percibida como Torre - Podio desde nivel peatonal (dcha.)

Si bien esta aclaración abre la posibilidad para una exploración más amplia acerca de la arquitectura de Vancouver, este capítulo se centra exclusivamente en el origen histórico de este modelo edilicio de Torre - Podio debido a que este elemento es uno de los que se reconoce que representa más fielmente a la noción de *vancouverismo*.

El *vancouverismo* proporciona antecedentes para la aparición de esta tipología, así como una justificación para su éxito y reproducción a nivel global. Esta forma de desarrollo ha cumplido con los objetivos de los planificadores de la ciudad de Vancouver y al mismo tiempo satisfaciendo las necesidades de la comunidad (Punter, 2003).

Sin embargo, cabe destacar que las edificaciones tipo Torre – Podio en Vancouver no resultan ser los desarrollos típicos de otras ciudades en donde los espacios del nivel inferior se organizan para servir a funciones más comerciales y los niveles superiores se utilizan para las oficinas o programas residenciales; por lo contrario, las estructuras edilicias de baja altura utilizadas en Vancouver tienden a estar proyectadas para uso residencial y ocasionalmente para comercial (Walsh, 2003).

La tipología de Torre - Podio surgió en Vancouver como parte de un plan visionario para intensificar la densidad residencial mientras que se procuraba evitar los errores de los proyectos de vivienda de la "reconstrucción urbana" de la Segunda Guerra Mundial. La implementación exitosa de estos planes fue en parte debido al poderoso proceso de planificación discrecional y participativo de Vancouver, el cual delegó la autoridad del consejo al departamento de planificación para tomar las decisiones relacionadas con diseño y conformación urbana (Jensen, 2014).

Como se mencionó en el capítulo 4, en 1952 el Ayuntamiento de la ciudad creó el departamento de planificación como un ente independiente de la ciudad y decidió que este tendría una autonomía propia frente a la toma de decisiones de diseño urbano. Esta descentralización de poderes en tan temprana edad de la ciudad ha dado como resultado que el *Director de Planificación* no solo tenga un peso sustancial como autoridad, sino que se sienta responsable de la gestión urbana, originando naturalmente un aumento en el número de planificadores con experiencia arquitectónica en un esfuerzo por aumentar la calidad del departamento. A su vez esta fragmentación permitió que se pudiera responder de manera más efectiva frente a los planes y políticas de la ciudad (Punter, 2003).

Si bien en las etapas prematuras este desarrollo respondía estrictamente a las propuestas de la industria comercial e industrial, con el acenso del TEAM en 1972 este se volvió un proceso de planificación con un enfoque cooperativo el cual permitió a los planificadores trabajar en colaboración con desarrolladores, arquitectos y diseñadores mientras recibían información del público y comentarios del consejo de la ciudad, proporcionando así, los medios necesarios para poder dirigir y responder de forma lógica frente a cualquier desarrollo urbano por el bien de sus residentes (MacDonald, 2005).

La ciudad de Vancouver ha sido protagonista de dos transformaciones sustanciales de torres residenciales a causa de periodos de rápida construcción. El primer periodo fue de 1956 a 1973 y el segundo de 1989 y continuó hasta 2011. El estancamiento de la construcción entre 1973 y 1989 surgió principalmente a causa de la toma de poder por parte de TEAM, el cual pautó nuevas y estrictas normas de construcción provocando que baje el promedio de construcción residencial anual hasta un 70%. El segundo periodo florece a partir de las inversiones extranjeras atraídas por la *Expo 86* y nuevamente por el cambio de gobierno, esta vez compuesto en parte por TEAM y en parte por el partido NPA (Walsh, 2003).

La diferenciación de estos tipos de edificaciones entre estos dos periodos está sujeta al conjunto de características físicas propias y la relación específica que cada uno tiene con su entorno. Por un lado, en el primer periodo de transformaciones, las torres tendían a desarrollarse como estructuras más independientes, organizadas en torno a una necesidad de consistencia interna en donde a su vez, la torre se muestra como un objeto más aislado dentro de la trama urbana implantándose de tal manera que no fomentaban una buena relación con el paisaje urbano. En cambio, las estructuras de este segundo periodo, no solo presentaban una mayor variedad de torres residenciales en altura, sino que estas generaban una relación completamente diferente con el paisaje urbano a nivel peatonal. Estas fueron concebidas como parte de los complejos de edificios que están conectados principalmente a nivel peatonal por estructuras auxiliares como las casas adosadas, las casas tipo podio o edificaciones de baja altura (Walsh, 2003; Jensen, 2014).

Es importante mencionar que una de las causas que más afectó estas transformaciones aparte del régimen político ha sido es el desarrollo normativo que ha evolucionado para ser cada vez más estricto con el paso de los años. Un ejemplo de esto es el requisito de separación entre torres, el cual fue menos explícito en el primer periodo de desarrollo intensivo lo que permitió diferentes respuestas en términos de volumetría (Berelowitz, 2005).

La noción de Torres - Podios como es vista actualmente en Vancouver no surge sino hasta principios de 1990 una vez finalizada la negociación y coordinación para Concord Pacific. Los orígenes de las Torres – Podio suele atribuirse a las primeras edificaciones en North False Creek en 1994, las cuales siguieron los lineamientos pautados por Beasley, en cuanto a límites de alturas, distribución del espacio, programas, relacionamiento con el entorno e impacto público. No obstante, en los últimos años previo a la consolidación de Concord Pacific ya se empezaba a ver una tendencia hacia un desarrollo de modelos edilicios con mayor relación con su entorno y con programas que introducían una mezcla de usos (Punter, 2003; Jensen, 2014).

Una de las reacciones inmediatas que surge por la venta de las tierras a Li Ka Shing, es que, dado que este no solo era inversor sino desarrollador, naturalmente dada su reputación este atraería otros desarrolladores. En el momento que se concretó la venta con Li Ka Shing, se comenzaron a perseguir diferentes proyectos en Vancouver, desatando una ola de desarrollos que se extendió a otras partes de la península del centro. Evidentemente la mayoría de estos proyectos eran de menor escala que el de Concord Pacific, sin embargo, estos utilizaron estrategias de diseño muy similar, con una combinación de viviendas de poca altura combinando con torres espaciadas entre sí (Walsh, 2003).

Para aquel entonces un sistema de ciudadanía flexible fue puesto en marcha permitiendo a los empresarios chinos invertir en Vancouver y vivir fuera de Canadá hasta tres años sin pagar impuestos sobre las fuentes de ingresos. Además, a lo largo de los años 80 y 90 Columbia Británica y la ciudad de Vancouver adoptaron muchas iniciativas para atraer inmigrantes de Hong Kong, que en promedio tienen mayores ingresos, educación y formación que los inmigrantes de otras zonas de China (Ghizoni, 2006).

De esta manera se comenzaron a desarrollar unos pocos proyectos independientes fuera de los límites de False Creek. Si bien estos proyectos no abarcaban en su totalidad todos los elementos debido a que eran edificaciones puntuales y no planes urbanos, estos, si reflejaban los conceptos fundacionales de las edificaciones tipo Torre – Podio; es a estos, por lo tanto, a quien en gran medida se les podría atribuir los orígenes de este modelo edilicio (Walsh, 2003; Punter, 2003).

De estos proyectos, dos en particular han demostrado haber sido desarrollos visuales y económicos exitosos; el primero llamado *Citygate*, proyectado por John Perkins en 1992 y el segundo 888 Beach Av. proyectado por James Cheng en 1993. Ambos proyectos se encuentran enfrentados a la costa de False Creek, frente a uno de los mejores entornos naturales de Vancouver por lo que lógicamente desarrollaron algunas características procesuales similares.



Fig. 5.2.2 Mapa referencial de la ubicación de 888 Beach (Cheng - 1993) y City Gate (Perkins - 1992)

El primer proyecto es *Citygate*, diseñado por el arquitecto John Perkins y construida en 1992; el lote de este proyecto fue comprado solo un año después de la venta del sector Norte de False Creek y a su vez, este fue presentado y aprobado solo once meses después que el proyecto de Concord Pacific en 1990 lo que deja en claro que este fue uno de los proyectos que surgió como causa directa de la compra de False Creek. Para aquel entonces, las primeras etapas propuestas por Concord Pacific ya habían sido establecidas, y puestas en conocimiento público debido a él gran movimiento político que había surgido con el TEAM que buscaba la participación pública directa para proyectos de gran porte. En parte, fue debido a esto que los lineamientos de *Citygate* fueron similares a los primeros proyectos propuestos por Concord Pacific (Punter, 2003; Walsh, 2003).

Citygate es el primer ejemplo en el que varios bloques fueron desarrollados utilizando la torre básica y el enfoque de podios de baja altura por un desarrollador y un arquitecto que no estaban afiliados directamente con el proyecto de Concord Pacific. Esto fue importante para confirmar que la estrategia propuesta en Concord Pacific podría funcionar en otros sitios, incluso cuando fuera aplicada por desarrolladores independientes (Punter, 2003).

Perkins fue uno de los primeros en reconocer que la estrategia de una torre apoyada sobre otra estructura base representaba algo nuevo y significativamente mejor que el patrón que se venía desarrollando en *West End*. Así, mientras que el concepto básico

de *vancouverismo* se desarrolló por primera vez en la costa norte de False Creek, el proyecto *Citygate* fue importante para demostrar que esta estrategia tenía una aplicación más amplia, viable para su uso en otras áreas del centro de la ciudad (Punter, 2003, Walsh, 2003).

El proyecto original de *Citygate* consistía en 3 torres de apartamentos de 28 y 30 pisos conectadas en su base por un bloque de seis niveles el cual alberga programas residenciales y comerciales en conjunto. La configuración de estructuras bajas marca el perímetro del lote creando una serie de plazas interiores de uso público accesibles desde la vía peatonal. La disposición de las torres se da de forma creciente a medida que se acerca a la costa de resultando en la superposición de espacios que permiten a más unidades acceder a vistas distantes mientras que da al sitio una sensación de mayor profundidad visual. La construcción de estas 3 torres terminó en 1997 y luego entre 2004 y 2007 se agregaron otras tres torres (Kalman, 2012, Boddy, 2004a).



Fig. 5.2.3 La vista superior muestra cómo se articulan las torres con respecto a los podios en torno en un patio público, y abajo una vista aérea que de las torres de Citygate desde False Creek

Al ser uno de los primeros prototipos de Torre-Podio este no aprovecha en totalidad su configuración; por ejemplo, las torres se encuentran por delante que la línea de podios, en parte permitiendo que se generen espacios de transición frente a las residencias, pero a cambio de quitarle protagonismo al podio a nivel peatonal, generando así, otra sensación de escala urbana. Quizás esto se debe en parte a que al ser un conjunto de torres en una zona de la ciudad en la cual no había existido desarrollo de gran altura antes, Perkins se tuvo que enfrentar al problema de redefinir el horizonte edilicio y la distinción de estas torres como el elemento más atractivo fue su solución.

Otro problema que este arquitecto tuvo que solucionar, fue lograr una densidad residencial suficiente en una zona de Vancouver que, para aquel entonces, estaba rodeada de estacionamientos, propiedad industrial y viviendas de bajos ingresos. Esta es la razón por la que la configuración de la estructura se hace de manera más introvertida con patios que se abren hacia la calle National Ave. cortando con la monotonía urbana. Incluso actualmente, *CityGate* permanece aislada, rodeado en gran parte por las tierras industriales y rodeado por la línea elevada del tránsito rápido, aguardando el desarrollo de la comunidad sureste de False Creek para así vincularse con otros vecindarios (Punter, 2003; Walsh, 2003).

El segundo proyecto conocido como 888 Beach Av. de Cheng fue desarrollado luego de que, a principios de 1992, el Concejo Municipal haya aprobado unas nuevas directrices para residencias de alta densidad para familias en la cual los desarrollos residenciales ya fueran de uso mixto o no, debían de ser compatibles en escala, carácter y materiales a su entorno. Asimismo, esto pautaba que debía existir una clara jerarquía de espacios dentro de cada desarrollo, debiendo estar las unidades individuales diseñadas para maximizar la privacidad y el espacio abierto al aire libre. A su vez se pautaba que debía existir un espacio abierto de acceso limitado a los residentes y la cantidad de territorio semipúblico debía ser minimizada, lo que contrasta con los espacios públicos de *Citygate* (City of Vancouver, 1992).

Este proyecto se resolvió a partir de dos delgadas torres residenciales colocadas sobre un podio de bloques residenciales adosados y orientados hacia la calle. Las torres están escalonadas para maximizar las vistas y minimizar el volumen aparente, mientras que las casas adosadas y apartamentos dan a la calle hacia un ambiente doméstico pero urbano. El podio con sus torres retranqueándose desde el borde y su estructura de base adecuadamente escalada, permite que las torres no sean tan visibles desde la vista de un peatón (Berelowitz, 2006). De manera de reafirmar esto, el bloque inferior se construyó con materiales que dan una idea de un bloque más sólido a diferencia de las torres con fachadas de vidrio.

La búsqueda de la alta densidad en este proyecto obligó a una resolución innovadora para la interacción de espacios privados y públicos. En parte, el bloque bajo permitió quitarles la monumentalidad a las torres, pero el diseño en planta baja de igual manera debía limitar o diferenciar el espacio privado del público. Como solución, Cheng aplico en la planta baja, pasillos, un césped comunitario y una piscina los cuales en conjunto rodean y limitan este espacio público – privado a partir de una cinta perimetral considerada “semipública” (Punter, 2003).

Este proyecto se ha convertido en un arquetipo debido a que es el más reconocido como el prototipo de Torre-Podio. Esto se debe a que el arquitecto para aquel entonces ya poseía un expediente de más de 10 años de experimentación con esta modalidad edilicia, por lo que el proyecto 888 Beach Av. no era su primer modelo.

A su vez, Cheng ha hecho más que cualquier otro arquitecto para traducir el concepto de diseño urbano del *vancouverismo* en una arquitectura atractiva y bien estructurada; si bien él no ha figurado en las primeras etapas de desarrollo, a partir de la década de 1970 Cheng ha sido el principal responsable de la interpretación e implementación de la ideología de la ciudad (Punter, 2003).



Fig. 5.2.4 En la imagen de la izquierda se puede apreciar como 888 Beach Av. utiliza el recurso de un bloque residencial bajo para generar la noción de un espacio más doméstico y de menor escala cuando sin embargo sobre estos se encuentran dos torres residenciales que alcanzan 88 m

Cheng ha hablado extensamente acerca de la inspiración que obtuvo de Frank Lloyd Wright, a quien considera como la influencia más fuerte en su trabajo. A pesar de que esta conexión no es visualmente aparente; es la filosofía de Wright, y el compromiso de la arquitectura como una contribución a la sociedad lo que ha motivado a Cheng (Walsh, 2003, p.589).

El arquitecto ha indicado que la flexibilidad de los controles de planificación y el valor del diálogo con los residentes contribuyó al diseño: "Lo que aprendimos fue tratar de crear un paisaje urbano que sea beneficioso para la comunidad como un todo. Desde entonces se ha convertido en una consideración automática " (Punter, 2003, p. 43).

Cheng indudablemente ha sido un motor intelectual clave para los logros de Vancouver en la construcción de la ciudad. En lugar de tomar el crédito como los hacen los planificadores y los políticos, es Cheng quien tiene las pruebas del estatus de autor principal de la tipología Torre - Podio, el símbolo más conocido de "*vancouverismo*" (Boddy, 2004a).

Si bien estas dos obras se desarrollaron como versiones más simplificadas de la Torre – Podio, es en Concord Pacific donde nace el concepto íntegro de esta tipología. En 1990, la construcción de Concord Pacific en la ciudad de Vancouver comenzó a proyectar lo que se convertiría en uno de los planes más visionarios e inspiradores de Norteamérica, a partir de una filosofía de diseño urbano.

La ciudad de Vancouver trabajó en estrecha colaboración con Concord Pacific, en lo que significó un "enfoque de planificación cooperativa". El plan resultante, adoptado

por la ciudad en 1990, fue un documento detallado que estableció los usos de la tierra, densidad, alturas de construcción y los principios de desarrollo, todos los cuales se convirtieron en la base para re zonificar el área. Este acercamiento que pretendía combatir la expansión urbana fue explorado aún más en 1994 con la iniciativa de Vivir Primero (*Living First*) propuesto por Larry Beasley, en aquel entonces, el Director de Planificación de Vancouver. Si bien esta dinámica fue formalmente aplicada para la ciudad en el 94, sus principios estuvieron presentes dentro de todas las etapas de desarrollo de False Creek (Berelowitz, 2003).

Algunos de los nuevos barrios proyectados involucraban el trabajo de diferentes empresas y firmas; esta variedad en sí misma es importante porque significó que a medida que el *vancouverismo* comenzó a ser implementado completamente en False Creek se exploraron y persiguieron múltiples expresiones arquitectónicas, proporcionando precedentes diferentes para proyectos más allá de los límites de Concord Pacific (Walsh, 2003). Tanto es así, que James Cheng fue uno de los arquitectos que más participación luego de la primera etapa, proyectando 15 de las 51 torres residenciales en todo el perímetro (Punter, 2003).

Esencialmente lo que se pretendía con este plan era poder construir edificios residenciales y de usos mixtos de alta densidad que tuvieran un poder atractivo capaz de influenciar la trama urbana y poder conectar el centro de la ciudad con la zona costera, transformando está en un atractivo local. A su vez, de manera de conseguir mayor densidad se buscaba la acumulación de actividades dentro de un mismo edificio creando así un edificio plurifuncional con el potencial de influenciar el desarrollo de su entorno. “Es mediante esta mezcla de usos y diseños compactos que se puede crear un barrio verdaderamente urbano, orientado a los peatones que disminuya la necesidad del uso del automóvil” (City of Vancouver, 1992).

Un segundo elemento es que el plan del sitio para Concord Pacific dejaba en claro que el proyecto debía estar diseñado para extender la ciudad a la línea de costa; el sitio era claramente parte de la ciudad, y no un lugar de enclave separado o amurallado por lo que al público y al vecindario en general se le debía animar simbólicamente a acceder a la zona costera (Walsh, 2003).

La flexibilidad estructural del podio ha permitido que este sea desde privado hasta público accediendo a que existan diferentes configuraciones e integraciones con la ciudad. El desarrollo de este como estructura anexa reduce la tendencia de las altas torres pautando no solo una escala diferente sino también una presencia y un dinamismo diferente en la experiencia peatonal. Asimismo, esta no solo favorece una organización de diferentes usos, sino que también se puede disponer de tal forma que permite abrirse hacia algunos lados y cerrarse hacia otros derivando a diferentes recorridos. Es importante mencionar que la Torre-Podio también tiene la flexibilidad de asociarse como una construcción nueva a un elemento que ya forma parte de la trama urbana pudiendo integrarse a este con diferentes volúmenes y a distintas escalas.

Las torres residenciales de gran altura han demostrado ser populares entre los desarrolladores principalmente por las vistas comercializables lo ha convertido a estas en una herramienta para los urbanistas de fácil aplicación y con una amplia flexibilidad de inserción y combinación de usos (Ghizoni, 2006; Jensen, 2014).

Los intereses de desarrollo público y privado en el muelle resultaron no ser mutuamente excluyentes, sino que a través de una planificación cuidadosa del sitio y del diseño urbano, el acceso público a la zona ribereña, y las vistas hacia y desde el paseo marítimo pueden ser preservadas, satisfaciendo el mercado y las necesidades de seguridad del desarrollo de viviendas privadas (Punter, 2003; Berelowitz, 2005).

Un atributo clave para la aparición de esta tipología ha sido la capacidad de la ciudad para alentar a los desarrolladores a crear arquitectura con importancia en la calidad del diseño más que por rentabilidad del uso del suelo. False Creek elevó las expectativas del público sobre la vida en las calles, la calidad del diseño, los servicios y también dio acceso público a toda la línea de costa del False Creek North, y los planificadores de la ciudad consagraron esto como un objetivo clave de la reconstrucción. La reurbanización en False Creek ha demostrado que el buen diseño no solo se encuentra con las construcciones más altas, sino que también este debe ser apreciado desde nivel peatonal.

