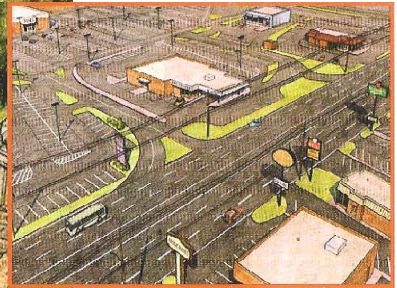
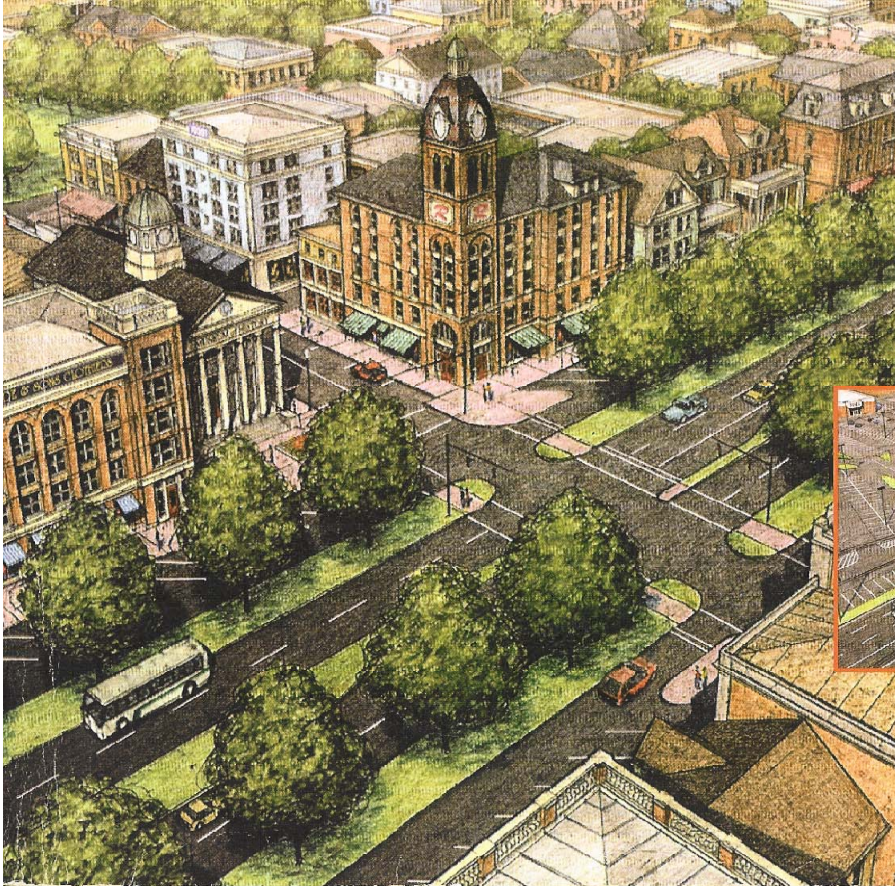


Cómo Alcanzar el Desarrollo Inteligente, II:

100 POLÍTICAS ADICIONALES PARA SU IMPLEMENTACIÓN



Traducción al español por
Centro de Estudios para el Desarrollo Sustentable
Escuela de Asuntos Ambientales, Universidad Metropolitana
San Juan, Puerto Rico

Con el permiso de
*International City/County Management Association (ICMA) y
Smart Growth Network*

Auspiciado por la Agencia de Protección Ambiental de Estados Unidos
United States Environmental Protection Agency

Traducción al español

Esta traducción al español de *Getting to Smart Growth II: 100 More Policies for Implementation –Cómo Alcanzar el Desarrollo Inteligente, II: 100 Políticas Adicionales para su Implementación*– fue realizada por Marianne Meyn, líder comunitaria y ambientalista que posee una Maestría en Lingüística, está completando su segunda Maestría en Traducción y es miembro del Comité Asesor del Centro de Estudios para el Desarrollo Sustentable (CEDES). La traducción de los primeros cinco capítulos del documento ha sido una aportación voluntaria de ella para poder usar los mismos como parte de la traducción requerida en su tesis de maestría en traducción. María A. Juncos Gautier, directora del CEDES y gerente ambiental, coordinó los trabajos de traducción y revisión, y editó el documento final en español para la U.S. Environmental Protection Agency, Smart Growth Network y la International City/County Management Association.

