

## Entrevista a Eric Miller

# Re pensar la ciudad desde sus bases



**Eric Miller**

Ph.D. en Massachusetts Institute of Technology.  
Director del Cities Centre de la University of Toronto.

Eric J. Miller, Director del Cities Centre de la University of Toronto, instituto de investigación multidisciplinario orientado a fomentar la investigación sobre las ciudades y la política urbana, participó como expositor principal de los workshops Time Use Observatory 3 y Urban Dynamics II efectuados en marzo de 2012 por el Instituto Sistemas Complejos de Ingeniería.

Miller es miembro del equipo editorial de la prestigiosa revista *Transport Reviews* y fue editor jefe de *Transportation*. Forma parte de la World Conference on Transport Research Society, la International Association for Travel Behaviour Research. Ha escrito artículos junto a Juan Antonio Carrasco, académico de la Universidad de Concepción y miembro del grupo Basal del ISCI y participó en el equipo ejecutivo de la International Association for Travel Behaviour Research en 2010 y 2011 junto a Sergio Jara-Díaz y Juan de Dios Ortúzar, ambos del ISCI.

Sus principales áreas de investigación incluyen métodos micro-simulación, análisis de la interacción entre transporte y uso del suelo, desarrollo y aplicaciones de modelos de elección de viajes y la relación del transporte con el consumo energético y la contaminación.

En su calidad de experto en transporte y urbanismo, conversamos con él sobre temas comunes a las grandes urbes.

**Usted dijo en "The Mark" que para solucionar los problemas de tacsos y contaminación se requiere repensar cómo diseñar y construir las ciudades. En una ciudad como Santiago, donde los tiempos de viaje aumentan, la contaminación ambiental empeora, han fallado algunas políticas y cada vez hay más autos ¿Cómo se puede cambiar las cosas?**

Pienso que es una combinación de varios factores. En primer lugar, tenemos que empezar a construir edificaciones que vayan cambiando las formas urbanas. Esto porque para construir mejor transporte público la infraestructura debe estar acorde. En segundo lugar, un mejor transporte genera oportunidades. La tercera parte, también en la línea con las formas urbanas, consiste en construir mejores caminos para desplazarse a pie o en bicicleta entre distintos barrios para lo cual no sea necesario transitar largas distancias en transporte



Peter Jones, Chandra Bhat, Ram Pendyala, Eric Miller y Patricia Mokhtarian

público. Creo que hay que moverse en dirección a intervenir las formas urbanas.

**En cuanto a estas formas urbanas ¿Podría considerarse que los barrios tengan sus propios centros de actividades?**

Mientras mayor cantidad de barrios den la posibilidad de que las personas desarrollen todas sus actividades en las cercanías, cuánto mejor. Pero es algo que no se puede hacer en todas partes. Para quienes deben transitar largas distancias por ejemplo para ir a trabajar, el tema de la congestión no es trivial. La congestión de las grandes ciudades puede ser positiva, en el entendido que representa que son ciudades activas. Si el viaje de una persona demora 30 minutos o menos, no es tanto. El problema es cuando la congestión es mucha, se ejerce demasiada presión sobre las vías. Por eso es importante que existan alternativas.

**¿Qué experiencias urbanas existen, que muestren un camino integral para mejorar la congestión en las ciudades?**

Varias ciudades europeas. Por ejemplo, Munich y Berlín. No es que no haya congestión y la gente no use el auto, pero la organización de la ciudad y el excelente sistema de transporte hacen que la gente tenga alternativas para moverse de un lugar a otro. Existe una base que provee las conexiones entre los buses, los trenes y las ciclo-vías. Son ciudades bastante densas, no al nivel de Manhattan o Mumbai, pero si bien hay sectores que crecen desmedidamente, estas ciudades son relativamente concentradas.

**¿Las presiones de algún sector pueden configurar una ciudad?**

Los desarrolladores de proyectos ejercen presiones sobre las ciudades, pero, como dije antes, lo primero es pensar en las formas que debieran tener estas ciudades, para lo cual se necesita tanto planificar como regular. No digo que sea fácil, pero los Gobiernos debiesen planificar con ciertas reglas y sobre ellas se atengan las inmobiliarias. Debiese ser un “win-win”. La alternativa no es atractiva porque si las ciudades siguen creciendo desmedidamente la vida en ellas va a ser problemática; el precio de la gasolina ya es un tema y será muy cara para la clase media. Es algo con lo que habrá que lidiar, pero podemos anticiparnos a una crisis cambiando la forma en que hacemos las cosas. Por ejemplo, se sabe que Chile es un país sísmico y que cada cierto tiempo sucede un terremoto. Cuándo viene el próximo no se sabe, pero sí se puede edificar previéndolo.

**Santiago tiene una característica interesante, que es la segregación de los barrios por clases sociales. Las personas casi no se topan unas con otras, salvo que converjan en el centro o las estaciones. En su experiencia ¿Cómo las políticas de diseño urbano y transporte público pueden determinar o afectar las relaciones sociales o la intención de relacionarse?**

Interesante. No sé si el transporte puede directamente hacer que las personas de distintas clases se encuentren salvo por el hecho de que se dirijan a un mismo lugar, como el centro. Las personas suelen vivir en grupos de similares características y cambiar eso es muy difícil de hacer. Desde el punto de vista del transporte, lo que éste puede hacer, especialmente para la gente menos recursos, es generar mejores oportunidades mejorando las conexiones. Las oportunidades surgen por medio de una accesibilidad excelente que permita moverse entre los barrios y buscar trabajo, ir a una escuela. Por eso, desde el punto de vista del transporte público, lo más importante es mejorar la accesibilidad y las conexiones en de los barrios.

**En un artículo publicado en The Star se lee que “Eric Miller muestra mediante un modelo computacional que los tiempos de viaje se van a duplicar en 2031 si es que el plan Metrolinx’s Big Move no se materializa” El proyecto de USD\$50 billones contempla 25 años para el desarrollo de 100 proyectos específicos como la construcción de 7.500 kilómetros de ciclo-vías y 1.150 kilómetros de líneas de transporte interconectadas a centros de la región. ¿Construir mejores rutas, ciclo-vías y caminos peatonales es la mejor manera de solucionar los problemas de congestión en Toronto? ¿Cómo controlar los tacos en una ciudad en permanente movimiento y crecimiento?**

El crecimiento es inevitable, por tanto la prioridad es construir una plataforma que provea un mejor transporte público, mejores caminos y ciclo-vías. Sólo construyendo caminos para ciudades que crecen constantemente, se puede sostener el desarrollo de éstas. Las grandes ciudades siguen creciendo y ahí los problemas son enormes. El desafío es construir sólo donde se necesite y por eso, volviendo al comienzo, para hacer planificación en transporte y uso de suelo es imperativo pensar qué formas se quiere adquirir y ver cómo el sistema de transporte puede sostener esa construcción. Pero es algo que hay que hacer ahora: mejorar las conexiones y construir un sistema de transporte eficiente. A qué costo, ese es otro tema...