Si bien la tipología de Torres-Podios solo se ve reflejada en una parte de la ciudad de Vancouver, su diseño es una respuesta concisa a una serie de metas y objetivos de comunidad; incluso, algunos autores como Jensen (2014), afirman que esta tipología refleja los mismos principios del Nuevo Urbanismo a través de la búsqueda de la integración de la comunidad y de la arquitectura en el paisaje urbano.

El reconocimiento de esta como la imagen de Vancouver surge debido a que la ciudad no posee edificios icónicos o monumentales que se destacan en el horizonte edificado, originando que las Torres-Podio resalten como el elemento más distintivo en la ciudad. A su vez, la sugerencia de que estas estructuras puedan entenderse mediante una fórmula de planificación simplificada tiene el atractivo de hacer que el éxito de Vancouver parezca fácil de reproducir en cualquier contexto (Ghizoni, 2006).

La reproducción de la tipología de Torre-Podio en otras ciudades es un intento de emular el éxito creado en Vancouver y simplifica excesivamente la búsqueda de una arquitectura propia. Asimismo, a esta tipología edilicia se la ha llegado a asociar con la noción de densidad, lo que la hace aún más atractiva para la reproducción de esta en ciudades que pretenden combatir con la expansión urbana (Jensen, 2014).

Mientras que la inversión extranjera y la inmigración extranjera tuvieron un tremendo impacto en la reurbanización de Vancouver, la planificación y el diseño reales de la ciudad permaneció en manos de los arquitectos locales y los planificadores urbanos. Aun cuando los desarrolladores extranjeros comenzaron a invertir en nuevos proyectos en Vancouver, sin duda entendieron cuán importante para el éxito del proyecto podría ser el conocimiento local de los códigos de construcción, los métodos de construcción y los procesos de aprobación de la ciudad. O tal vez simplemente estaban siguiendo el ejemplo de Li Ka Shing, que había elegido contratar a arquitectos locales para su desarrollo. De cualquier manera, a medida que la transformación de la península céntrica continuó, los nuevos desarrolladores optaron abrumadoramente por trabajar con firmas locales de arquitectura de Vancouver (Walsh, 2013, p. 576).

La noción del *vancouverismo* se basa en los principios de habitabilidad, aplicados con éxito a través de un proceso de planificación discrecional y cooperativo, resultando en una nueva tipología de construcción de torres delgadas sobre un bloque residencial rodeado de parques, calles activas y acceso al mar. En estas circunstancias, la tipología de viviendas de Torre-Podio se convierte en una opción popular para los planificadores y desarrolladores a través del cual este se ha convertido en un símbolo de urbanidad y densificación complementando lo que actualmente se entiende por *vancouverismo* (Boddy, 2004a).

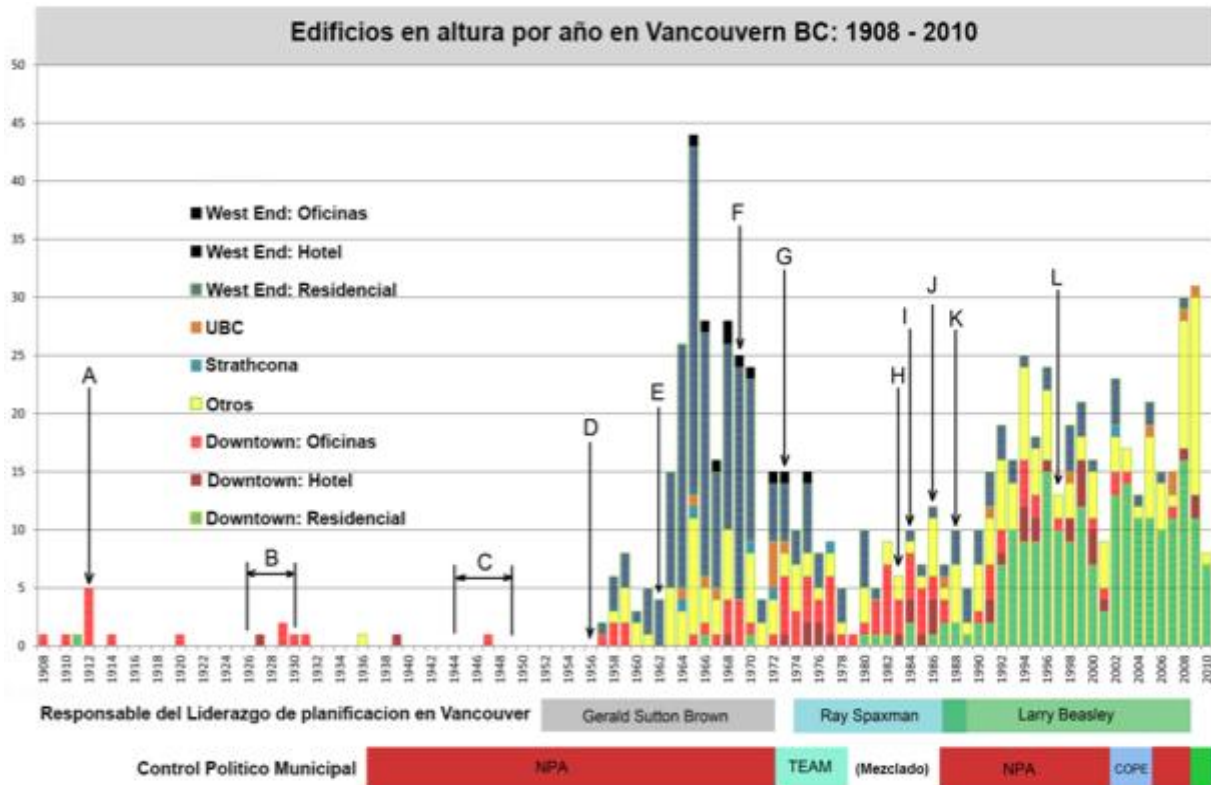


Fig. 5.2.5 Representación cuantitativa de edificios en altura construidos entre 1908 y 2010, con sus respectivos líderes de planificación de la ciudad y partidos políticos actuantes.

5.3 CONOS VISUALES Y RESTRICCIONES EDILICIAS

Ya desde sus orígenes, el entorno de Vancouver era visto como un patrimonio natural el cual debía ser preservado y protegido de la expansión urbana. Actualmente es, sin duda uno de los factores más distinguidos e influyentes sobre la articulación urbana de la ciudad. Rodeado con las montañas de la costa hacia el Norte, el mar que cae desde el oeste y la amplia llanura del delta del río Fraser que avanza hacia el Sur, todos estos elementos forman parte de una fórmula que le da una identidad y un sentido de lugar⁵ a la ciudad.

⁵ Agnew (1987), manifiesta la idea de lugar como un ambiente multidimensional dinámico expresado a partir de tres aspectos fundamentales de los cuales uno de ellos es el sentido de lugar. Este aspecto es el resultado de las vivencias que se derivan de un lugar en particular, respecto al cual se desarrollan sentimientos de apego a través de experiencias y memorias.

Casi todo acerca de Vancouver surge de su formulación de hechos geográficos; desde la calidad del aire, del agua, la luz, el color del paisaje, las vistas y el propio clima son componentes claves en el estilo de vida y el *genius-loci*⁶ de la ciudad (Berelowitz, 2005, p.20).

Un elemento que permanece distintivo, al menos en el contexto regional, es el grado en el cual los paisajes naturales circundantes son fuente de inspiración en la creación de la forma urbana. Berelowitz (1997), se ha referido a estos elementos como la materia prima que proporciona el “culto a la vista”. “Se ha conservado una fuerte sensibilidad moral hacia la naturaleza inmaculada, y esta es considerada como superior que el artefacto humano” (Lance Berelowitz, 2005, p.163). A pesar de ello, el entorno ha sido percibido como una oportunidad para fomentar una relación mutuamente beneficiosa entre lo natural y lo urbano.

Si bien la noción del *vancouverismo* se ve globalmente percibida a través de ciertos elementos visibles como los parques verdes o su arquitectura, la esencia de este modelo también debe ser percibida por los espacios y las conexiones entre sus partes. La forma urbana al igual que sus espacios responde a esta geología desde un enfoque que contrasta con lo popular y se ve condicionado en gran medida por el encuadre de las vistas. En vez de activamente determinar en donde los edificios más altos deberían estar ubicados, la ciudad de Vancouver ha adoptado un acercamiento inverso en donde se especifica según las vistas protegidas en donde está prohibido hacerlo (Lehnerer, 2009).

Como ya fue mencionado anteriormente, la participación pública en la ciudad de Vancouver resulto un componente vital para la configuración urbana que existe actualmente. El establecimiento de opiniones públicas y el sustento legal han tenido un impacto real y duradero en su arquitectura y para el caso de las vistas protegidas esta no es la excepción.

Vancouver ha sido una de las primeras ciudades, al menos de Norte América, en plantear una política de preservación de vistas a finales de los años ochenta con el fin de generar un equilibrio entre un centro en ascenso, el puerto, las vías navegables y las montañas de North Shore en el fondo (The Guardian, 2015).

Los orígenes de esta iniciativa en Vancouver se remontan a mediados de la década de 1970; un periodo inestable en la historia de planificación y desarrollo de Vancouver en parte debido al enorme auge económico y las nuevas presiones inmobiliarias, pero principalmente por los desacuerdos políticos que TEAM presentaba. Para aquel entonces el departamento de planificación de la ciudad estaba luchando por consolidar las zonas más cercanas al barrio céntrico con programas residenciales.

El proceso tradicional de restricciones de altura que se pautaba en este contexto era dado según zonas, basado en la topografía y factor ocupacional únicamente. Con la implementación del plan oficial del centro (*Downtown Official Development Plan*) en

⁶ El *genius loci* es un concepto romano que en la teoría de la arquitectura moderna consiste en la adaptación de los diseños al contexto y los aspectos características del lugar teniendo profundas implicaciones en el desarrollo de los espacios públicos.

1975 las alturas habían permanecido restringidas a 137 metros en lo que correspondía a edificios de altura. Entretanto, los planificadores estaban tratando de completar estudios en el centro de la ciudad de manera de encontrar un marco regulador para la altura de las nuevas edificaciones que lograra tener en cuenta características propias de cada lote individualmente (Punter, 2003).

Desde 1974, la dirección de planeamiento estaba dirigida por Ray Spaxman, el cual, si bien fue uno de los primeros en incentivar la protección de corredores visuales previo a 1980, sus principios en estas cuestiones no estaban muy detalladas y se veían opacadas por la amplia gama de problemáticas que presentaba en sus proyectos. Sin embargo, las nuevas políticas dirigidas a la protección de corredores visuales, paseos marítimos y edificios de gran altura fueron perfeccionadas en su mayoría bajo su dirección (Walsh, 2013).

A fines de 1970 se habían realizado dos encuestas para capturar las metas del público para la ciudad. En estas, los residentes identificaron dentro de sus prioridades más altas la preservación de las vistas de la costa, el horizonte del centro y la costa Norte (City of Vancouver, 2011). A pesar de estas preocupaciones, en 1980 la ciudad de Vancouver comenzó con la pre-aprobación de desarrollos de programas tanto residenciales como comerciales en el barrio de *Downtown*. Para el departamento de planificación, el mayor desafío de la segunda mitad de los años ochenta fue resolver el futuro de la zona inmediatamente al sur del centro de la ciudad. El progresivo abandono por parte de los desarrolladores de la zonificación comercial en el borde del núcleo comercial en favor de esquemas residenciales con una densidad equivalente llevó a aprobar más de 300 apartamentos anualmente después de 1984 (Punter, 2003).



Fig. 5.3.0 Centro de Vancouver y las nuevas construcciones (en negro) a partir de 1987.

En 1988, los consultores arquitectónicos de la ciudad, encabezado por Busby Bridger, identificaron las opiniones de los residentes en torno a la protección de las vistas enumerando y evaluando estas en busca de desarrollar mecanismos de protección para su implementación. El informe resultante de cinco volúmenes confirmó el amplio apoyo de los residentes hacia la protección de las vistas identificando en una primera instancia veintisiete corredores visuales de las cuales 9 requerían una limitación de altura para que permanecieran existentes. Tras la respuesta al informe provisional, el público solicitó un segundo recaudo en donde se exigió la incorporación de otros corredores desde el lado sur de False Creek, por lo que posteriormente se añadieron cuatro estrechos pasillos de vista a través de los sitios de *Downtown South*, *False Creek* y *North Vancouver* (Punter, 2003). De manera colectiva, estas políticas preventivas no se tomaron en cuenta para los primeros desarrollos lo que derivó en una considerable oposición pública que se desató en cinco encuentros. Bajo este sustento, el director de planificación solicitó al consejo una audiencia pública de manera que se pudiera tener en consideración todas las discrepancias con el programa de planificación que se estaba desarrollando, o que de lo contrario se aplazara la re zonificación hasta que se lograra llegar a un acuerdo (Berelowitz, 2005).

Los patrones propuestos por Ron Walkey y los otros miembros del Grupo de Estudio False Creek cambiaron esta dinámica al sugerir que el acceso a puntos de vista lejanos debía ser considerado como un activo de la comunidad. A su vez fue gracias a los esfuerzos de Ray Spaxman que finalmente se establecieron mecanismos de planificación reales que protegían legalmente el acceso público a los puntos de vista en Vancouver (Walsh, 2013).

En 1989, la Ciudad de Vancouver aprobó las directrices para la protección de la vista que contenían 26 corredores protegidos. Estas políticas protegen las vistas de las montañas de la costa Norte, el horizonte del centro y False Creek desde una serie de puntos de vista público a lo largo de la costa Sur de False Creek, de las principales carreteras arteriales y de los puentes Granville y Cambie (View protection guidelines, 2011, p.1).

Después de una considerable intervención en el proceso de participación pública, se adoptaron corredores que ahora no pueden ser bloqueados por edificios. Sin embargo, la aplicación de estos no necesariamente excluye otras restricciones más comunes como el factor ocupacional, sino que en conjunto actúan para ubicar en donde los edificios altos pueden o no estar localizados.

El primer paso para convertir la protección de las vistas en un principio operativo fue el desarrollo del patrón de Ron Walkey, el cual reconoció este como elemento de goce público a partir de tres tipos de visión: local, intermedia y distante. Esta comprensión contribuyó al establecimiento de ordenanzas de planificación que en repetidas ocasiones perfeccionaron la forma que esta protección ha tomado, resultando finalmente en un modelo tridimensional (Walsh, 2013).

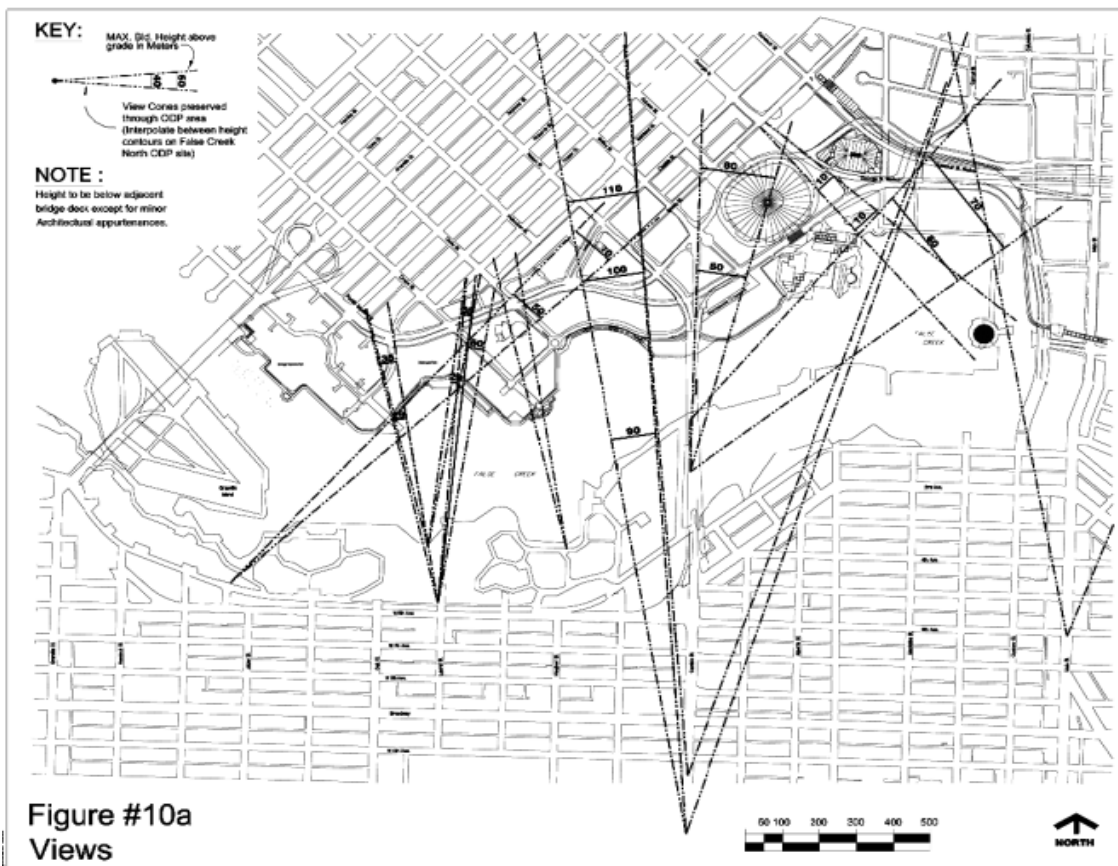


Fig. 5.3.1 Primer revisión de las vistas protegidas en 1989

El término “cono visual” ha estado impuesto desde entonces por el simple hecho de que este tiende a dar una noción más amplia de las limitaciones de altura. La noción de cono es abordada por medio de una aproximación de planos inclinados dado a que

el punto de donde se origina el cono no necesariamente tiene la misma altura que el objetivo (Fig.3.2.2). Los controles de altura basados en planos inclinados permiten gran flexibilidad de diseño logrando que cada lote individual posea su propio estudio personalizado de altura (Bingham, 2012).

De manera de definir el plano, el cono se descompone en tres elementos (Fig.3.2.2); el origen, las subdivisiones, y el alcance. Como lo dice el propio termino, el primer punto marca el origen del cono visual; se toma como referencia la altura promedio de una persona y la mayoría de estos están ubicados dentro del paseo marítimo de False Creek, en las arterias principales y en los puentes Granville y Cambie. El segundo punto trata de las subdivisiones dentro de cada cono visual; este elemento existe de manera de poder adaptar las alturas con los edificios existentes permitiendo que cada sub secciones tenga diferentes restricciones de altura. El último elemento es el alcance del cono visual, determinado por la extensión y amplitud de la vista, los cuales a su vez varían con la distancia desde el origen (Vancouver 2011, "View Cone Composition").

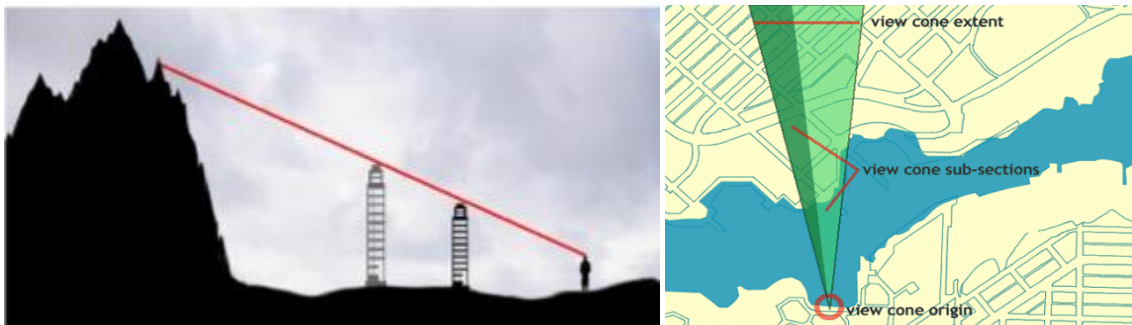


Fig. 5.3.2 Diagrama que muestra la aproximación de planos inclinados (izda.) y diagrama oficial de descomposición de un cono visual (dcha.)