Agradecimiento por la revisión de la traducción

El CEDES agradece la valiosa aportación de la traductora y su consejera de tesis, la ex-directora y profesora de la Escuela Graduada en Traducción de la Universidad de Puerto Rico (UPR en adelante), Yvette Torres Rivera. La traductora, además, agradece la colaboración de profesionales en la solución de problemas terminológicos, entre los que se han destacado sobre todo los profesores de economía de la Universidad de Puerto Rico (UPR) Argeo T. Quiñones Pérez y Emilio Pantojas; los profesores de arquitectura de la UPR Fernando Abruña, Edwin Quiles y Carlos Muñiz; los planificadores urbanos Jorge Carbonell y Jorge Hernández; los líderes ambientalistas Ramón Sepúlveda (geógrafo), Nereida González y Juan Rosario (salubrista), la profesora de leyes de la UPR Erika Fontanez Torres y el agrónomo Juan Dávila del Departamento de Recursos Naturales y Ambientales de Puerto Rico.

Agradecimientos por el contenido de la publicación

Quisiéramos hacer mención de los esfuerzos del equipo de investigación y redacción que produjo la publicación original en inglés. Trent Frazier, Kevin Nelson, Lisa Nisenson, Mary Kay Santore, Lee Sobel, Eric Sprague y Tim Torma de la U.S. Environmental Protection Agency (EPA), y Dan Emerine, Eric Feldman, Amy Jiron y Jennifer Walker de la International City/County Management Association (ICMA). Sin el empeño de ellos y su trabajo en equipo, este manual no existiría. Sobre todo Mary Kay Santore de la EPA, y Dan Emerine y Nadejda Mishkovsky de ICMA jugaron un rol clave en el proceso de coordinación, revisión y publicación final del documento. Se recibió también la ayuda de Laurence Aurbach, John Baily, Charlie Bartsch, Noreen Beatley, Kathy Blaha, Kendra Briechle, Heather Deutsch, Paul Drake, Robert Freeman, DeLania Hardy, Marla Hollander, Stephanie Jennings, Leah Kalinosky, Denis Leach, Deron Lovaas, Aarin Lutzenhiser, Barbara McMillen, Stuart Meck, Joe Molinaro, Steve Mouzon, Lisa Mueller, Nathan Norris, Lucy Rowland, Victor Rubin, Joe Schilling, Julia Seward, Ellen Shubart, Stuart Sirota, Benjamin Starrett, Megan Sussman, Peter Swift, Harriet Tregoning, Bill Wilkinson, Jessica Wilkinson y Paul Zykofsky —todos ellos aportaron una excelente comprensión y crítica al documento según se iba elaborando. Los muchos fotógrafos y otros colegas citados en el manual, hicieron una valiosa aportación permitiéndonos el uso de su material fotográfico. Geoff Anderson, Lynn Desautels y otros empleados de la Development, Community, and Environment Division de la EPA merecen un agradecimiento especial por su contribución de comentarios, materiales y otras aportaciones. Queremos agradecerles también a David Biggs, Mary Matheny, Jim McElfish, Johanna Nyden, Kenrick Pierre, Robert Puentes, Tom Steinbach y las muchas otras personas que aportaron ideas para incluirlas en este volumen. Finalmente, Christian Kohler desempeñó un papel importante en la edición y revisión del texto. Por último, Carol Earnest realizó el diseño y la distribución gráfica.

Este documento se elaboró como resultado de un acuerdo de colaboración con la Development, Community and Environment Division de la U.S. EPA.

Reconocimiento por la portada

Dover, Kohl & Partners: James Dougherty, ilustrador. Dibujos de “Connecting Johnson City: A Master Plan for Johnson City”.

Información sobre el Smart Growth Network

El Smart Growth Network es una red en la que están asociadas organizaciones del sector privado, del sector público y organizaciones no gubernamentales en busca de desarrollo inteligente en vecindarios, comunidades y regiones a través de todos los Estados Unidos de Norteamérica. Entre los afiliados de la red se encuentran el American Farmland Trust, American Planning Association, Association of Metropolitan Planning Organizations, Center for Neighborhood Technology, Congress for the New Urbanism, Conservation Fund, Environmental Law Institute, Center for Sustainability and Regional Growth de la George Washington University Law School, Institute of Transportation Engineers, International City/County Management Association, Local Government Commission, Local Initiatives Support Corporation, National Association of Counties/United States Conference of Mayors, Joint Center for Sustainable Communities, State of Maryland, Multi-Family Housing Association, National Association of Counties, National Association of Local Government Environmental Professionals, National Association of Realtors, National Neighborhood Coalition, National Oceanic and Atmospheric Administration, National Trust for Historic Preservation, National Wildlife Federation, National Resources Defense Council, Northeast-Midwest Institute, Rails-to-Trails Conservancy, Scenic America, Surface Transportation Policy Project, Sustainable Communities Network, Trust for Public Land, Urban Land Institute, y la U.S. Environmental Protection Agency.

¡Afíliase al Smart Growth Network!