La descomposición del cono visual surge principalmente para que cada uno de los elementos responda de manera diferente a las variables de altura máximas y de edificios existentes permitiendo así una zonificación más detallada de cada lote individual (View protection guidelines, 2011). La diferenciación del cálculo de altura máxima para un edificio que se encuentra dentro de un cono visual tiene en cuenta la distancia desde el punto de origen hasta el objetivo, la elevación del punto de referencia, la elevación del punto de vista, la elevación del sitio y la distancia desde el origen hasta el punto de referencia.

La aplicación de la protección de las vistas ha obligado a que a partir de 1989 las edificaciones de mayor altura tengan un mayor crecimiento en su mayoría en la costa norte que dan hacia el Burrel Intel en el barrio Coal Harbor y *Downtown* (Fig. 5.3.4). La justificación está dada simplemente por la descomposición del cono visual; al estar ubicado la mayoría de los orígenes de los conos visuales en la costa sur de False Creek, las edificaciones más cercanas a este punto de origen tienen mayor restricción de altura en contraposición a las que se encuentran más lejanas, las cuales necesitan mayor altura para alcanzar invadir las vistas.

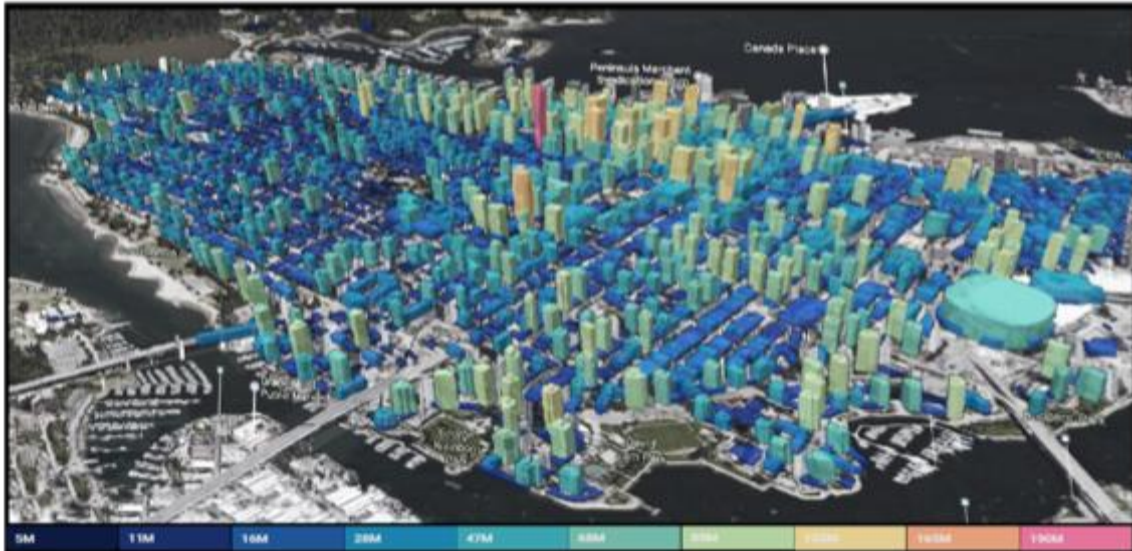


Fig. 5.3.3 Representación altimétrica de las edificaciones más altas en el centro de Vancouver

A pesar de que los conos visuales limitan la altura de nuevas construcciones, estos no necesariamente pautan la altura máxima de construcción permitida. Factores como la topografía y la distancia del sitio al origen del cono también se toman en consideración e influyen en el bloqueo de la vista. En algunos casos, la altura máxima que se puede alcanzar sin afectar el cono visual puede ser mayor que el límite de altura especificado por la zonificación; en estos casos se considera la máxima altura dada por el plan de zonificación (View protection guidelines, 2011). A su vez las zonas que no se encuentran afectadas por los conos visuales se rigen como un distrito especial con límites de altura impuestos a través del *Plan de Desarrollo Céntrico (Downtown Official Development Plan)*.

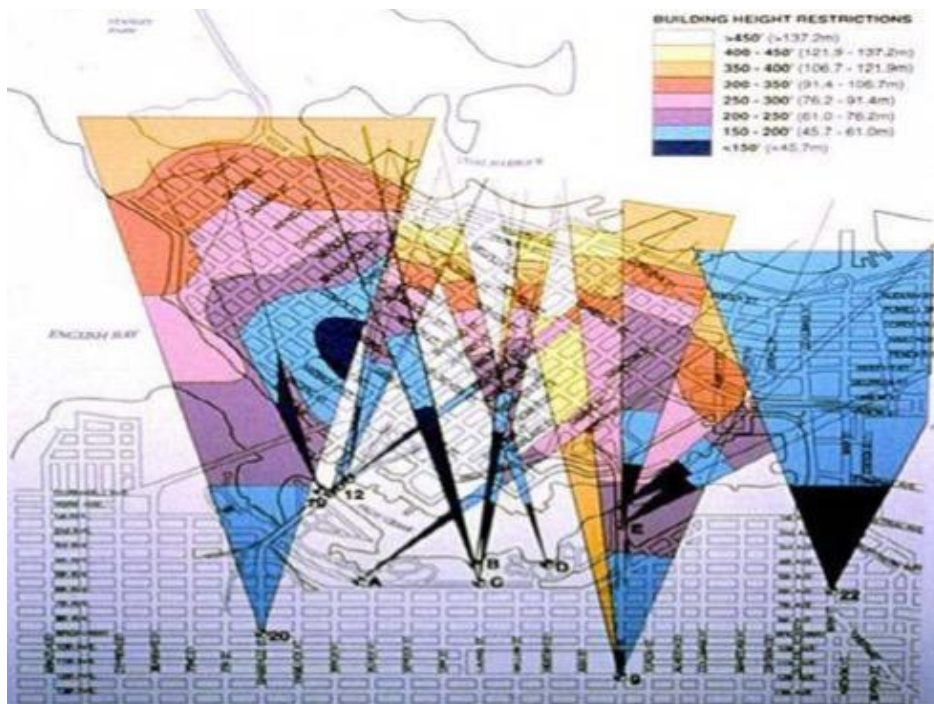
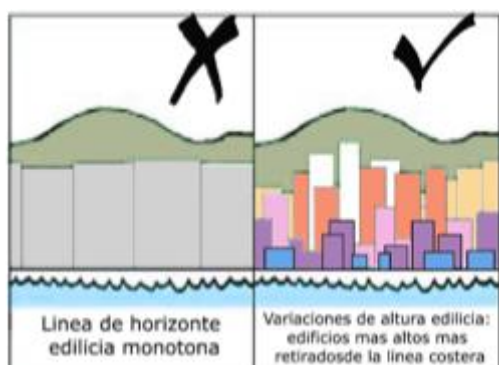


Fig. 5.3.4 Conos visuales y sus respectivas limitaciones según la distancia desde el origen

La creación de la norma de las vistas protegidas es posiblemente la principal razón por la cual la ciudad abandonó la práctica de la búsqueda de la construcción más alta en las parcelas más cercanas a la costa de False Creek, adaptando un enfoque en el cual las vistas se vuelven accesibles y presionan a que las torres se retiren desde el agua para crecer en lo alto (Walsh, 2013).

Los desarrollos de políticas de protección han modelado en gran medida la forma parcial del horizonte edilicio de Vancouver. Los estrictos controles de altura previos a 1997 generaron como consecuencia el “aplanamiento” de la línea de horizonte que se forma de la silueta de los edificios; una especie de auto-borrado del perfil de la ciudad la cual contraste con el entorno montañoso de fondo (Berelowitz, 2003). A partir de principios de la década de 1990 el consejo municipal ha estudiado el crecimiento en altura según diferentes distritos concluyendo en el estudio del *Skyline study report*. A partir de este se dedujo siete sitios que podrían soportar edificios más altos, permitiendo a sólo dos de estos una altura máxima de 183 metros, y los otros cinco entre 137 y 168 m, todos sujetos a rigurosas condiciones de diseño (Berelowitz, 2003).



La Política General para Edificios de Mayor Altura (*General Policy for Higher Buildings*) actual permite edificios significativamente más altos en sitios predeterminados con el objetivo de marcar la prominencia del distrito de negocios en el horizonte de la ciudad para evitar una imagen que asimile un horizonte monótono (Fig. 5.3.5).

Fig. 5.3.5

Al establecer una limitación de desarrollo relacionada con la protección del acceso público a las vistas escénicas naturales, la ciudad ha definido una inclinación por proteger más los intereses públicos por sobre los privados, incluso cuando el sistema en el que se implanta adopta una cierta flexibilidad en términos de altura y desarrollo de densidad. Sin embargo, la política de protección de corredores visuales ha derivado también, quizás por accidente, en la protección de vistas para usuarios privados; aunque el potencial de desarrollo de cualquier parcela podría estar en teoría restringido por la imposición de las medidas de protección de las vistas reduciendo la rentabilidad por uso del suelo, este elemento cuenta con el beneficio asegurado de poder desarrollar unidades con acceso continuo y protegido a las vistas escénicas generando un valor extra por unidad (Walsh, 2013).

Probablemente, la aplicación de protección de corredores visuales en Vancouver ha perdurado, en parte, por las ventajas que brinda a las inversiones inmobiliarias. En Vancouver la gente pagará por la vista, y generosamente. Una casa con una vista panorámica del agua y la montaña se venderá por lo menos por cien mil dólares más que la casa del mismo tamaño, justo abajo de la colina, que no tiene una vista (Berelowitz, 2003).

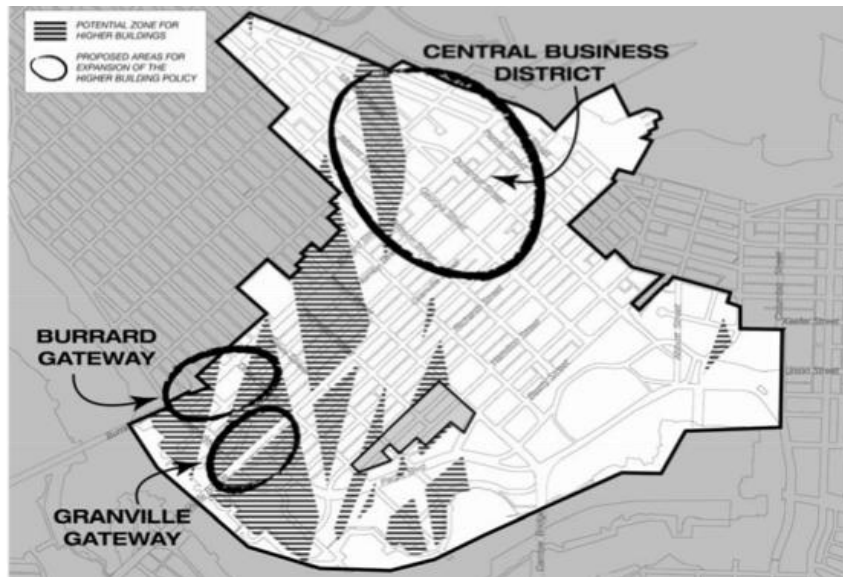


Fig. 5.3.6 Zonas propuestas para Edificios de Mayor altura

Las directrices de diseño se reconocen en Vancouver no sólo como esenciales para el disfrute del público, sino que también son un principio imprescindible para asegurar la viabilidad económica y comercial de los nuevos desarrollos. El continuo crecimiento urbano es necesario no solamente para evitar la burbuja inmobiliaria –la cual ya es visible en Vancouver con el aumento de los precios reales de la vivienda con más del 25% desde finales de 2014 (Fortuño, 2017)- sino que dada la política de negociación de Vancouver es a partir de los nuevos desarrollos y el constante flujo económico de nuevas inversiones inmobiliarias que la ciudad adquiere sus amenidades y comodidades públicas.

Curiosamente, las políticas de restricciones han cedido cada vez más con el paso de los años siendo el año 2010 el que generó la mayor reforma en términos de altura desde comienzos de siglo. En primera instancia se votó para elevar la altura de la ciudad fuera de los conos visuales de 180 a 210 metros, y en cada año posterior se han realizado revisiones de altura para permitir edificios más altos a cambio de la inversión en proyectos sociales y amenidades públicas (Hollis, 2015).



Por otro lado, se adoptó por una política para los edificios ubicados en la sombra del cono visual (Fig. 5.3.8) el cual permite el desarrollo futuro para entrar en la “visión de las sombras” de los edificios existentes siempre y cuando no tengan un impacto adicional significativo en las vistas públicas. La aplicación de esta política ha traído consecuencias a la protección de las vistas debido a que no toma en consideración la edad de los edificios. El problema surge cuando el edificio que se encuentra en primer plano llega al final de su vida y es demolido, el edificio sombra (ubicado atrás) tomara su lugar creando un precedente que permite que los edificios continuamente se sustituyan por unos más altos dentro de los conos de vista protegidos.

Fig. 5.3.7 Encuadre visual

Paralelamente, en algunos casos ha sucedido que el panel de diseño urbano que asesora a la municipalidad, ha utilizado su influencia para recomendar desarrollos que rompen la extensión de corredores visuales, erosionando así la fuerza de las directrices de protección de visión y dando una imagen que pierde credibilidad con el tiempo (Bingham, 2012).

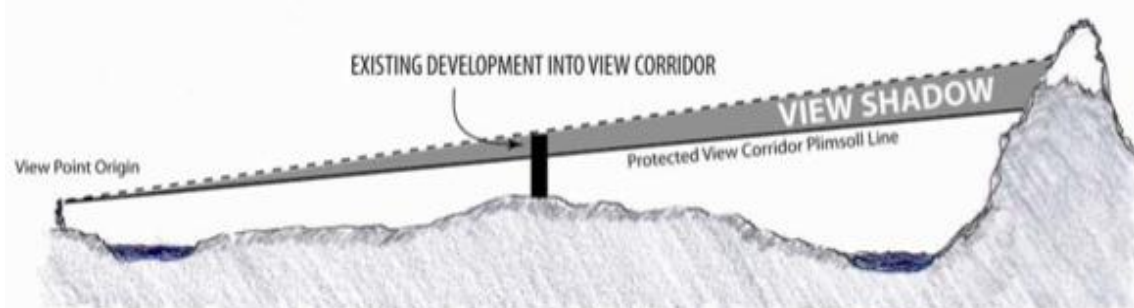


Fig. 5.3.8 Representación gráfica de la sombra del cono visual

La protección de las vistas es un elemento indudablemente característico y de importancia local para el público, la pérdida de este dejaría a Vancouver igual que cualquier otro centro americano (Alexander, 2016). Sin embargo, la interferencia de estos con el desarrollo de una dinámica que permita una mayor densidad puede ser cuestionable. Las políticas de protección de vistas son, usualmente, una oportunidad política a corto plazo más que una filosofía de planificación urbana. La realidad es que una política que parecía atraer la compra en los años 1980 y 1990, amenazada por el temor de un centro vacío pierde su sentido (Hollis, 2015). Actualmente, la existencia de los corredores visuales ha estado en discusión debido a la constante demanda inmobiliaria, la cual busca determinar el valor de una vista protegida sobre un mayor desarrollo de viviendas económicas céntricas. Más que una política restrictiva, la protección de las visuales en Vancouver representa una actitud de respeto hacia el entorno, la cual deja en evidencia la fuerte influencia de la geografía y la naturaleza como elementos imprescindibles en la configuración urbana.



Fig. 5.3.9 Imagen aérea desde el Sur de False Creek

5.4 MOVILIDAD Y TRANSPORTE

La movilidad y en particular el sistema de transporte, es una pieza clave dentro del concepto de ciudad habitable. Los diferentes medios de transporte definen en gran medida la configuración estructural de la ciudad e influyen de forma directa en la calidad de vida de sus residentes. La búsqueda de una ciudad de distancias cortas a partir de una concentración física de las actividades diarias pretende reducir la dependencia del automóvil con una integración efectiva del uso del suelo (Howley, 2009).

A diferencia de la mayoría de las grandes ciudades norteamericanas, Vancouver nunca ha desarrollado una red regional completa de autopistas. Un elemento que ha influenciado al tardío desarrollo de esta, es que al ser una ciudad que se originó más de cincuenta años después de la revolución industrial, esta no cuenta con un núcleo estrecho como lo hacen las ciudades históricas; en contraposición, el sistema de calles de Vancouver se fue desarrollando en forma paralela a la inclusión automotriz, teniendo un impacto profundo en el diseño y provocando que la necesidad de estas surja más tardíamente. Es importante tener en cuenta que el sistema de calles que se impuso a principios del siglo XX, fue el definitivo, queriendo decir que posteriormente no existió un ensanche de avenidas o una reestructuración vial. Como resultado de esto, Metro Vancouver ha manejado por años el más bajo gasto per cápita de transporte que cualquier metrópoli norteamericana (Punter, 2003; Patrick Kiger, 2014).

A su vez, el tardío desarrollo de autopistas se le puede atribuir al nivel de necesidad de la ciudad, debido a que Vancouver originariamente no era una región importante de fabricación y en donde el sistema del trasbordo fuera de la ciudad estaba configurado en torno al ferrocarril. Por otra parte, el alejamiento geográfico de Vancouver de los centros de poder político y económico significó que siempre obtuvo poco apoyo económico para infraestructura, teniendo que realizar recortes regionales en el caso de buscar desarrollar autopistas. A pesar de estas razones, indiscutiblemente la más sólida y la más reconocida fue la influencia de la opinión pública; este principio no solo ha desafiado reiteradamente las imposiciones globales, sino que ha redefinido completamente la forma y políticas de la ciudad (Berelowitz, 2005).

“Otra perspectiva sostiene que el esfuerzo de la autopista no tuvo éxito debido a sus vínculos con una ideología obsoleta que era más relevante una década anterior, cuando Vancouver todavía podría haber sido considerada una ciudad industrial” (Walsh, 2003, p.247)

A principios de los años 50, la ciudad de Vancouver, principalmente el núcleo central se encontraba en un periodo de decadencia urbana. Con el fin de contrarrestar esto, la *Comisión de Planificación*, en aquel entonces liderada por Sutton Brown, contrató planificadores americanos de manera de que brindaran nuevas ideas para reestructurar la ciudad. Dentro de estas propuestas, la que más polémica acarreó fue la de la construcción de un sistema de autopistas que pretendía “mantener el dominio regional de la ciudad y mejorar el acceso del transporte vehicular al puerto” (Berelowitz, 2005, p.96).

ciudadanos de Vancouver empezaron a hablar y exigir un lugar activo en las decisiones que afectan a la ciudad” (Walsh, 2003 p. 256). Luego de varios meses de intercambio de opiniones entre los diferentes entes políticos, económicos, desarrolladores y la comunidad, finalmente se decidió no construir ninguna autopista.



Fig. 5.4.1 Manifestaciones contra la autopista en 1970

Sin dudas uno de los factores más significativos que le ocurrió a la ciudad de Vancouver en los años sesenta fue que no se construyeran ninguna de las propuestas de autopistas, puentes ni túneles. Nos dijeron que la red de autopistas era necesaria para soportar el tráfico previsto, para la salud de la economía y para preservar nuestro estilo de vida, pero al no construirlo Vancouver se ha convertido en uno de los lugares más habitables del mundo (Gordon Price, 2004, p.1).

A partir de esa decisión a fines de la década de 1960, se afirma que Vancouver es una ciudad sin autopistas y, que el resultado de esto ha derivado algunas de sus cualidades especiales como entorno urbano (Coupland, 2009; Price, 2003). No obstante, estrictamente hablando, Vancouver no es una ciudad sin autopistas ya que está conectada a un sistema de autopistas nacionales, las cuales, se aproximan a la ciudad desde el Sur, este y Norte conectando Vancouver con el resto de Canadá y con Estados Unidos, pero estas se detienen al acercarse a los límites de la península (*Downtown* y *West End*). En la región metropolitana (*Metro Vancouver*) “la red de autopistas es importante para el flujo básico de las personas; lo que es particular es que el sistema de autopistas fue impedido de conectarse con el centro de la ciudad a este sistema regional más grande” (Walsh, 2003, p.249).

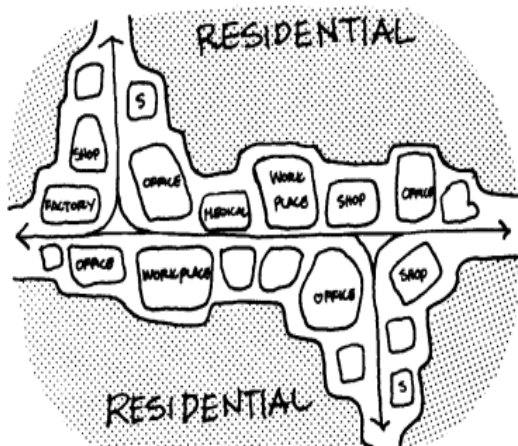
Sectores como Coal Harbor y Concord Pacific fueron beneficiados directamente de esta idea de ciudad sin autopistas. A medida que los ferrocarriles y las industrias sobre la costa se trasladaron, la ciudad fue capaz de extender la trama del centro hacia la costa. Además, gracias a esta estrategia los barrios Gastown, Strathcona y Chinatown han permanecido en gran parte intactos en su forma urbana histórica (Berelowitz, 2005).

Una vez que las autopistas estaban fuera de la ecuación urbana, y con el nuevo mando de TEAM, se empezaron a explorar diferentes configuraciones de circulación dentro del núcleo urbano. El hecho de que no se haya construido la autopista y de no

haber puesto al automóvil particular como el medio de transporte preferencial ha abierto la posibilidad de diversificar las formas de circulación dentro de la ciudad.

En una primera etapa en 1983, se aprobó un extenso Plan céntrico (“*Coreplan*”) el cual planteaba como una de las prioridades el incremento de la capacidad de transporte en el centro. De manera de lograr esto, se buscó reequilibrar la ecuación entre el automóvil, el transporte público, las bicicletas y el peatón permitiendo que haya una mayor diversidad y opciones de circulación evitando que el automóvil funcione como el transporte dominante (Walsh, 2003).

A pesar de esto, es importante recalcar que es un error suponer que Vancouver ha librado "una guerra contra el automóvil", como algunos críticos han acusado. Hay un lugar para los coches, pero estos tienen que ser parte de la mezcla. Dentro del abanico de opciones el automóvil se encuentra entre uno de estos, pero no necesariamente debe ser el predilecto (Kiger, 2014).



Indudablemente la mejor manera de disminuir el uso del automóvil es por medio de menores viajes y más cortos; la manera de hacer esto es traer los servicios que los residentes necesitan a una misma zona. A partir de esto, a fines del 1980 se estableció el concepto de *proximidad* el cual se ha definido como la noción de concentrar en un barrio residencial servicios y opciones de trabajo todos dentro de un trayecto corto, permitiendo así ahorrar en viajes largos que generarían congestión (Beasley, 2014).

Fig. 5.4.2 Representación de proximidad

Con la aplicación de esta noción se ha visto a principios de la década de 1990 (con el plan *Living First*) el resurgimiento del entorno asociado con la vecindad, no solo en los distritos viejos sino también en los nuevos. El incentivo por densificar los barrios y brindar servicios ha permitido que una menor cantidad de automóviles entren y salgan del núcleo generando una disminución del 10 por ciento hasta principios del siglo XX; esta tendencia ha contrastado fuertemente con el resto de la región de Vancouver, en donde se ha observado un aumento en el uso de automóviles. Actualmente más del 60 por ciento de los viajes dentro del núcleo se realizan con vehículos no-motorizados.

A partir de este nuevo enfoque, el sistema de transporte sufrió un cambio rotundo en la ciudad; se comenzó a prever un plan que permita una red integrada de varios métodos de transporte haciendo énfasis en la proximidad como estrategia principal (Beasley, 2015).

Posteriormente, en la década de 1990, la ciudad de Vancouver comenzó a desarrollar una estrategia general de transporte que establecería una dirección específica para

Vancouver, siempre frente a la implicancia de mantener la política de transporte regional (Metro Vancouver) y los planes del uso del suelo en aquel entonces. Este plan fue apoyado por un amplio programa de participación pública, seguido por una serie de cuatro asambleas de transporte que culminarían en la aplicación de este plan en 1997 (City of Vancouver, 2015).

El Plan de Transporte de 1997 tenía como objetivo seguir manteniendo el alto nivel de servicio de transporte para la ciudad, de manera de ser menos dependientes del automóvil y lograr acomodar el crecimiento de la demanda de transporte utilizando únicamente la red de carreteras existente, sin aumentar la capacidad de la misma (Berelowitz, 2005).

Una de las primeras medidas que se aplicó a partir de este plan, fue por lo tanto la división de vías de circulación principales para darle espacio a ciclo vías y disminuir el impacto del automóvil. Esta división se ha hecho no solo en arterias principales sino también en puentes y rutas perimetrales. Debido a la limitada área de la ciudad, el uso del suelo resulta uno de los elementos más valiosos por lo que debe existir una distribución equitativa de sus usos (Walsh, 2003; City of Vancouver 2015).

Con esta iniciativa y desde entonces, el ciclismo se ha vuelto el modo de transporte que más rápido crece en Vancouver aumentando un total de 40% de 2008 a 2011 abarcando actualmente más de 40 kilómetros de ciclo vía en la península y 400 en el área metropolitana (Fig. 5.4.3). “La disponibilidad de rutas cómodas y bien conectadas para el ciclismo es fundamental para alentar a más personas a circular por sus necesidades diarias y a mejorar la seguridad vial” (City of Vancouver, 2015, p.1).

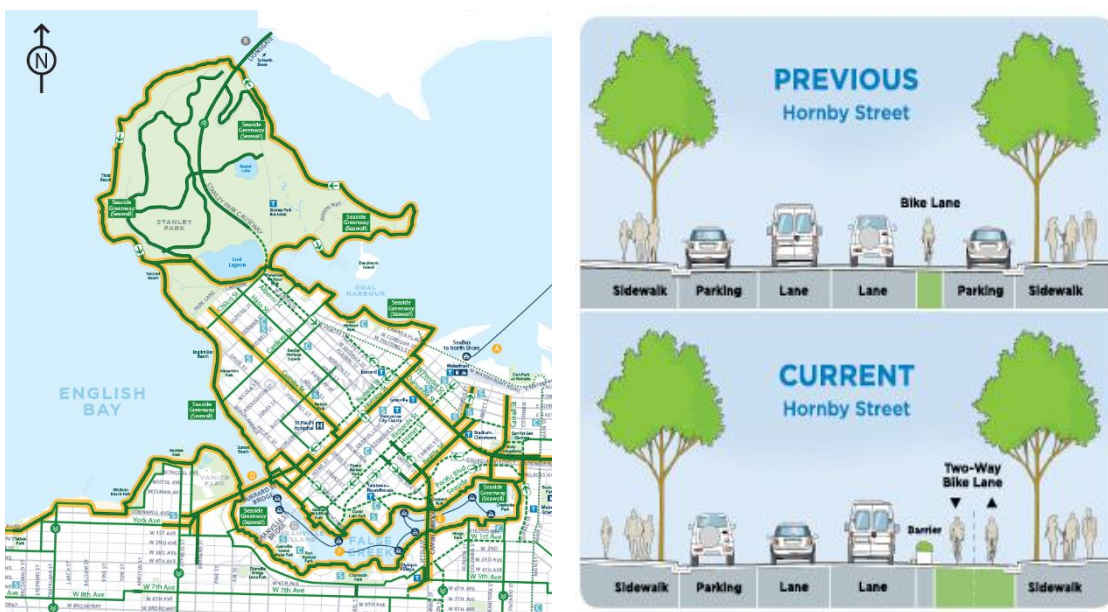


Fig. 5.4.3 A la derecha, recorrido de ciclo vías (en verde) en la península de Vancouver y a la izquierda un ejemplo de reducción de vía principal que se llevó a cabo en Hornby Street.

La forma en que la gente viaja es un elemento clave del crecimiento urbano que tiene implicaciones para los patrones de asentamiento y los costos públicos. Para lograr una optimización en la movilidad dentro de la ciudad y conseguir el desarrollo de un

sistema de transporte sostenible se deben considerar distintas estrategias e incluir políticas que respalden las diferentes acciones (Berelowitz, 2005).

El Plan de Transporte del 97 además fijo nuevas bases para la accesibilidad integrada de la ciudad, no solo para vehículos motorizados sino también para peatones. Con este se implementaron normas de accesibilidad para los vehículos públicos permitiendo que residentes discapacitados accedan por medio de la implementación de elevadores. A su vez, se pautaron políticas edilicias que definieron anchos de puerta, rampas y señales acústicas para permitir acceder a cualquier residente (City of Vancouver, 2016).

Dentro del contexto de transporte a su vez, la reducción de gases de efecto invernadero se ha convertido en una prioridad reconocida para la ciudad. Las iniciativas para convertir a Vancouver en una ciudad verde y libre de tóxicos parte de la reducción del número y distancia de los viajes. Si bien la industria del automóvil está respondiendo con nuevas tecnologías con la aplicación de coches más limpios, la contaminación del aire se ve afectada directamente por el uso de este por lo que se mantiene como una prioridad reducir este hábito (Berelowitz, 2005, p.50).

En general, Vancouver ha crecido constantemente en los últimos años, resultando en un aumento del 18 por ciento de la población y un aumento del 16 por ciento en empleo. Sería predecible decir que con este aumento en el número de residentes y puestos de trabajo surgiría también un aumento en el número de viajes de vehículos motorizados dentro y desde el centro; sin embargo, este ha bajado un 5% según los últimos datos estadísticos en 2011. Esta es una tendencia de transporte sostenible y favorable ya que sugiere que las políticas y estrategias de implementación del Plan de Transporte de 1997 han sido exitosas en lograr los resultados deseados (City of Vancouver, 2015).

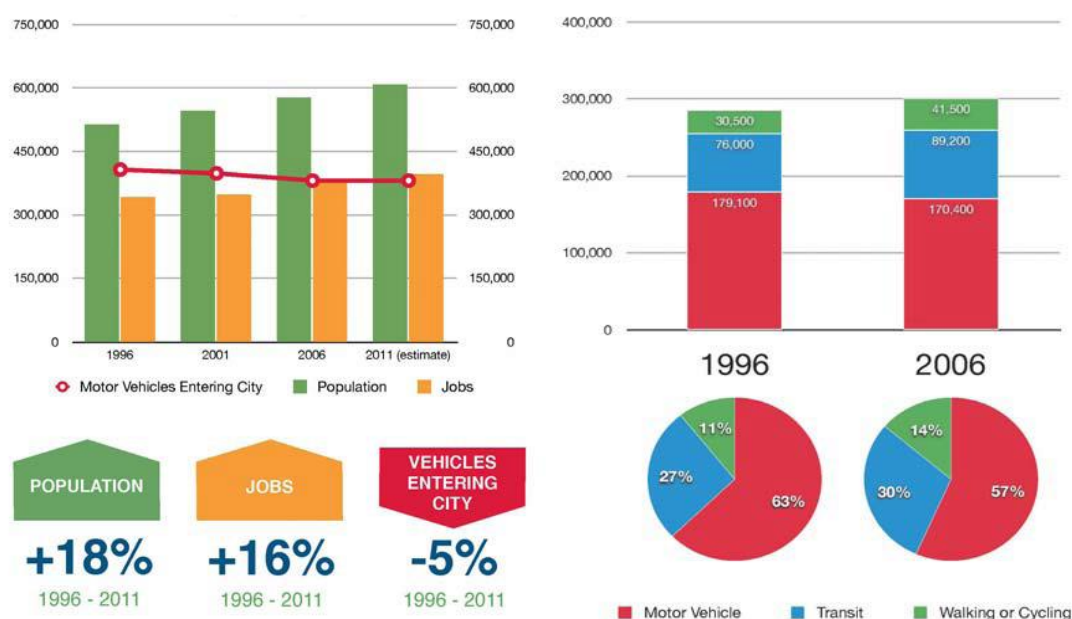


Fig. 5.4.4 Gráfico porcentual que contrasta el aumento de la población, el aumento del trabajo y el uso del vehículo en el centro de la ciudad (Dcha.) y grafica comparativa de la evolución de diferentes medios de transporte entre 1996 y 2006 (Izq.)

Sin embargo, la falta de autopista en el centro de una ciudad con un constante crecimiento demográfico también tiene sus aspectos negativos. Actualmente Vancouver posee la peor congestión automotriz en Canadá; naturalmente esta se ha vuelto parte de la ecuación debido a la falta de autopistas y a la reducción de arterias principales. A pesar de esto, Beasley (2014) ha apoyado durante toda su carrera que la idea de congestión no necesariamente tiene implicancias negativas, sino que por lo contrario esta debe ser vista como algo positivo debido a que obliga a que los propietarios de vehículos particulares se cuestionen constantemente por otros métodos de transporte más eficaces o que de lo contrario que se muden a vecindarios más céntricos de manera de ahorrar viajes. La idea de que el núcleo este constantemente congestionado permite una inclinación natural que trabaja en favor de la ciudad (Beasley, 2014).

Actualmente rige un plan quinquenal propuesto en 2015 el cual pauta hacer la mayoría de los viajes (más del 50%) a pie, bicicleta o transporte público. Este plan esboza un camino detallado para alcanzar metas aún más ambiciosas para alcanzar a plasmar la visión de un sistema de transporte verde y renovable. En el futuro, tanto las grandes inversiones como las pequeñas mejoras están planificadas en toda la red para aumentar la capacidad, la seguridad y la flexibilidad de la red de caminos y ciclo vías de Vancouver (City of Vancouver, 2015).

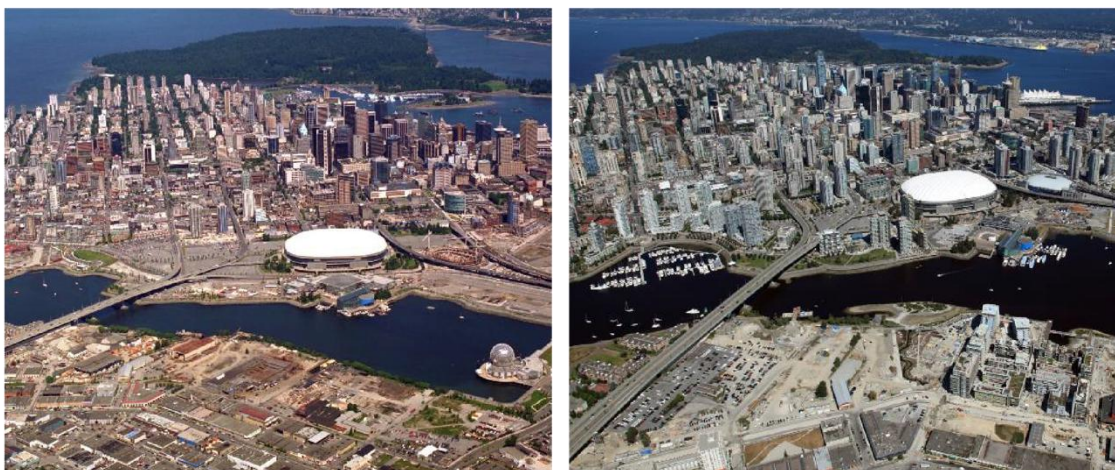


Fig. 5.4.5 Imágenes aéreas que muestran el dramático cambio del uso del suelo entre 1995 y 2010

Se puede afirmar que el rumbo que ha tomado Vancouver dentro de este contexto, se dio principalmente con la abolición del desarrollo de autopistas en el centro impulsado por la influencia de la opinión pública. Este hecho, ha permitido explorar un abanico de opciones de circulación dentro del centro, no solo priorizando el uso del automóvil, sino que brindando diferentes alternativas de transporte y políticas que respalden a estas.

Sin embargo, si bien la ciudad carece de autopistas, la relación que esto tiene con la habitabilidad de la ciudad implica consideraciones adicionales. Vancouver carece de autopistas actualmente no por la falta de incentivo, sino porque la campaña para construir un sistema de autopistas en toda la ciudad se basó en una configuración mal concebida y el manejo secreto de los planes de la autopista por la ciudad exacerbó la desconfianza pública del gobierno local. El concepto básico de habitabilidad sólo comenzó a estar ligado con la noción de la falta de autopistas en Vancouver una vez que la disputa de estas había terminado. Si bien es correcto afirmar que la oposición

de las autopistas jugó un papel fundamental en el futuro de Vancouver, es importante reconocer que el desafío en transformar a Vancouver en la ciudad habitable que es hoy en día también involucró un gran número de esfuerzos adicionales y estrategias de desarrollo. Seguramente la falta de autopistas contribuyó a la creciente densidad de desarrollo en el centro de la ciudad, a la promoción del concepto de *proximidad* y a la vitalidad que esto ha generado, sin embargo, no se le puede atribuir a este todo el éxito (Walsh, 2003).

Las fuertes orientaciones políticas y el conjunto de intereses públicos y privados han originado un régimen de toma de decisiones eficientes y coherentes. A partir de eso la ciudad ha obtenido la capacidad desarrollar incentivos urbanos que benefician directamente a la ciudad por sobre las propuestas de desarrolladores. El éxito de la evolución urbana dentro del contexto del transporte es sólo un testimonio de los triunfos de la teoría del régimen urbano en su aplicación al desarrollo urbano de una de las ciudades más habitables del siglo XXI (Jiménez, 2012).

5.5 ZONIFICACIÓN Y VECINDAD

La zonificación de la ciudad juega un rol principal para lograr una ciudad habitable. Como explicamos en el capítulo anterior, debido a las distintas propuestas para la construcción de autopistas se generó una gran inquietud entre los ciudadanos y planificadores por el desarrollo que iba a tener la ciudad. De forma simultánea, es que surgen movimientos para la preservación de ciertos barrios y de ciertas áreas históricas; haciendo hincapié en el patrimonio (Punter, 2003).

La técnica de zonificación en las ciudades tiene su origen en Alemania, en la ciudad de Frankfurt, la cual surgió en respuesta al aumento de densidad en los centros históricos a fines del siglo XIX. Edward Basset, quien escribió la primera ordenanza de zonificación integral para Estados Unidos, fue capaz de liderar un movimiento que desde 1910 logró cambiar la planificación urbana de la ciudad de Nueva York, en un primer momento, y luego ser referente para todo el país (Mancuso, 1980).

El *zoning* se basa en el principio de la subdivisión de la ciudad, asignando a cada una de dichas subdivisiones determinados parámetros relativos a la edificación. En general, y salvo casos de aplicaciones particulares, estos parámetros son tres: el “uso”, es decir, el tipo de función a que debe ser destinada cada parte del suelo comprendida dentro de las distintas zonas, o bien el tipo de actividad que pueden admitir los edificios que allí se construyan; la densidad, o la cantidad de volumen que es posible realizar en ellos en relación a la extensión de las áreas, y por último, la altura de los edificios que puedan construirse (Mancuso, 1980, p. 17).

En la carta de Atenas (1933), que se propone una segregación funcional, se afirma que:

La zonificación es aquella operación realizada sobre una ciudad con el fin de asignar a cada función y a cada individuo su justo lugar. Se basa en la necesaria discriminación entre las distintas actividades humanas que requieren su propio y

particular espacio: lugares para viviendas, centros industriales o comerciales, salas o espacios abiertos destinados al recreo (Mancuso, 1980, p. 275).

El objetivo es reorganizar la ciudad para que funcione de una manera eficiente permitiendo que cada sector obtenga el máximo rendimiento; además, una zonificación claramente definida ayuda y potencia la cualidad socio-ambiental de cada una de sus partes. Desde otra perspectiva, “la crítica al *zoning* desveló por una parte su origen ideológico, conectado en ocasiones con la segregación y clasificación racial” (Valdivia, 1995, p. 33).