El Smart Growth Network (SGN) tiene también cientos de miembros individuales de todos los Estados Unidos de Norteamérica y del mundo entero. Los miembros del SGM son planificadores, proyectistas, funcionarios gubernamentales electos y designados, y activistas comunitarios comprometidos con hacer el desarrollo inteligente una realidad. La membresía individual del Smart Growth Network es \$49 en el primer año y \$29 desde el segundo año en adelante. Información sobre membresía, publicaciones y demás información sobre el desarrollo inteligente se puede acceder en la red cibernética en www.smartgrowth.org.

Para más información, envíenos un correo electrónico a smartgrowth@icma.org o llame al (202) 962-3623.

Información sobre el Centro de Estudios para el Desarrollo Sustentable

El Centro de Estudios para el Desarrollo Sustentable (CEDES) es una división de la Escuela de Asuntos Ambientales de la Universidad Metropolitana (UMET) en San Juan, Puerto Rico, que surge ante la necesidad que existe en la isla de llevar a cabo proyectos de investigación y educación para fomentar el desarrollo sustentable. El CEDES comenzó a tomar forma en el año 2002 como resultado del proyecto *Puerto Rico en Ruta hacia el Desarrollo Inteligente* auspiciado por la U.S. Environmental Protection Agency (EPA) –Agencia de Protección Ambiental de Estados Unidos. Este proyecto se inició en el 2001 con un estudio, un congreso y un documental para televisión sobre el impacto económico, social y ambiental del desparrame urbano en el Área Metropolitana de San Juan. El proyecto también ofreció alternativas de desarrollo inteligente para desacelerar el desparrame suburbano. La versión en español del estudio está disponible a través de la red cibernética en www.proyectosambientales.info.

La misión del CEDES es “avanzar en el conocimiento de las consecuencias ambientales, sociales y económicas de la transformación del paisaje urbano y natural, y proveer apoyo a líderes de todos los sectores de la ciudadanía en la formulación e implantación de estrategias que promuevan una política pública para el desarrollo sustentable e inteligente de Puerto Rico”.

Para más información sobre el CEDES puede visitarnos en <www.asuntosambientales.info>. También, puede llamar al (787) 288-1100, extensión 8251, enviar un fax al (787) 288-1995 o comunicarse a través del correo electrónico <um_mjuncos@suagm.edu>. Nuestra dirección postal:

Centro de Estudios para el Desarrollo Sustentable
Escuela de Asuntos Ambientales
Universidad Metropolitana – Bayamón
PO Box 278
Bayamón, Puerto Rico 00960-0278

¿ Por qué de *Smart Growth* a desarrollo inteligente en español?

Luego de un análisis profundo y de varias reuniones de discusión cuando estábamos traduciendo el primer volumen de esta publicación, decidimos traducir *Smart Growth* a “desarrollo inteligente” en vez de “crecimiento inteligente” por dos razones. La primera es que después de realizar una búsqueda exhaustiva en la red cibernética sobre el tema nos dimos cuenta que en los países latinoamericanos el término desarrollo inteligente es mucho más común, y se asocia más con desarrollo sustentable, que el crecimiento inteligente. Lo mismo sucede en España dónde, incluso, hay una página cibernética titulada *Desarrollo Inteligente.Org* sobre temas relacionados en la que se vincula el término con el desarrollo sustentable. Por otro lado, la traducción literal de *smart* al español es más bien “sensato”, “ingenioso” o “listo”. Sin embargo, estos términos, aunque también pueden ser correctos, encontramos que no se han utilizado ni se están utilizando en el idioma español para describir o promover las estrategias que se presentan en este libro dirigidas a lograr un desarrollo urbano más sustentable y sensitivo que garantice la calida de vida de las comunidades.

La segunda razón es la que usamos en el año 2001 para el proyecto *Puerto Rico en ruta hacia el Desarrollo Inteligente* auspiciado también por la Agencia de Protección Ambiental de Estados Unidos y disponible en la red cibernética en <www.proyectosambientales.info>. Hay una gran diferencia entre crecimiento versus desarrollo. Según el diccionario, crecer significa aumentar en tamaño a través del acrecentamiento de materia o materiales. Desarrollo significa la expansión o la realización de potencialidades, llevar a un estado más completo o mejor al anterior. Cuando algo crece, aumenta únicamente en términos cuantitativos; cuando se desarrolla, aumenta en términos cualitativos. Crecer no implica llegar a alcanzar un nivel cualitativamente mejor ni significa necesariamente progreso. Según se explica en las publicaciones *Beyond the Limits* (1992) de D.H. Meadows, D.L. Meadows y J. Randers, y en *The Limits to Growth* (1972) de D.H. Meadows, a través del tiempo, el Planeta Tierra se ha desarrollado sin crecer cuantitativamente. Sin embargo, nuestra economía, un subsistema de nuestro planeta finito que no aumenta en tamaño ni en recursos, no puede continuar creciendo indefinidamente. El reto en este nuevo milenio está en dirigir la economía hacia un verdadero y continuo desarrollo y no hacia un mero y continuo crecimiento, ya que sería insostenible.