La técnica de zonificación, apuesta por una separación funcional de los lugares de residencia, trabajo y ocio. A cada área con un tratamiento distinto, el cual se logra mediante las formas y el lenguaje arquitectónico. El área residencial se destina a viviendas de alta y baja densidad donde se intercalan sectores verdes, el área comercial con una priorización al peatón, el área de oficinas con construcciones de gran altura, las áreas de ocio se proyectan sobre el mar o con espacios públicos en diferentes sectores de la trama y los sectores históricos donde se le atribuye un valor histórico a ciertas construcciones o áreas.

Paralelamente, comenzó a establecerse una relación directa entre *zoning* y tránsito, donde el volumen y la densidad de los edificios mantenían una correspondencia con la capacidad de las calles. Se tendía a coordinar las diversas funciones de la ciudad y a estudiar la distribución de las diferentes gradaciones de densidad y congestión de las zonas (Tella, 2004, p.1).

Vancouver no cuenta con un núcleo de ciudad histórica con calles estrechas y desorganizadas, hay poca evidencia de la ciudad orgánica ya que gran parte de las construcciones fueron realizadas posteriormente a un *Master Plan* y de que se introdujera el concepto de zonificación en la ciudad (Berelowitz, 2005).

El primer decreto de zonificación de Canadá fue declarado por la Municipalidad de Point Grey (sector oeste de Metro Vancouver) en 1922. En 1926, cuando Harland Bartholomew proyectó su *Master Plan* para la ciudad de Vancouver uno de los principales objetivos fue establecer un reglamento de zonificación integral. Hasta el momento no existía ningún plan general y ningún departamento de planificación de la ciudad, “siendo Vancouver una ciudad prospera, pero desordenada” (Walsh, 2003, p.108). “Desde ese entonces, la ciudad ha utilizado cada vez más la rezonificación para cambiar el equilibrio del uso de la tierra de industrial y comercial a residencial” (Berelowitz, 2005, p.236).

El cambiar zonas industriales a usos residenciales de alta densidad “ha sido clave en la estrategia de Vancouver para convertirse en una ciudad más compacta, de mayor densidad y sostenible” (Berelowitz, 2005, p.236). De las primeras iniciativas para la ciudad fue crear una planificación urbana integral la cual abarque los distintos distritos para lograr asignar, regular y lograr que se cumpla estrictamente el uso del suelo según función.

En 1927 el Ayuntamiento y la *Comisión de Planificación Urbana* de Vancouver aprobó un reglamento que establecía tres clasificaciones de uso de suelos: distritos de residencia, distritos de apartamentos y distritos sin restricciones. Un claro ejemplo es el del barrio *West End* el cual se designó como un distrito residencial, pero en el que no se pueden construir apartamentos de gran altura, teniendo como límite seis niveles (City of Vancouver, 2016).

En 1952 la ciudad configura su propio departamento de planificación urbana, reemplazando a los consultores de planificación, convirtiéndose en una parte integral de la administración cívica de Vancouver; sentando las bases para la planificación urbana en toda la ciudad. Este nuevo departamento aumentó la participación pública en las audiencias sobre cuestiones de planificación y desarrollo.

Gerald Sutton Brown, en ese mismo año, se convirtió en el primer director de planificación y jefe del nuevo comité de planificación urbana (City of Vancouver, 2016). En su plan de Zonificación propuesto en 1956, toma en cuenta ciertas recomendaciones sugeridas por Bartholomew y propone una renovación urbana de los sectores más pobres: Strathcona, Raymur y ciertas áreas que rodean el False Creek entre los años 1961 y 1967 (Walsh, 2003).

Vancouver también ha hecho un uso efectivo de la rezonificación de tierras industriales para lograr fines públicos. Como vimos anteriormente, gran parte de la costa de la península era ocupada por muelles industriales y líneas ferroviarias. Es a partir de la *Expo 86* que grandes sectores sobre la costa (Coal Harbour y False Creek) se han convertido a zonas residenciales y comerciales, originando un paso a un paseo marítimo público. “El sistema de pasarela frente al mar es uno de los logros más importante de la ciudad” (Berelowitz, 2005, p.238), siendo también uno de los beneficios hacia una ciudad más habitable.

A mediados de los años setenta la población del *West End* se había duplicado debido a una gran inmigración, principalmente asiática, y al crecimiento interno de población, lo que generó una demanda de viviendas en toda la ciudad. La gran demanda de propiedades ha impulsado las iniciativas de regeneración urbana de la ciudad y la creación de una serie de barrios residenciales de alta densidad (Punter, 2003).

Además, el plan que sustituye el uso industrial de la costa de False Creek a uso residencial fue aprobado en 1974, siendo “una de las obras públicas más grandes de la historia de la ciudad” (City of Vancouver, 2016, p.1) ya que implicó la eliminación de la contaminación industrial, la apertura de la ciudad hacia el mar, la construcción de la pasarela marítima y residencias de alta densidad. La reestructuración de esta zona generó en la ciudad un cambio significativo ya que logró darle una visión más habitable a la misma.

Los barrios como Chinatown y Gastown fueron designadas áreas patrimoniales a través de la Ley de Lugares Históricos en febrero de 1971, como respuesta a los movimientos exitosos de la comunidad para salvar estas áreas de la posible demolición. Al ser parte de construcciones patrimoniales, estos barrios quedaron bajo la protección formal evitando que se realicen ciertos proyectos en la zona (Punter, 2003).

En 1989, poco antes que se terminara de aprobar el desarrollo del sector Norte de False Creek el Consejo Municipal adoptó una política que se refiere a construir servicios o amenities en la ciudad como requerimiento para grandes desarrollos. Desde entonces las contribuciones son una fuente de financiación para los beneficios públicos relacionados con el crecimiento urbano. Al solicitar una rezonificación para un posible desarrollo, el cual tenga un uso diferente al regido en la zona o con mayor densidad o altura a la permitida, es necesario pedir un permiso para renegociar esos límites. Actualmente, al pedido de una rezonificación, la ciudad cobra dos tipos de honorarios: por un lado, una tasa de costo de desarrollo para pagar las instalaciones públicas en áreas de crecimiento y además una contribución a la comunidad que asegura servicios comunitarios adicionales. El desarrollo de Concord Pacific es un claro ejemplo de esta situación (City of Vancouver, 2016).

En 1991, el Concejo Municipal aprobó una política para reducir la cantidad de zonas comerciales en la península de Vancouver y transformar esos sectores en zonas residenciales, lo que generó el inicio de un crecimiento residencial en el centro de la ciudad. Esta estrategia forma parte del desarrollo sustentable ya nombrado, *Living First*, que tiene como objetivo poner en juego las ventajas de un estilo de vida urbano sobre uno suburbano.

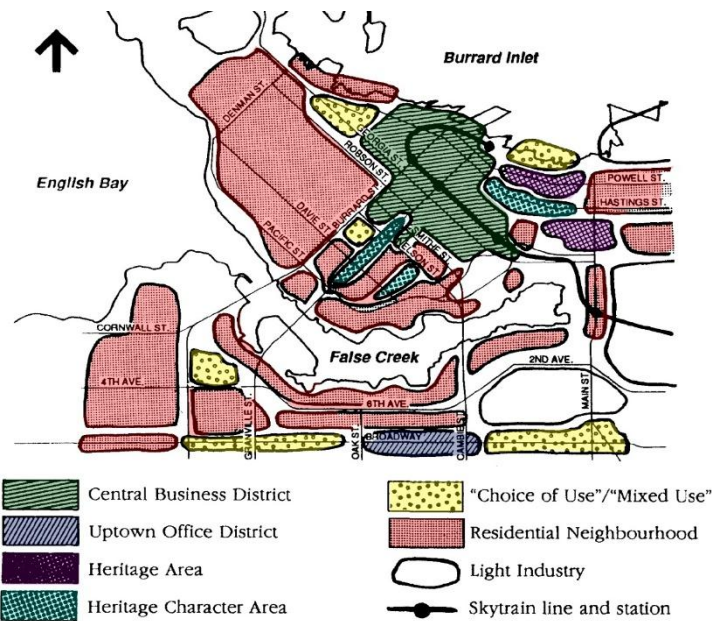


Fig. 5.5.0 Plano de la península de Vancouver (1991) donde se muestran los distintos usos de suelo

Living First fomenta la intensificación de la vivienda y la diversidad, elaborando planes coherentes de estructura de vecindad basado en la accesibilidad de servicios que son esenciales para la vida cotidiana, alternativas de transporte público, espacios verdes y lograr disminuir el uso vehicular en el centro (Berelowitz, 2005). La calidad de la vivienda, la cohesión social, la seguridad y el compromiso de la comunidad son avances en el plano social que contribuyen al desarrollo de una ciudad habitable. Además, el plan compactó el distrito empresarial y comercial hacia la calle Broadway (fuera de nuestra zona de estudio) re zonificando la zona Sur de Metro Vancouver en una zona de uso mixto de alta densidad y preferentemente de vivienda. Esto provocó que fuera un plan fuertemente normativo para la ciudad buscando ordenarla y sectorizarla.

Por otra parte, el reglamento de zonificación desarrollado con las mejores intenciones como medio para llegar a un fin, se ha convertido en los últimos años en un sistema tan rígido y específico que en varios casos muchos arquitectos locales afirman que llegó a ser un impedimento o un atraso para la planificación y el diseño urbano innovador (Berelowitz, 2005). A causa de esto, es que la adopción de una “zonificación más flexible y menos restrictiva” llamadas sectores mixtos “será la clave para cambiar eventualmente el casi 70 por ciento de la base zonificada de Vancouver de casa unifamiliares hacia opciones de vivienda más sostenible, accesibles y diversas (Berelowitz, 2005, p. 246).

Una de las últimas implementaciones en la planificación de la ciudad es en la zona C2 (sector de zonas de usos mixtos), donde se permiten hasta cuatro pisos residenciales sobre una planta baja de uso comercial. El concepto *Living over the shop*, vivir sobre la tienda en español, ha sido un gran recurso en Vancouver, “mientras que en muchas otras ciudades de América del Norte todavía existe una amplia resistencia cultural y de mercado a esta forma de vivienda” (Berelowitz, 2005, p.242). Los proyectos que se encuentran sobre la zona C2 generalmente se extienden en una torre que da hacia una vía principal con servicios, restaurantes, tiendas y viviendas en la parte superior.

La planificación urbana de la ciudad se basa en un elaborado sistema de zonificación, característico del sistema norteamericano y europeo (Punter, 2003). Esta estrategia tiene como principal fin crear barrios habitables, socialmente mezclados, con servicios y de alta densidad (Boddy, 2005). “El *zoning* es en la actualidad uno de los instrumentos fundamentales de la planificación urbanística tradicional, (...), en esencia es la planificación del uso del suelo” (Mancuso, 1980 p. 329).

La ciudad de Vancouver actualmente está dividida en varios distritos de zonificación: comercial, industrial, residencial, de uso mixto y sector histórico. Cada distrito de zonificación está detallado y descrito en el *Reglamento de Zonificación y Desarrollo*, el cual especifica los distintos distritos de la ciudad con sus usos, reglamentos y límites. Cada regulación y descripción debe ser razonable con el carácter del distrito y con la intención de conservar el valor de los edificios, asegurar el apropiado uso del suelo y generar condiciones para futuras inversiones (City of Vancouver, 2016).

Distrito de viviendas colectivas: La intención es permitir un desarrollo principalmente residencial de media y alta densidad y compatibles con determinados programas comerciales, culturales, recreativos, de servicios e institucionales. Se hace hincapié en lograr un desarrollo que reconozca el carácter formal de la calle Georgia y sea compatible con el carácter residencial *West End* a lo largo de la calle Alberni. Se busca un alto nivel de vida y la creación de una variedad de tamaños y tipologías de unidades de vivienda. Todo nuevo desarrollo deberá presentar un alto grado de diseño de calidad y una buena implantación a nivel barrial.

Distrito comercial: La intención es proveer para usos comerciales, servicios y formas de desarrollo compatibles con el carácter principalmente residencial del *West End*. Se fomenta el diseño de edificios externos, cuya escala y función está orientada hacia los peatones.

Distrito de usos mixtos: existe un reglamento separado para este distrito el cual detalla para cada área o sitio zonificado una función diferente, adaptándose este a la forma de desarrollo deseada. En la zona Norte de False Creek existe una zonificación más enfocada hacia las viviendas y servicios mientras que en *Downtown* Norte tienden a ser edificaciones con oficinas y comercios.

Distritos históricos (Yaletown y Gastown): La intención es fomentar la transformación y renovación de las edificaciones de almacenes existentes y la construcción de nuevos edificios para producir una mezcla más contemporánea de usos comerciales, industriales y residenciales. Se hace hincapié en exigir que el diseño externo de los edificios siga las proporciones, el ritmo y los detalles de las características arquitectónicas predominantes de 1900, ya sea en renovación o en la construcción de un nuevo edificio.

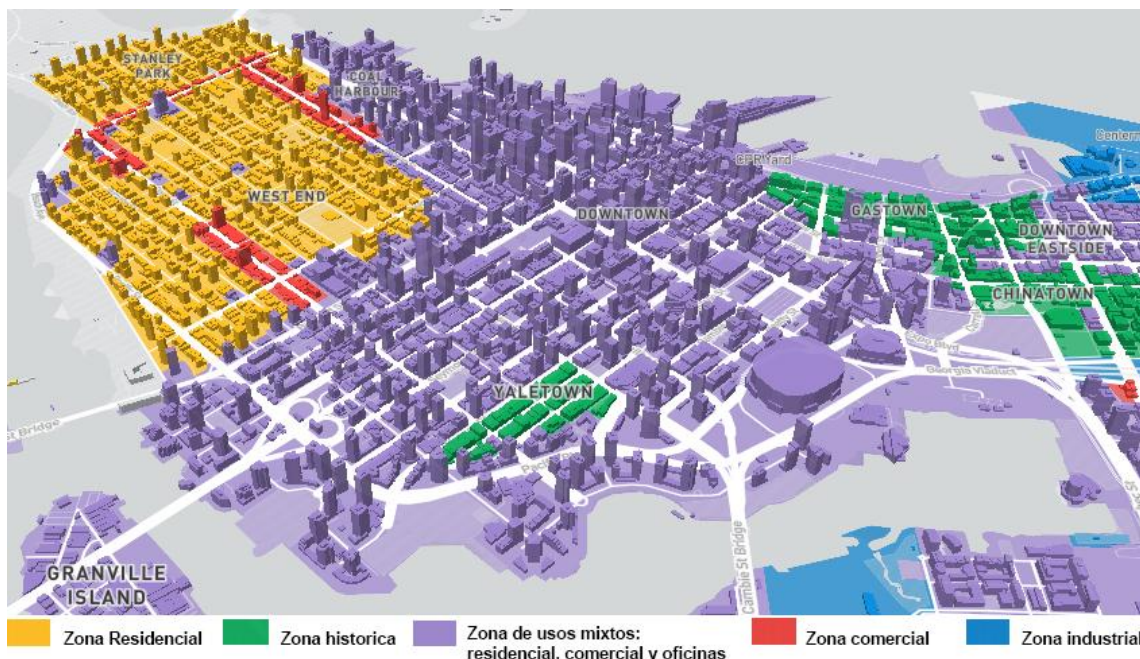


Fig. 5.5.1 Representación en perspectiva de la península de Vancouver diferenciando las distintas zonas de la ciudad (Residencial/histórica/mixta/comercial/industrial)

Distrito industrial: La intención es permitir que las industrias tengan ciertos sectores específicos de la ciudad ya que proveen oportunidades de trabajo y brinda servicios necesarios para la ciudad. De todos modos, no están permitidas las industrias que pueden ser potencialmente peligrosas o generen algún impacto en el medio ambiente.

La ciudad ha adaptado estrategias de diseño urbano con el fin de crear barrios habitables, socialmente mezclados, de alta densidad y con servicios de alto nivel que coexistan con las funciones convencionales del centro (Boddy, 2005). Una de las cualidades claves de Vancouver es que:

Esta ciudad es una fusión de múltiples enfoques, múltiples tradiciones y múltiples formas de expresión artística. En esencia, es una forma de urbanismo híbrido en el que el urbanismo europeo y el urbanismo americano de gran altura se unieron a las continuas contribuciones de la cultura asiática. (...) La ciudad de Vancouver se introdujo en el concepto de planificación de Thomas Mawson y su voluntad de

encontrar valor en la combinación de múltiples tradiciones, adoptando características positivas de cada uno, resultando crucial para el futuro desarrollo de Vancouver (Walsh, 2013, p. 98).

En 2002 el Distrito Regional de Metro Vancouver adopta la perspectiva de sostenibilidad en los desarrollos de planificación urbana, tomando el concepto como centro de su filosofía operativa en el intento de convertir la región en un futuro sostenible.

6. REPRODUCCIÓN DEL MODELO URBANO

El reconocimiento de Vancouver como la ciudad más habitable entre el 2005 y 2010 fue uno de los acontecimientos que le generó una reputación global a la ciudad y que dio a conocer la noción de *vancouverismo* como un término referente en el contexto de diseño urbano. Impulsado por la globalización, el atractivo y el éxito con el cual el *vancouverismo* se percibe dieron a lugar a la reproducción de este modelo tanto a nivel regional como mundial.

Esto es el *vancouverismo*, una solución seductora, suave y neoliberal, materializada como un bosque de condominios de vidrio, armonizado con un ambiente natural y ético que ha sido fuertemente impulsado en los espacios de especulación inmobiliaria internacional. Confirmando los entendimientos recibidos de la urbanización contemporánea, tanto en la teoría como en la práctica, Vancouver ocupa un lugar ambiguo pero provocador en el paisaje de los estudios urbanos contemporáneos (Peck, 2016, p.1).

Dentro de esta reproducción del modelo hay dos visiones; la primera en la cual se considera el *vancouverismo* ya de por sí un modelo exitoso dado su configuración híbrida y se lo imita independientemente de su contexto; mientras que la segunda visión, probablemente la más aplicada, sea la reinterpretación del modelo de manera más selectiva, apropiándose de los criterios de habitabilidad y adaptando el protocolo de desarrollo según el contexto en donde se implanta. Esta segunda visión, donde se aplican ciertos elementos característicos del *vancouverismo*, se ve en ciudades como Toronto, San Francisco, Seattle. Por otro lado, en Dubái se realiza un puerto deportivo al igual que el False Creek en Vancouver; tal es su similitud que Trevor Boddy, escribe: "es casi un clon perfecto del centro de Vancouver"(Walsh, 2013).

En los Emiratos Árabes Unidos la planificación urbana es el escenario para mostrar el poder y el valor de los gobernantes. "En 2006 se inició una búsqueda para un modelo adecuado" (Khirfan y Jaffer, 2013, p.487) de planificación urbana para introducir en Dubái; Vancouver, para ese entonces había avanzado en la búsqueda de una ciudad más habitable y sostenible ganándose una reputación mundial, lo que generó que se tome la ciudad como ejemplo a reproducir. Incluso Larry Beasley, ex Director de planificación de la ciudad de Vancouver, fue contratado como asesor sobre la política y legislación urbana en los Emiratos (Khirfan y Jaffer, 2013).

Dubái Marina es un distrito ubicado en Dubái, sobre lo que solía ser un tramo vacío del desierto de Arabia, con una extensión de 1.56km² diseñado por HOK, empresa mundial dedicada a la arquitectura, planificación e ingeniería. Dubái Marina es un desarrollo urbano un poco más grande que False Creek, el diseño cuenta con torres de uso mixto de alta densidad y un puerto deportivo desarrollado por la empresa Emaar Propiedades y fue pensado como una "ciudad dentro de otra ciudad". Emaar propiedades fue atraído por el desarrollo que tuvieron los barrios en la zona de False Creek luego de la *Expo 86* en Vancouver, por lo que propuso una "nueva versión del False Creek en el desierto de Arabia (...), las torres de vidrio y acero y los espacios públicos de Vancouver, situadas frente al mar, se han convertido en sinónimo de una ciudad emergente global" (Lowry, 2015, p.1).

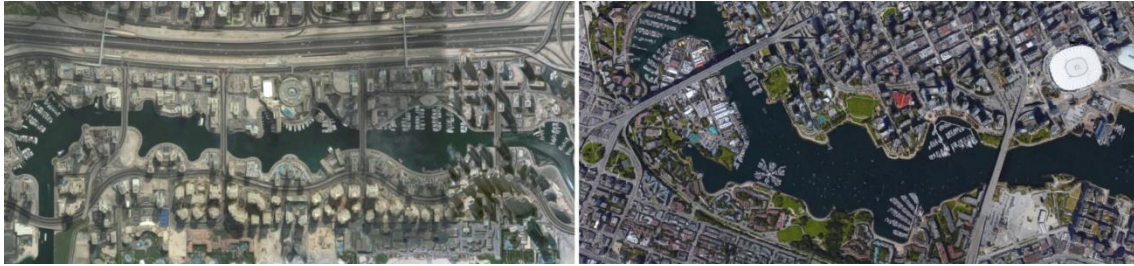


Fig. 6.0 Imagen aérea de la marina en Dubái (izda.) e imagen aérea de False Creek en Vancouver (dcha.)

Dubái Marina tomó las ideas proyectadas en Vancouver para contextualizarlas a otra región. El proyecto en Dubái, al igual que el False Creek, reafirma la importancia del peatón dentro de la ciudad, teniendo como objetivo crear una comunidad urbana con diferentes actividades. Edificios de grandes alturas de tipo Torre-Podio donde los primeros niveles se utilizan para restaurantes y ocio para la ciudad; tomando como modelo los elementos del *vancouverismo*. Otro principio clave que se ve en ambos proyectos, es la relación con el mar y la importancia de los espacios públicos. Ambos diseños se centran frente a una entrada de mar, en el caso de Dubái es artificial, y cuentan con una pasarela que lo rodea, creando un sistema integrado, donde la comunidad dispone de espacios de ocio y placer.



Fig. 6.1 Imagen de Dubái Marina (izda.) e imagen de False Creek (dcha.)

Por otro lado,

Dubái Marina tiene la ventaja de ser construido a lo largo de un largo período de tiempo, que a su vez crea un sentido de la variedad. Las condiciones del mercado cambiarán con el tiempo, al igual que las necesidades y prioridades de la comunidad (Lowry, 2015, p.1).

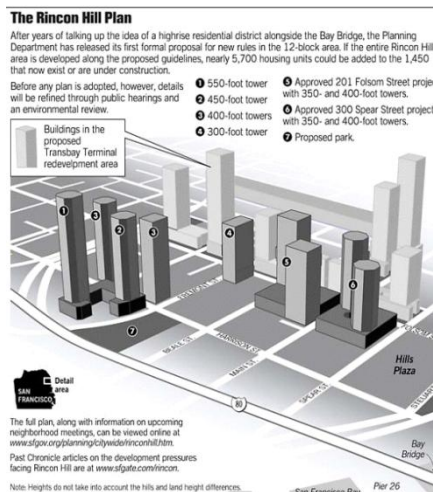
Podemos concluir que Vancouver sirvió como modelo a Dubái, convirtiéndose en un fenómeno global como representante de cómo lograr una ciudad habitable (Walsh, 2013). De todos modos, una de las diferencias entre estos proyectos es que los edificios desarrollados en la marina de Dubái no tienen exigencias de límite de altura, contrario a lo que ocurre en Vancouver con sus limitaciones para poder preservar las vistas.

La segunda interpretación del modelo de Vancouver se ve manifestada en base a la utilización de ciertos elementos. En Estados Unidos la popularidad del modelo se vio

impulsada gracias a Gordon Price, ex concejal de la ciudad y gracias a Larry Beasley, planificador de Vancouver (Boddy, 2004b).

El prototipo de Vancouver se está expandiendo rápidamente por todo el mundo. En los Estados Unidos, los desarrolladores de Vancouver y sus arquitectos que utilizan el sistema Hong Kong/ Concord Pacific, ahora lideran el mercado inmobiliario de rascacielos en Seattle, Bellevue y San Diego (Boddy, 2004, p.1).

Boddy (2004b), plantea el ejemplo de la ciudad de San Francisco; en 2005 la firma Heller-Manus plantea para el barrio Rincon Hill una transformación hacia un barrio de uso mixto, preferentemente residencial, basado en los principios del *vancouverismo*, torres altas, delgadas y separadas con estacionamiento subterráneo, niveles inferiores vinculados al espacio público de la ciudad con usos comerciales. La razón por la cual se realiza esta transformación es debido a la necesidad de controlar la expansión de la ciudad, promover el transporte público como alternativa al automóvil y lograr una sociedad más sostenible (Heller, Manus y Nikitas, 2008).



En una entrevista, el diseñador del proyecto Clark Manus, “argumentó que su proyecto estaba profundamente influenciado por los modelo de Vancouver y es una transformación fundamental para una ciudad donde todo el mundo quiere vivir en estos días” (Boddy, 2004b, p.1). De todos modos, Boddy (2004b) afirma que al comparar el proyecto de Heller-Manus con proyectos propuestos en el centro de Vancouver las diferencias son claras, los podios son más altos por lo que no permiten la incidencia solar en las calles, las torres son más anchas y algunas de las torres cortan la visual hacia la bahía Oakland.

Fig. 6.2 Plan para Rincon Hill

7. ANÁLISIS CRÍTICO DEL MODELO

Si bien es verídico que el desarrollo del *vancouverismo* ha surgido en gran medida como respuesta a políticas y prácticas únicas y distinguidas en su entorno local, también es innegable el hecho de que esta ciudad ha propagado una serie de mitos sobre sí mismo que en gran medida han opacado las grandes deficiencias que este posee. Esta forma urbana se ha elevado a tal punto que hoy en día encarna un concepto y una ideología de ciudad habitable; sin embargo, muchos afirman que la mitología del *vancouverismo* quizás, oscurece más de lo que ilumina (Roehr, Soules y Burger 2007; Berelowitz, 2005).

El *vancouverismo* como idea, se describe de manera positiva y peyorativa en los medios de comunicación populares; problemas como la expansión urbana, el aumento de las emisiones de gases de efecto invernadero, la desigualdad de ingresos, la participación cívica y el crecimiento económico desmedido son problemas que entran en discusión a nivel mundial como los principales problemas que enfrentan las ciudades modernas. (...) Estos problemas son más complejos que nunca y nos obligan a revisar conceptos como el *vancouverismo* y llevarlos a un contexto moderno (Langelier, 2016, p.1).

Vancouver es una ciudad de paradojas y contradicciones en la cual, si bien el *vancouverismo* es percibido como un modelo de ciudad en conjunto, este en realidad se ve representado exclusivamente en un sector de la misma, omitiendo toda la periferia de la península a otra realidad. El área que representa estrictamente el *vancouverismo* alberga el cinco por ciento de los dos millones de habitantes de la región metropolitana de manera que no aborda seriamente todo el espectro de vida urbana (Roehr, Soules y Burger, 2007; Douay, 2015). El inmenso contraste que existe entre el centro metropolitano y sus alrededores deja en evidencia como esta noción no es tan fácilmente aplicable en una región tan extensa.

Asimismo, resulta irónico como las deficiencias más visibles y criticadas de este modelo son aquellas que surgen como respuesta directa de las prácticas y protecciones que se consideran más certeras. De la misma manera que algunas prácticas “certeras” se potencian entre sí como, por ejemplo, la protección de conos visuales que han permitido también el disfrute de estas desde las edificaciones; las deficiencias del modelo también prosperan a medida que las prácticas certeras se conservan; estas se originan simplemente por un principio de acción – reacción.

Probablemente, la deficiencia más visible y criticada que surge a causa de la continua renovación urbana es la gentrificación, la cual ha sido objeto de fuertes debates principalmente desde principios del siglo XXI por parte de planificadores y críticos de la arquitectura (Bauder y Sharpe, 2002).

Se entiende que la gentrificación es el proceso por el cual se revitaliza o reconstruye un barrio en decadencia o degradado, originando así el desarrollo de nuevas edificaciones que suplantán las existentes. Este proceso suele originarse principalmente en barrios históricos situados cerca del centro de la ciudad que ofrecen una buena relación entre la calidad y el precio o que cuentan con determinadas

ventajas que luego son aprovechadas por inversores o residentes más adinerados como una oportunidad de inversión (Knopp, 2006).

La compra y reconstrucción de estas propiedades de bajo costo dan a lugar un aumento exponencial en el valor de las propiedades lo que puede resultar en el desplazamiento de familias de más bajos ingresos fuera del centro, e incluso al desplazamiento total de comunidades originales (Knopp, 2006).

La constante búsqueda por densificar el centro con residencias ha dado a lugar a este proceso de gentrificación principalmente en los barrios históricos de Chinatown y Gastown, provocando en gran medida la pérdida de identidad de estos y transformando las prácticas sociales y culturales originales en prácticas más homogéneas, reflejo de las nuevas comunidades. No sólo la zona se vuelve menos accesible para los habitantes anteriores, sino que también las residencias familiares se destruyen para dar paso a grandes bloques de condominios, desplazando a las familias y cambiando drásticamente el paisaje urbano (Bauder y Sharpe, 2002).

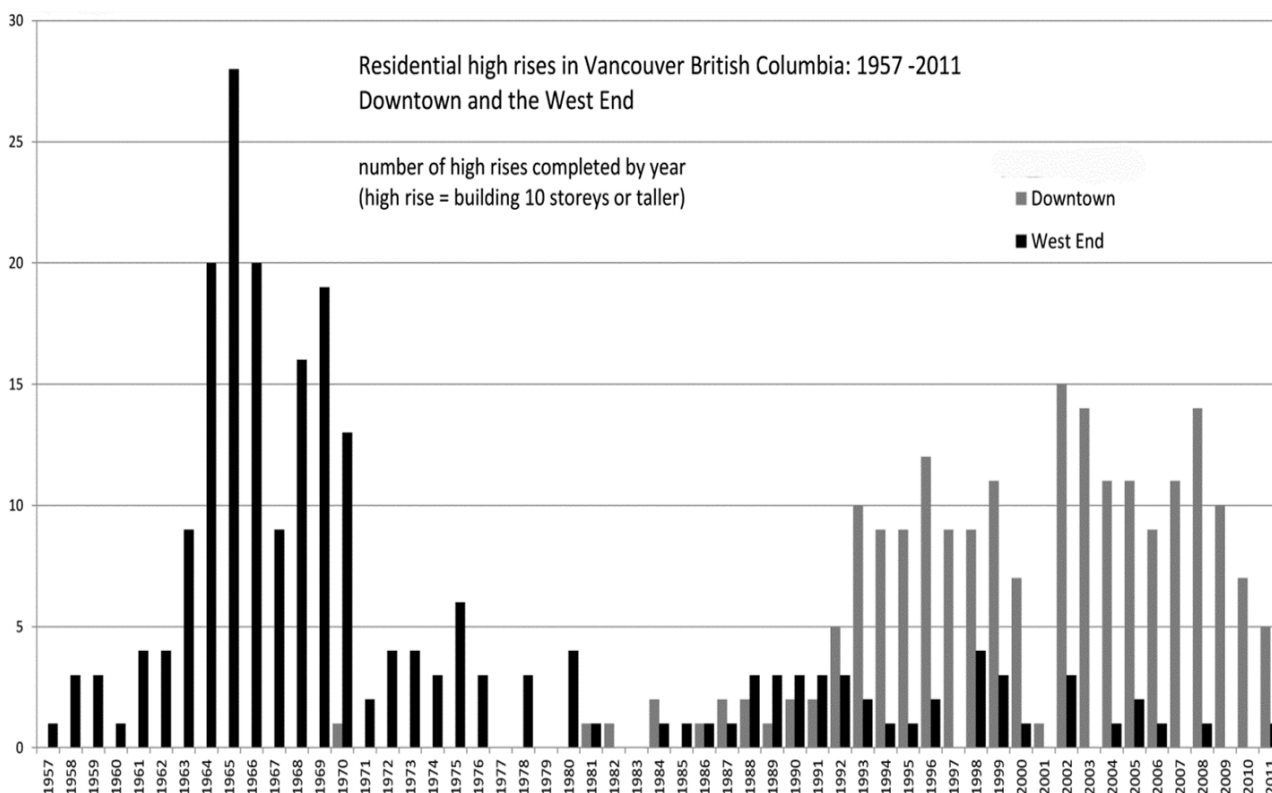


Fig. 7.0 Residencias en altura y condominios en West End y Downtown entre 1957 y 2011.

El hecho de que las torres de la ciudad sean esencialmente residenciales ha también significado que, de las 83 hectáreas de nuevos desarrollos aprobados para el centro de Vancouver en la última década, el 90% sean condominios. Con el aumento de los precios de inmobiliarios, el centro de la ciudad está perdiendo espacio de oficinas y convirtiéndose en una “ciudad dormitorio”, lo que ha dado a lugar a una comunidad urbana de carácter esencialmente residencial que obliga a que sus residentes viajen diariamente a una localidad cercana o a los suburbios para trabajar (Douay, 2015).

Esta descentralización conduce a la construcción de una extensa infraestructura de transporte la cual, debido a la propia negación de autopistas por parte de la ciudad, provoca que los flujos de salida del núcleo urbano comiencen a exceder los flujos entrantes durante las horas pico, generando así otro de los grandes problemas que tiene Vancouver; la congestión automotriz (Douay, 2015).

La cultura automovilística de Vancouver, o más bien la falta de esta, ha dado la falsa noción de que la ciudad al haber decidido en contra de las autopistas y vías elevadas ha provocado que sus residentes circulen a pie, en bicicleta o en transporte público dejando completamente de lado el transporte automotriz individual. La supresión de autopistas y la reducción de vías de tránsito son medidas que, si bien promueven o dejan espacio para otras formas de transporte, no necesariamente reducen el número de conductores, lo que ha originado que hoy en día, más de cuatro décadas más tarde, la ciudad de Vancouver sea una de la más congestionadas de América, a lo que se le suma toda la contaminación que esto supone (Punter, 2003; Walsh, 2003).

A pesar de estas críticas, es injusto atribuir estos problemas únicamente al *vancouverismo*, en parte, debido a que la ciudad ha alcanzado su límite de crecimiento físico y carece de opciones para expandir nuevos desarrollos. Esto significa que cualquier nuevo desarrollo aprobado debe maximizar el potencial de vida para una población en constante aumento, buscando equilibrar el lugar de trabajo y el espacio de ocio para los nuevos residentes (Langelier, 2016).

Los planificadores urbanos también deben ser conscientes del impacto de los nuevos desarrollos masivos para los futuros residentes, siendo esta una tarea difícil para los funcionarios municipales cuyos ciudadanos exigen la protección de los espacios verdes y el acceso a los entornos naturales como aspectos fundamentales de la identidad local (Langelier, 2016).

El *vancouverismo* está lejos de ser perfecto, no obstante, la ciudad está tratando de sacar el máximo partido de una situación compleja, con cuidado de no sofocar la cultura local que hace que la ciudad de Vancouver sea deseable en primer lugar. Es una preocupación legítima que en un mundo cada vez más impulsado por los beneficios económicos, los urbanistas pueden dedicarse más a los intereses financieros mutuos con grandes desarrolladores que a los intereses de los residentes de la ciudad. Es particularmente preocupante que mientras que el *vancouverismo* puede parecer muy atractivo en el papel, las cuestiones asociadas con la gentrificación, como el desplazamiento de las poblaciones de bajos ingresos, a menudo no se toman en cuenta (Langelier, 2016).

Las preocupaciones que dieron origen al *vancouverismo* han ido cambiando y por eso esta noción también debe adaptarse y evolucionar para servir nuestro tiempo moderno, pero sin sacrificar los propios valores que han contribuido a su percepción.

8. CONCLUSIÓN

Previo al explosivo desarrollo urbano que sufrió la ciudad en la década de 1960, Vancouver era apodado localmente como “una escena en busca de una ciudad” debido al contraste que en aquel entonces existía entre su entorno, rodeado de montañas nevadas y mar, y una ciudad que permanecía insignificante y poco desarrollada para hacerle frente a este. Desde entonces, Vancouver se ha convertido en una ciudad digna de su entorno, habiendo reclamado justificadamente ser una ciudad compacta, con un centro habitable rodeado por una serie de distintas áreas residenciales de alta densidad y usos mixtos. Esta ciudad ha protegido la mayoría de sus mejores cualidades en sus suburbios y a partir de este ha dejado un importante legado (Punter, 2003).

Según Larry Beasley (2000), Vancouver ha tratado de destacar las ventajas competitivas del estilo de vida urbano en lugar de un estilo suburbano (...) para así crear un sustituto atractivo para la vivienda unifamiliar en el centro, facilitando una experiencia de vida aún más emocionante y conveniente (Punter, 2003; Berelowitz, 2005). Sin embargo, a medida que Vancouver evoluciona en el siglo XXI, es cuestionable si la ciudad será capaz de sostener la visión que la ha diferenciado de tantas otras; con la concepción de una cultura basada en la tecnología, en la cual el hombre se apoya cada día más en sus dispositivos y menos en los vínculos humanos, entra en duda si los residentes de Vancouver seguirán aceptando regulaciones y límites destinados a beneficiar al bien común sobre el individual (Patrick Kiger, 2014). La toma del poder por parte del partido TEAM ha dado indiscutiblemente un enfoque diferente a la sociedad, pero si este no continúa evolucionando y renovándose a la velocidad en que la sociedad actual avanza, Vancouver se verá cumpliendo el mismo destino que otras ciudades americanas.

Ninguno de los cinco elementos esenciales mencionados en esta investigación pueden ser atribuidos directamente a algún planificador, sin embargo, cada uno ha aportado una valiosa visión que actualmente representa alguna característica que encarna el *vancouverismo*.

A pesar de que las primeras contribuciones de Vancouver por parte de Mawson para mejorar el dominio público en 1912 no fueron concretados en su totalidad, el riguroso y efectivo régimen de árboles callejeros que la ciudad ahora posee se estableció durante esta época. A su vez, la contribución de Harland Bartholomew al desarrollo de Vancouver fue significativa para identificar las tendencias emergentes que afectarían la viabilidad futura de la ciudad y para tomar medidas que encontrarán nuevas soluciones que aprovecharan las oportunidades disponibles para abordar estas preocupaciones. Bartholomew también fue el responsable de la introducción de los edificios en altura con programas residenciales en *West End* proponiendo además un enfoque para la regulación de altura, contribuyendo directamente al desarrollo de una forma única de urbanismo de gran altura (Walsh, 2003; Punter, 2003). A partir de los lineamientos y recomendaciones de Bartholomew, el director de la comisión de planificación de 1950 Sutton Brown puso en acción las primeras políticas urbanas que, dentro de su gestión, empezarán a marcar una nueva configuración urbana principalmente dentro de la península de Vancouver. Luego, con la toma de poder de TEAM en 1972, la gestión administrativa revolucionó por completo, introduciendo a los ciudadanos como miembros partícipes de la comunidad planificadora y logrando que esta administración forme parte de los ideales fundacionales de la ciudad,

configurándose definitivamente en este momento como lo que se conoce como *vancouverismo*. Finalmente, con la *Expo 86*, Vancouver terminó de plasmar una visión con el liderazgo y enfoque sistemático de Ray Spaxman seguido de Larry Beasley, quienes mantuvieron un lineamiento ideológico sólido durante más de treinta años introduciendo la noción de *Living First* y asignándole preferencia al desarrollo de comunidades completas por sobre cualquier otro desarrollo.

Los principios del desarrollo del *vancouverismo* no se originan como una solución instantánea, sino que son el resultado de un proceso tanto contencioso como creativo de años de cambios políticos, sociales y económicos. Vancouver ha logrado encontrar su propio camino, convirtiéndose en una ciudad habitable con una forma única en relación con un contexto inusual (Cameron y Harcourt, 2007).

A partir de la investigación y exploración del caso de Vancouver, podemos efectivamente validar que el *vancouverismo* no es un modelo importado sino que este es el resultado de la conjunción de elementos propuestos por expertos internacionales y nacionales que trabajaron en la órbita de diferentes administraciones proyectando su desarrollo, pero no de manera tecnocrática, sino bajo el control social de la ciudadanía que logró participar activamente de las grandes decisiones bajo diversas modalidades de consulta que se han ido adaptando con el correr del tiempo. Por todo lo antedicho puede confirmarse que el modelo estudiado no sólo no es importado, sino que tiene una raíz local muy profunda, y que sus particularidades son tales que refleja en gran medida la noción de ciudad habitable.

Los procesos de transformación de la ciudad responden de manera particular a las necesidades propias de la época. El urbanismo del siglo XXI debe atender las necesidades de la población y ser el reflejo de quien va a vivir en la ciudad. Lograr ciudades habitables es el fin al que se pretende llegar mediante principios claves como accesibilidad, equidad, el desarrollo de espacios públicos atractivos y la mejora de la calidad de vida de las personas.

Podemos concluir que el proceso con el cual Vancouver ha llegado a ser catalogada como una de las ciudades más habitables del mundo es gracias a una clara y constante búsqueda de una nueva forma de hacer y pensar la ciudad, donde la experiencia del ciudadano ha jugado un papel fundamental dentro de una arquitectura enfocada a la sociedad.

El diseño de espacios públicos y el vínculo de los mismos, una arquitectura sostenible, el desarrollo de un sistema de transporte eficaz y las posibilidades de movilidad de las personas son los elementos que definen a estas ciudades habitables. No obstante, también es importante recalcar la importancia de las condiciones del entorno local y la importancia de la arquitectura a nivel social. Los habitantes, buscan cada vez más una participación activa e involucrarse más con las actividades que ocurren en la ciudad de forma de sentirse identificados con la misma y de lograr una conciencia social, para así, dar lugar a una ciudad más integrada.

El *vancouverismo* puede entenderse no sólo como una estrategia de planificación, sino también como la forma en que Vancouver se distingue en la escena global. Existe una tendencia hacia una "coherencia estructurada", la cual abarca el nivel y estilo de vida,

las jerarquías sociales y todo un conjunto de actitudes sociológicas las cuales en un contexto urbano contemporáneo se traducen en una identidad urbana. Este elemento no es únicamente una fuente de diferenciación o distinción entre ciudades, sino que también lo es de identificación, reconocimiento y colectividad; siendo estas las que nos facilitan las lecturas de las ciudades y su entorno (Evans, 2003). Vancouver, al igual que otras ciudades como Manhattan, o Hong Kong, ha recalcado continuamente una imagen o una marca con la cual la ciudad se identifica, en gran medida, gracias a sus elementos característicos.

No obstante, se puede decir que el modelo de Vancouver representa a su vez los principios de un *Nuevo Urbanismo*; no por la composición de sus elementos físicos o sus restricciones espaciales, los cuales son percibidos como un catálogo de construcción, sino que esta debe ser percibida como la construcción de una idea que se amolda al dominio. Por encima de cada uno de los elementos que se evidencian del *vancouverismo*, el verdadero secreto de este, ha sido desde el comienzo, el proceso evolutivo orientado hacia los valores en el que los planificadores del gobierno local, los desarrolladores y sobre todo la ciudadanía, han cultivado durante los últimos años para establecer una visión formal y propia del lugar.

La arquitectura y el urbanismo han formado siempre parte del laboratorio de análisis y discusiones más activas en relación al debate contemporáneo sobre las grandes transformaciones civilizatorias que la humanidad transita. Como explica Jacobs (1961) en su libro *The Life and Death of Great American Cities*;

De los muchos cambios revolucionarios de este siglo, tal vez, aquellos más profundos son los cambios en los métodos mentales que podemos utilizar para explorar el mundo. No me refiero a nuevos cerebros mecánicos, sino a métodos de análisis e indagación que han llegado al conocimiento humano como nuevas estrategias de reflexión. Estos se han desarrollado principalmente como métodos científicos, pero los despertares mentales y la audacia intelectual que representan gradualmente, comienzan a afectar otros tipos de investigación. Los rompecabezas que una vez aparecieron incomprensibles, se vuelven cada vez más susceptibles al ensamble (p.428).

Este cambio en el pensamiento no es necesariamente obvio o aparente; la arquitectura y el urbanismo se centran principalmente en las características visuales del entorno construido y esta orientación tiende a enfatizar la importancia de los edificios como entidades autónomas, como objetos en el espacio que encarnan principios universales. Sin embargo, el ajuste al contexto es también un factor significativo en la arquitectura urbana exitosa; esta tiene el potencial de revelar ideas productivas que el estudio de la forma sola es incapaz de presentar (Walsh, 2003).

Vancouver, por lo tanto, ha dejado el paradigma que cualquier otra ciudad puede prosperar siempre y cuando esté dispuesta a aceptar el proceso de hallar su propia combinación de elementos que den forma a un urbanismo propio y particular. De esta manera, la noción de *vancouverismo* ha funcionado como el portal a través del cual la ciudad del siglo XXI explora nuevas herramientas de análisis y reflexiones para la concepción de ciudades habitables.

9. BIBLIOGRAFÍA

Libros

Agnew J. (1987). *Place and Politics: the geographical mediation of state and society*. Boston: Allen & Unwin.

Álvarez, D. (2007). *El jardín en la arquitectura del siglo XX* (p. 416). Barcelona: Reverté.

Bartholomew, H. (1928). *A Plan for the City of Vancouver*. Vancouver, BC: Vancouver Town Planning Commission.

Bartholomew, H. (1929) *A Plan for the City of Vancouver including Point Grey and Sout*. Vancouver, BC: Vancouver Town Planning Comission.

Bartholomew, H. (1946). *A Preliminary Report upon Parks and Recreation*. Vancouver, BC: Vancouver Town Planning Commission.

Bartholomew, H. (1947). *A Preliminary Report upon The Major Street Plan*. Vancouver, BC: Vancouver Town Planning Commission.

Bauder H. & Sharpe B. (2002) *Residential segregation of visible minorities in Canada's gateway cities*. Ontario: Blackwell Publishing Ltd.

Berelowitz, L. (2005). *Dream City: Vancouver and the global imagination*. Vancouver: Douglas & McIntyre.

Brooks, A. (2012). *Are We There Yet?: Creating Complete Communities for 21st Century America*. Washington, DC: Reconnecting America.

Cameron, K. & Harcourt M.(2007). *City Making in Paradise: Nine Decisions That Saved Vancouver*. Vancouver, BC: Douglas & Mc Intyre.

Campbell, L., Culbert, L. & Boyd, N. (2009). *A Thousand Dreams: Vancouver's Downtown Eastside and the Fight for its Future*. Vancouver, BC: Greystone Book.

Childe G. (1936). *Man Makes Himself*. Michigan: New American Library.

Cotter B. (2009). *Vancouver's Expo '86*. San Francisco: Arcadia Publishing.

Coupland, D. (2009). *City of Glass: Douglas Coupland's Vancouver*. Douglas & Mc Intyre.

Crowe & Mitchell M. (1988). *The Pattern of Landscape*. Packard, Philadelphia .

Editor, Ramos A. M. (Eds.) (2004). *Lo urbano en 20 autores contemporáneos*. Barcelona: Ediciones de la Universidad Politécnica de Cataluña, SL.

Falcon, A. (2007). *Espacios verdes para una ciudad sostenible. Planificacion, proyecto, mantenimiento y gestion*. Barcelona: Gustavo Gili.

Gaffron, P., Huismans, G. & Skala F. (2008). *Manual para el diseño de ecociudades en Europa*. España: Bakeaz.

Gehl, J. (2010). *Cities for people*. Washington, DC: Island.

Hager M. & Dassen T (2014) *Smart about cities: Visualizing the challenge for 21st century urbanism*. Rotterdam: PBL Publishers.

- Hall, P.** (1996). *Las ciudades del mañana*. Barcelona: Del Serbal.
- Jacobs J.** (1961). *The Death and Life of Great American Cities*. Nueva York: Random House.
- Kalman, H.** (2012). *Exploring Vancouver: The Architectural Guide*. Vancouver, BC: D&M Publishers Inc.
- Lash H.** (1976). *Planning in a human way*. Canada: The Macmillan Company.
- Lehnerer A.** (2009). *Grand urban rules*. Rotterdam: 010 Publisher.
- Liscombe, W.** (1997). *The New Spirit: Modern Architecture in Vancouver, 1938-1963*. Vancouver: Douglas & McIntyre.
- Mancuso F.** (1980). *Las experiencias del Zoning*. Barcelona: Gustavo Gili.
- Merlin P.** (1978). *Las nuevas ciudades. La planificación urbanística frente a los nuevos modelos de crecimiento urbano*. Barcelona: LAIA.
- Olds, K.** (2001). *Globalization and Urban Change: Capital, Culture, and Pacific Rim Mega-Projects*. New York: Oxford University Press.
- Palen, J., London B. & Ley D.** (1985). *Gentrification, Displacement, and Neighborhood Revitalization*. New York: State University of New York.
- Punter J.** (2003). *The Vancouver Achievement: Urban planning and design*. Canada: UBC Press.
- PWL Partnership Landscape Architects Inc.** (2015). *Vancouver Board of Parks and Recreation. Park Development Standards*. Vancouver .
- Sassen S** (1998). *Globalization and its discontents*. Nueva York: New Press.
- Vancouver (B.C.). Town Planning Commission** (2007). *A plan for the city of Vancouver, British Vancouver and a General Plan of the Region*. Vancouver, BC: Vancouver Town Planning Commission.
- Vegara, A. & De las Rivas, J.L.** (2004). *Territorios Inteligentes*. Madrid: Fundación Metrópoli.

Artículos

- Boddy, T.** (2004a). "New Urbanism: The Vancouver Model". *Places*, 16 (2)
- Boddy, T.** (2004b). "INSIGHT: San Francisco's New Vancouver-Mania - Part II". Accedido el 29 de marzo de 2017 desde: <http://www.archnewsnow.com/features/Feature130.htm>
- Boddy, T.** (2005). "Vancouverism vs Lower Manhattanism: Shapping the high density city". Accedido el 1 de marzo de 2017 desde: www.archnewsnow.com/features/Feature177.htm
- Camara, C.** (2012). "Las iniciativas de participación ciudadana en el urbanismo. El urbanismo participativo, una nueva forma de entender la ciudad y la ciudadanía en la configuración de espacios públicos". *URBS. Revista de Estudios Urbanos y Ciencias Sociales*, 2(1), 19-32. Accedido el 21 de marzo 2017 desde: <https://es.scribd.com/document/92077879/Las-Iniciativas-de-Participacion-Ciudadana-en-El-Urbanismo-Carlos-Camara-Menoyo#>
- Cullen, G.** (1961). "The concise Townscape". Accedido el 2 de marzo de 2017 desde: <https://blogs.ethz.ch/prespecific/2013/09/17/cullen-townscape/>

Guillen, A., Sáenz K., Badii M. & Castillo J. (2009). "Origen, espacio y niveles de participación ciudadana". *International Journal of Good Conscience* 4(1): 179-193. Accedido el 22 de marzo 2017 desde: [http://www.spentamexico.org/v4-n1/4\(1\)%20179-193.pdf](http://www.spentamexico.org/v4-n1/4(1)%20179-193.pdf)

Graizbord, B. (1999). "Planeación urbana, participación ciudadana y cambio social". *Economía, Sociedad y Territorio* 2 (5). Accedido el 21 de marzo de 2017 desde: <http://www.redalyc.org/pdf/111/11100505.pdf>

Fernández, V. (2012). "Participación Ciudadana en Diseño urbano: promoviendo una ciudad más inclusiva". *Revista de Urbanismo* nº27, pág. 92-113. Accedido el 21 de marzo de 2017 desde: <http://www.revistaurbanismo.uchile.cl/index.php/RU/article/viewFile/26406/27709>

Langford, W. (2012) "Is Sutton Brown God?" *Planning Expertise and the Local State in Vancouver, 1952-73, BC studies*, no. 73. Accedido el 2 de marzo 2017 desde: <http://ojs.library.ubc.ca/index.php/bcstudies/article/view/2371/182552>

Langford, W. (2013). "Gerald Sutton Brown and the Discourse of City Planning Expertise in Vancouver, 1953–1959". *Urban History Review, Volume 41*, n°2, p. 30–4. Accedido el 3 de Marzo 2017 desde: <https://www.erudit.org/en/journals/uhr/2013-v41-n2-n2/1015379ar/>

Macdonald, E. (2005). "Street-facing dwelling units and livability: the impacts of emerging building types in Vancouver's new high-density residential neighbourhoods". *Journal of Urban Design* 10(1).

Peck, J. (2016). "The view from Hollywood north: Neoliberal (sub) urbanism in Vancouver and beyond". Artículo presentado en *Annual Scholar in Residence Lecture* en UCLA Faculty Center, Los Ángeles, Estados Unidos.

Price G. (2003). "The Future of Civilization May Look Like This". *Price Tags, Volumen 3*. Accedido el 2 de Marzo 2017 desde: <https://pricetags.wordpress.com/pdf-archive/>

Poggiese H. (2000). "Desarrollo local y planificación intersectorial, participativa y estratégica. Breve revisión de conceptos, métodos y prácticas". Provincia de Buenos Aires, Argentina. Accedido el 20 de febrero de 2017 desde: <http://biblioteca.clacso.edu.ar/gsdll/collect/ar/ar-020/index/assoc/HASH5222.dir/desarrollolocal.htm>

Roehr D., Soules M. & Burger D. (2007). "Mirage Metropolis: Vancouver's Suburban Urbanism". Accedido el 20 de febrero de 2017 desde: http://vsp.sala.ubc.ca/uploads/7/9/7/3/79735244/mirage_metropolis.pdf

Seiseddos, G. & Mataix, E. (2011). "Innovación urbana y habitabilidad en ciudades del futuro". Artículo presentado en Nombre de la conferencia *Foro de Innovación urbana, Salamanca*, España. Accedido el 20 de Febrero de 2017 desde: http://www.newscenter.philips.com/pwc_nc/main/shared/assets/es/pdf_philips/club_innovacion_urbana.pdf

Sweeny, B. (2014). "Vancouver: An urban precedent". *Arch483*. Accedido desde: https://issuu.com/brandonbsweeney/docs/vancouver_an_urban_precedent

Timmer V. & Seymoar, N. (2005). "The livable city". *Vancouver Working Group Discussion Paper*. Vancouver, Canada.

Wheeler, S. (2002). "The New Regionalism: Key Characteristics of an Emerging Movement", *APA journal*, Vol 68, No.3

Woolley, F. (2016). "How Vancouver Escaped the Freeway Curse". *Worthwhile Canadian Initiative*. Accedido el 15 de Marzo de 2017 desde: http://worthwhile.typepad.com/worthwhile_canadian_initi/2016/03/how-vancouver-escaped-the-freeway-curse.html

Tesis

- Ali Reza Jessa** (2009). *Place Image in Vancouver: Vancouverism, & the Resort City*.
- Alonso A.** (2010). *La planificación estratégica como instrument de gestion publica en el gobierno local*. Universidad Rey Juan Carlos, Madrid.
- Bingham S.** (2012). *The cult of the view: Comparing and Evaluating the Effectiveness of View Corridor Protection in Montréal and Vancouver*. School of Urban and Regional Planning, Queen's University, Kingston, Ontario.
- Douay N.** (2015). *Vancouverism: Hybridisation and spread of an urban model*. Diderot University, Paris.
- Ghizoni R.** (2006) *The podium in Hong Kong and Vancouver*. University of Florida, Miami.
- Jarauta F.** (2002). *Construir la ciudad genérica*. Escuela técnica superior de arquitectura de Barcelona, Barcelona.
- Jensen A.** (2014) *The Changing Suburbs: The Migration of Podium-Tower High Density Housing to Coquitlam*. Simon Fraser University, Saskatchewan.
- Maurel J.** (2008). *Hacia un Nuevo modelo de ciudad*. Universidad de Las Palmas, Real Sociedad Geográfica.
- Lois M.** (2010). *Estructuración y espacio: la perspectiva de Lugar*. Facultad de Ciencias Políticas y Sociología, Madrid.
- Friesen M.** (2014). *Democracy, Governance, and Metro Vancouver: Decision-Making and the Regional Growth Strategy*. University of Northern BC, Burnaby.
- Tomalty R.** (2002). *Growth Management in the Vancouver Region, Department of Environment and Resource Studies*. University of Waterloo, Ontario.
- Valdivia J.** (1995). *Posibilidades y Limites de una ciencia urbana autónoma: La aportación de Aldo Rossi*. Universidad de Navarra, Pamplona.
- Walsh R.** (2013). *The Origins of Vancouverism: A historical inquiry into the architecture and urban form of Vancouver*. University of Michigan, Michigan.
- Wiley D.** (2012). *House as city: Re constructing Vancouver's urban imaginary in master-planned neighborhoods, South False Creek (1976-1986) and Concord Pacific Place (1990-2000)*. Carleton University. Ontario.

Páginas web

- Alexander M.** (2016). On view corridors and role conflicts. Accedido el 4 de Marzo de 2017 desde: <https://pricetags.wordpress.com/2016/02/29/michael-alexander-on-view-corridors-and-role-conflicts/>
- Beasley L.** (2014). Impact of Vancouverism, Congress for the new urbanism. Accedido el 27 de marzo de 2017 desde: <https://www.youtube.com/watch?v=Xnl-cQc6bsQ&t=977s>
- Beasley L.** (2015a). Founding principal. Accedido el 1 de Marzo de 2017 desde: <https://larrybeasleyassociates.com/category/larry-beasley/>

- Beasley L.** (2015b). The Vancouver model: ¿How one community with ideas, passion and disagreements reinvented their city? Accedido el 28 de Febrero de 2017 desde: <http://www.nordregio.se/News/Flyvbjerg-Forget-about-mega-projects-and-place-people-first/The-Vancouver-model/The-Vancouver-model-by-Larry-Beasley/>
- Blasco J.** (2015). Revoluciones urbanas en la década de 1960: 1. La reivindicación del humanismo.
- Cebrian I., Ingelmo R., Martinez F., Pastor T., Plasencia C., Serna S. & Valero L.** (2012) Libro Blanco. Smart Cities. Accedido el 10 de Febrero, 2017 desde: http://www.innopro.es/pdfs/libro_blanco_smart_cities.pdf
- Chuck, D.** (1997) Brief history of Greater Vancouver. Accedido el 27 de Febrero, 2017 desde: <http://www.vancouverhistory.ca/story2.html>
- City of Vancouver** (2012) Greenest city: 2020 Action plan. Accedido el 1 de Marzo, 2017 desde: <http://vancouver.ca/files/cov/greenest-city-2020-action-plan-2015-2020.pdf>
- City of Vancouver** (2011), Protecting Vancouver's views. Accedido el 1 de Marzo de 2017 desde: <http://vancouver.ca/home-property-development/protecting-vancouvers-views.aspx>
- City of Vancouver** (2015), Greenest City, Action Plan 2020. Accedido el 29 de marzo de 2017 desde: <http://vancouver.ca/files/cov/greenest-city-2020-action-plan-2015-2020.pdf>
- City of Vancouver** (2016), Archives. Accedido el 3 de marzo de 2017: <http://searcharchives.vancouver.ca/lower-mainland-regional-planning-board-of-british-columbia>
- City of Vancouver** (2017), Density Bonus Zoning. Accedido el 3 de marzo de 2017 desde: <http://vancouver.ca/home-property-development/density-bonus-zoning.aspx>
- Corrigan, D.** (2014). Community Benefits of the Regional Plan. Accedido el 23 de febrero, 2017 desde: <https://www.youtube.com/watch?v=3y0KoK7mVYw>
- Edgington D., Goldberg M. & Hutton T.** (2003). Vancouver Centre of Excellence: Research on immigration and integration in the metropolis. Accedido el 11 de febrero, 2017 desde: http://www.academia.edu/3051615/Research_on_Immigration_and_Integration_in_the_Metropolis
- Evans P.** (2002). Livable Cities? Urban struggles for livelihood and sustainability. Accedido el 20 de enero, 2017 desde: http://www.cscd.gov.bc.ca/lgd/intergov_relations/library/wuf_the_livable_city.pdf
- Fortuño, M.** (2017). La burbuja inmobiliaria se extiende por medio mundo Accedido el 4 de marzo de 2017 desde: http://lacartadelabolsa.com/leer/articulo/la_burbuja_inmobiliaria_se_extiende_por_medio_mundo
- Global Environment Facility** (2015). Ciudades sustentables. Accedido el 28 de marzo de 2017 desde: https://www.thegef.org/sites/default/files/publications/GEF_and_Cities_gatefoldES_0.pdf
- Great Vancouver Region District (GVRD)** (2005), Advancing the Sustainable Region: Issues for the Livable Region. Accedido desde: <http://www.metrovancouver.org/services/regional-planning/PlanningPublications/AdvancingtheSustainableRegionMar2005.pdf>
- Great Vancouver Regional District (GVRD)** (2013), Regional transportation strategy (RTS), Strategic Framework. Accedido el 25 de febrero de 2017 desde: http://www.translink.ca/~media/documents/plans_and_projects/regional_transportation_strategy/rts_strategic_framework_07_31_2013.ashx

Greater Vancouver Regional District (LRSP), Livable Region Strategic plan (Crecimiento regional desde 1996-2006). Accedido el 25 de Febrero de 2017 desde: <http://www.metrovancouver.org/services/regional-planning/PlanningPublications/LRSP.pdf>

Grindlay A. (2008). Ciudades y puertos. Accedido el día 14 de marzo de 2017 desde: <http://www3.uva.es/iuu/REVISTA/Ciudades%2011/Ciudades%2011%20053-080%20GRINDLAY%20MORENO.pdf>

Hahlweg, D. (1997). The city as a Family. Accedido el 6 de febrero, 2016 desde: http://www.cscd.gov.bc.ca/lgd/intergov_relations/library/wuf_the_livable_city.pdf

Heller J., Manus C., Nikitas C. (2008). San Francisco: Promoting Tall Buildings Through Sustainable Incentives

Higueras, E. (2008). El reto de la ciudad habitable y sostenible. Accedido el 25 de enero, 2017 desde: http://www.coag.es/websantiago/pdf/ester_higueras.pdf

Hollis L. (2015). How are protected views shaping cities? Accedido el 1 de Marzo, 2017 desde: <https://www.theguardian.com/cities/2015/jul/14/how-protected-views-shaping-cities-heritage-development>

Howley, P. (2009) Sustainability versus liveability: an investigation of neighbourhood satisfaction. Accedido el 12 de Marzo, 2017 desde: <http://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/09640560903083798>

Jarauta F. (2008). La ciudad genérica de Rem Koolhaas. Accedido el 7 de febrero de 2017 desde: <http://www.gestionurbana.es/?p=390>

Kajumulo A. (2010) para el discurso inaugural de la exposición mundial en Shanghai. Accedido el 12 de febrero, 2017 desde: <http://mirror.unhabitat.org/content.asp?cid=8273&catid=649&typeid=8>

Kiger P. (2014). How Vancouver Invented Itself, Urbanland. Accedido el 31 de enero, 2017 desde: <http://urbanland.uli.org/development-business/how-vancouver-invented-itself/>

Knopp L. (2006) "Gentrification". Encyclopedia of human geography. Accedido el 20 de marzo, 2017 desde: <http://sk.sagepub.com/reference/humangeography/n115.xml>

Khirfan, L. & Jaffer, Z. (2013). *Journal of Urban Affairs*, 36(3) 482-502. Accedido el 23 de marzo de 2017 desde: <http://onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1111/juaf.12050/abstract>

Jimenez L. (2012). *Conversation with a developer*, Citizens of No Place Accedido el 29 de marzo de 2017 desde: <http://www.iaacblog.com/programs/vancouverism-and-regime-theory-a-model-for-sustainable-development/>

Langelier J. (2016) Is Vancouverism Viable?, Cheak your head. Accedido el 20 de marzo de 2017 desde: http://checkyourhead.org/blog/is-vancouverism-viable/#_ftn2

Lowry G. (2015). Maraya: ¿This Mirror of That? Urban Selves in Reflection. Accedido el 24 de marzo de 2017 desde: <http://221a.ca/maraya>

Mawson, T. (1913). "Vancouver, City of Optimists," *Town Planning Review*. Accedido el 1 de marzo, 2017 desde: <http://online.liverpooluniversitypress.co.uk/doi/abs/10.3828/tpr.4.1.27ul293047326577>

Mawson, T. (1911). Civic art; studies in town planning, parks, boulevards, and open spaces. London: B. T. Batsford; New York: C. Scribner's sons. Morada, Certificación LEED. Accedido el 31 de enero, 2017 desde: <http://www.morada.com.mx/moradapedia/certificacion-leed>

Metro Vancouver, Board Strategic Plan 2015 to 2018. Artículo presentado en 4330 Kingsway, Burnaby BC V5H 4G8. Accedido el 15 de febrero, 2017 desde: <http://metrovancover.org/about/aboutuspublications/BoardStrategicPlan2015-2018.pdf>

Metro Vancouver (2016). Regional Parks, Greenways & Reserves. Accedido el 10 de Febrero de 2017 desde: <http://www.metrovancover.org/services/parks/Pages/default.aspx>

Palej A. (2000). Architecture for, by and with Children: A Way to Teach Livable City. Accedido el 15 de enero, 2017 desde: <http://tuengr.com/V06/145M.pdf>

Pozueta J. (2000). Movilidad y planeamiento sostenible: Hacia una consideración inteligente del transporte y la movilidad en el planeamiento y en el diseño urbano. Accedido el 11 de febrero, 2017 desde: <http://polired.upm.es/index.php/ciur/article/viewFile/244/240>

Regional Transportation Strategy (RGS), Startegic framework (July 2014). Accedido el 25 de febrero de 2017 desde: http://www.translink.ca/-/media/Documents/plans_and_projects/regional_transportation_strategy/rts_strategic_framework_07_31_2013.pdf

Salzano E. (2008). Seven aims for the livable city. Accedido el 7 de febrero, 2017 desde: <http://archivo.eddyburg.it/article/articleview/639/0/14/>

Short, M. (2014). Tall Buildings in Vancouver: Celebrating the 'cult of the view'. Accedido el 4 de marzo de 2017 desde: <http://www.demagazine.co.uk/architecture/tall-buildings-in-vancouver-celebrating-the-cult-of-the-view>

Sweeney, B. (2014). Vancouver: An Urban Precedent. Accedido el 15 de febrero, 2017 desde: <http://issuu-download.com/print.php?documentId=150216183421-b401648e1ccb97b7b99de96b3378cb24&count=46>

Tella G. (2004). El escenario de la zonificación urbana. Accedido el 19 de marzo, 2017 desde: <http://www.guillermotella.com/enfoques/el-primer-escenario-de-la-zonificacion-urbana/>

UNEP (2007). Livable cities. The benefits of urban environmental planning. Accedido el 8 de febrero, 2017 desde: http://www.unep.org/urban_environment/pdfs/liveableCities.pdf

UNEP (2011). Cities: Investing in energy and resource efficiency. Accedido el 20 de marzo, 2017, desde: http://www.unep.org/greeneconomy/Portals/88/documents/ger/GER_12_Cities.pdf

UNEP (2013) City-Level Decoupling: Urban resource flows and the governance of infrastructure transitions. Informe del grupo de trabajo sobre ciudades del panel internacional de recursos. Swilling M., Robinson B., Marvin S. and Hodson M. Accedido el 20 de enero, 2017 desde: http://www.unep.org/resourcepanel-old/portals/24102/pdfs/Cities-Full_Report.pdf

Vancouver city planning commission (2017). Accedido el 28 de febrero de 2017 desde: <http://vancouverplanning.ca/about>
<http://www.vancouverplanning.ca/about/history>

VanZerr M. & Seskin S. (2011) Recommendations Memo #2 Livability and quality of life indicators. Accedido el 25 de enero, 2017 desde: <http://www.oregon.gov/ODOT/TD/TP/docs/lcp/livability.pdf>

Walser, L. (2016). Una historia de dos planificadores: Jane Jacobs vs Robert Moses. Accedido el 30 de Marzo de 2017 desde: <http://smartgrowth.org/tale-two-planners-jane-jacobs-vs-robert-moses/>

10. ANEXO

Capítulo 1

Fig. 1.0

http://tcsidewalks.blogspot.com.uy/2014_12_01_archive.html

http://www.vancitybuzz.com/wp-content/uploads/2013/07/1074416_10152430110355931_1856652548_o.jpg

Capítulo 2

Fig. 2.4.0

http://cdn.static-economist.com/sites/default/files/images/2015/08/blogs/graphic-detail/20150822_woc597_0.png

https://st3.idealista.com/news/archivos/styles/news_detail/public/2016-08/calidad_de_vida.jpg?sv=yt0Zd3Q4&itok=4f_w4n-o

Capítulo 3

Fig. 3.0

https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/f/f1/Canada_British_Columbia_location_map_2.svg

Fig. 3.1.0

<http://www.metrovancouver.org/services/regional-planning/PlanningPublications/LRSP.pdf>

Fig. 3.1.1

Imagen editada por Juan Mermot y Romina Pernas. Imagen original:

<http://metrovancouver.org/about/aboutuspublications/BoardStrategicPlan2015-2018.pdf>

Fig. 3.1.2

<http://metrovancouver.org/about/aboutuspublications/BoardStrategicPlan2015-2018.pdf>

Fig. 3.1.3

<http://www.metrovancouver.org/services/regional-planning/PlanningPublications/LRSP.pdf>

Fig. 3.1.4

<http://www.metrovancouver.org/about/Pages/default.aspx>

Fig. 3.1.5

<http://www.metrovancouver.org/services/regional-planning/PlanningPublications/LRSP.pdf>

Fig. 3.1.6

<http://www.neptis.org/publications/implementing-residential-intensification-targets/chapters/appendix-approaches>

Fig. 3.1.7

<http://images.dailyhive.com/20160916152617/metro-vancouver-transit-expansion-translink-2017.jpg>

Fig. 3.2.0

Imagen editada por Juan Mermot y Romina Pernas. Imagen original:

<http://vancouver.ca/your-government/organizational-structure.aspx>

Fig. 3.2.1

<http://www.vancouveraerialphotography.ca/portfolio/C0000nGoc2xjgrS0/G0000uG1fPoihero>

Fig. 3.2.2

https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/3/37/Stadtgliederung_Vancouver_2008.png/1187px-Stadtgliederung_Vancouver_2008.png

Fig. 3.2.3

Imagen editada por Juan Mermot y Romina Pernas. Imagen original:
<http://www.english-vancouver.com/british-columbia/img7.gif>

Fig. 3.2.4

Imagen editada por Juan Mermot y Romina Pernas. Imagen original:
<http://mapstack.stamen.com/>

Fig. 3.2.5

<http://vancouver.ca/files/cov/Zoning-Map-Vancouver.pdf>

Capítulo 4

Fig. 4.1.0

https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Vancouver_map_13June1886.jpg

Fig. 4.1.1

<http://theleftchapter.blogspot.com.uy/2016/05/31-vancouver-vintage-black-and-white.html>
<https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/8/8f/HastingsMillDetailofVancouverPanorama.jpg/220px-HastingsMillDetailofVancouverPanorama.jpg>

Fig. 4.1.2

<http://www.gastownproject.com/wp-content/uploads/2011/12/0406-125-map.jpg>

Fig. 4.1.3

<http://searcharchives.vancouver.ca/>

Fig. 4.1.4

<http://www.vancouversun.com/news/vanished/Vancouver+Aerial+views+city/5952796/story.html>
<http://searcharchives.vancouver.ca/>

Fig. 4.1.5

<http://searcharchives.vancouver.ca/>

Fig. 4.1.6

<http://searcharchives.vancouver.ca/>

Fig. 4.1.7

https://www.pixisites.com/sitefiles/490/library/bartholomew_zoning_plan_final.jpg

Fig. 4.1.8

<http://searcharchives.vancouver.ca/>
<http://vancouver-canada.ca/images/lionsgatebridge.jpg>

Fig. 4.1.9

Imagen editada por Juan Mermot y Romina Pernas. Imagen original:
<http://searcharchives.vancouver.ca/>

Fig. 4.1.10

<http://searcharchives.vancouver.ca/>

Fig. 4.2.0

<http://www.vancouversun.com/news/vanished/cms/binary/4531697.jpg?size=640x420>
<http://www.vancouversun.com/news/vanished/cms/binary/4531701.jpg?size=640x420>

Fig. 4.3.0

<http://www.expomuseum.com/1986/expo86map-large.jpg>

Fig. 4.3.1

<http://www.bcstats.gov.bc.ca/StatisticsBySubject/Census/2011Census/PopulationHousing/BCCanada.aspx>

Fig. 4.3.2

<https://books.google.es/books/reader?id=0iTn8z4otp4C&hl=es&printsec=frontcover&output=reader&pg=GBS.PA194>

<https://books.google.es/books/reader?id=HOE6cUyrGGYC&hl=es&printsec=frontcover&output=reader&pg=GBS.PT125>

Fig. 4.3.3

<http://searcharchives.vancouver.ca/>

Fig. 4.3.4

http://bccr.net/wp-content/uploads/2014/02/VIA_Vancouver-Towers.pdf

Capítulo 5

Fig. 5.1.0

<http://vancouver.ca/files/cov/greenest-city-2020-action-plan-2015-2020.pdf>

Fig. 5.1.1

Imagen editada por Juan Mermot y Romina Pernas. Imagen original:

<http://ibis.geog.ubc.ca/courses/geob370/students/class06/wong/discussion.html>

Fig. 5.1.2

<http://searcharchives.vancouver.ca/>

Fig. 5.1.3

<http://searcharchives.vancouver.ca/>

www.googlemaps.com

Fig. 5.1.4

www.googlemaps.com

Fig. 5.1.5

Imagen editada por Juan Mermot y Romina Pernas. Imagen original:

<http://vancouver.ca/images/cov/content/Seawall-Printable-Map-Thumbnail.PNG>

Fig. 5.1.6

https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/2/2b/Stanley_Seawall.jpg

<http://www.vancouveraerialphotography.ca/portfolio/C0000YICOHHCTvwM/G0000gPySJnJlfMc>

Fig. 5.1.7

www.googlemaps.com

Fig. 5.1.8

<http://www.vancouveraerialphotography.ca/portfolio/C0000YICOHHCTvwM/G0000gPySJnJlfMc>

Fig. 5.1.9

<http://vancouver.ca/files/cov/greenest-city-2020-action-plan-2015-2020.pdf>

Fig. 5.1.10

www.googlemaps.com

Fig. 5.2.0

<http://www.vancouveraerialphotography.ca/portfolio/C0000nGoc2xjgrS0/G0000uG1fPoihero>

Fig. 5.2.1

Imagen obtenida desde Walsh R. (2013). The Origins of Vancouverism: A historical inquiry into the architecture and urban form of Vancouver

Fig. 5.2.2

Imagen editada por Juan Martin Mermot y Romina Pernas; Imagen original obtenida desde www.googlemaps.com

Fig. 5.2.3

www.googlemaps.com
http://www.sonjapedersen.com/1188quebec/bldghome_print-22.html

Fig. 5.2.4

Imagen obtenida desde Walsh R. (2013). *The Origins of Vancouverism: A historical inquiry into the architecture and urban form of Vancouver*
<http://www.jkk.com/gifs/888beach.jpg>

Fig. 5.2.5

Imagen obtenida desde Walsh R. (2013). *The Origins of Vancouverism: A historical inquiry into the architecture and urban form of Vancouver*, p. 437

Fig. 5.3.0

Berelowitz, Lance (2005). *Dream City: Vancouver and the global imagination*. Vancouver, CA: Douglas & McIntyre.

Fig. 5.3.1

Imagen editada por Juan Mermot y Romina Pernas. Imagen original:
<http://assets.vancouverisawesome.com/wp-content/uploads/2012/08/vancouver-view-cones.jpg>

Fig. 5.3.2

Imagen creada por Juan Mermot y Romina Pernas
Imagen editada por Juan Mermot y Romina Pernas. Imagen original:
<http://vancouver.ca/home-property-development/protecting-vancouver-views.aspx>

Fig. 5.3.3

Imagen editada por Juan Mermot y Romina Pernas
<http://maps.nicholsonroad.com/zones/>

Fig. 5.3.4

http://s127.photobucket.com/user/Canadian_Mind/media/downtown.jpg.html

Fig. 5.3.5

Imagen editada por Juan Mermot y Romina Pernas. Imagen original:
http://www.pland.gov.hk/pland_en/p_study/comp_s/udg/udg_es/udg_es_eng.pdf

Fig. 5.3.6

<https://cityhallwatch.files.wordpress.com/2010/12/policy-report-29-nov-2010-vancouver-views-opp-for-higher-buildings.pdf>

Fig. 5.3.7

<https://cityhallwatch.files.wordpress.com/2010/12/policy-report-29-nov-2010-vancouver-views-opp-for-higher-buildings.pdf>

Fig. 5.3.8

Bingham S. (2012). *The cult of the view: Comparing and Evaluating the Effectiveness of View Corridor Protection in Montréal and Vancouver*, School of Urban and Regional Planning, Queen's University, Kingston, Ontario

Fig. 5.3.9

<http://www.vancouveraerialphotography.ca/portfolio/C0000YIC0HHCTvwM/G0000gPySjNjIfMc>

Fig. 5.4.0

http://worthwhile.typepad.com/worthwhile_canadian_initi/2016/03/how-vancouver-escaped-the-freeway-curse.html
<http://searcharchives.vancouver.ca/index.php/city-of-vancouver-archives-pamphlet-collection/digitalobject/browse?mediatypes=136&collection=1637578&topLod=0&sort=alphabetic>

Fig. 5.4.1

https://www.raisethehammer.org/article/1427/a_distant_mirror:_40_years_of_urbanism_in_vancouver

<https://i2.wp.com/leannechristie.com/deathmask/wp-content/uploads/sites/16/2016/01/9jan1972-protests.jpg>

Fig. 5.4.2

<https://deepblue.lib.umich.edu/handle/2027.42/97802>

Fig. 5.4.3

<http://vancouver.ca/streets-transportation/protected-bicycle-lanes.aspx>

<http://vancouver.ca/files/cov/map-cycling-vancouver.pdf>

Fig. 5.4.4

<http://conf.tac-atc.ca/english/annualconference/tac2012/docs/session18/krueger.pdf>

Fig. 5.4.5

<http://conf.tac-atc.ca/english/annualconference/tac2012/docs/session18/krueger.pdf>

Fig. 5.5.0

Imagen editada por Juan Mermot y Romina Pernas. Imagen original:

<http://guidelines.vancouver.ca/C011.pdf>

Fig. 5.5.1

Imagen editada por Juan Mermot y Romina Pernas. Imagen original:

<http://maps.nicholsonroad.com/zones/>

Capítulo 6

Fig. 6.0

www.googlemaps.com

Fig. 6.1

<https://media-cdn.tripadvisor.com/media/photo-s/0a/f1/58/5b/stunning-views-of-dubai.jpg>

<http://www.myvancouvercanada-realestate.com/images/photos/false-creek-1.jpg>

Fig. 6.2

<http://www.sfgate.com/bayarea/place/article/HELLER-MANUS-TOWERS-KEY-TO-TONE-OF-RINCON-HILL-2608933.php#photo-2095868>

Capítulo 7

Fig. 7.0

https://en.wikipedia.org/wiki/Demographics_of_Vancouver#/media/File:VanPop.jpg