Marianne Meyn
Traductora

María A. Juncos-Gautier
Directora
Centro de Estudios para el Desarrollo Sustentable

Cómo Alcanzar el Desarrollo Inteligente, II:

100 POLÍTICAS ADICIONALES PARA SU IMPLEMENTACIÓN

Cuando publicamos el primer volumen de *Cómo alcanzar el desarrollo inteligente: 100 políticas para su implementación*, sabíamos que había un público receptivo a la información práctica que ofrecía. Nos sorprendimos cuando supimos cuán grande era este público. Entre enero del año 2002, cuando empezó a circular la publicación, y septiembre del año 2003, se distribuyeron alrededor de 20,000 ejemplares y se bajaron más de 68,000 copias de la red electrónica. Los pedidos de *Cómo alcanzar el desarrollo inteligente* vinieron de proyectistas, arquitectos, planificadores y comisiones de planificación, administradores de municipios y condados, alcaldes y asambleístas municipales, ciudadanos y agentes de bienes raíces, así como personas y grupos menos familiarizados con el movimiento a favor de un desarrollo más inteligente. El documento ha servido de base para estructurar conferencias, ha sido asignado como lectura obligatoria en cursos académicos, ha sido punto de partida de estudios y ha provisto información a ayuntamientos, comités de planificación y comisiones de desarrollo inteligente en todo el país y alrededor del mundo. Hasta se tradujo al español. Obviamente existe una demanda de información que relaciona las ideas sobre el desarrollo inteligente de los terrenos con medidas específicas.

Cómo alcanzar el desarrollo inteligente, II empieza donde el primer volumen terminó. Al igual que el anterior, este volumen demuestra que existe una gran variedad de instrumentos, políticas y métodos de desarrollo inteligente para crear más comunidades habitables. Cada comunidad tiene su propio y particular conjunto de retos, y el desarrollo inteligente requiere una respuesta flexible. Los volúmenes I y II ofrecen un menú de opciones que se pueden combinar y adaptar a las circunstancias, las visiones y los valores locales.

Hay algunas diferencias claves entre los dos volúmenes. Ante todo, *Cómo alcanzar el desarrollo inteligente, II* presenta políticas totalmente nuevas. Y, si bien contiene muchas medidas para el sector público, amplía nuestro esfuerzo anterior al poner de relieve también los pasos que el sector privado puede dar para promover comunidades más habitables. Por otro lado, este volumen es más específico que el primero. Examina programas individuales (alguna que otra aplicación específica de ideas más generales presentadas en el trabajo anterior) y hace hincapié en estudios de casos específicos para demostrar dónde se han puesto en práctica las diferentes políticas, programas y proyectos con buenos resultados. En algunos casos se presentan políticas completamente nuevas que están pendientes de ser implantadas por primera vez. Finalmente, además de los "ejemplos prácticos", hemos incluido "ejemplos financieros", que explican aspectos financieros importantes para iniciar proyectos de desarrollo inteligente. Estos ejemplos abordan una realidad inherente al desarrollo: se construye lo que consigue financiamiento.

La cantidad de proyectos de desarrollo inteligente que se financia ahora está alcanzando un nivel sin precedentes. El impulso para la implantación del desarrollo inteligente sigue cobrando fuerza tanto en el sector público como en el privado. El Congress for the New Urbanism (CNU en adelante por su sigla en inglés) estima que entre los años 2001 y 2002, la cantidad de proyectos guiados por los principios del desarrollo inteligente aumentó en un 26 por ciento, y que para el mes de diciembre del 2002 se habían terminado 472 proyectos de este tipo. En otro estudio, el CNU estimó que, posiblemente, hasta una tercera parte de la demanda de vivienda nueva para las próximas décadas será por comunidades densas y peatonales.

De parte del sector público, el desarrollo inteligente ha recibido mucho apoyo. Entre los años 1999 y 2001, diecisiete gobernadores han emitido un total de diecinueve órdenes ejecutivas relacionadas con la

planificación, el desarrollo inteligente y temas afines, comparado con doce órdenes emitidas durante los ocho años anteriores. En las elecciones de noviembre del 2000, se sometieron a votación 553 medidas estatales y locales relacionadas con algún aspecto de desarrollo: se aprobó el 78.2% de las medidas relativas a espacios abiertos, el 71.4% de las medidas relacionadas con desarrollo económico y el 74.7% de las medidas sobre infraestructura.

Estas tendencias positivas reflejan la creencia de que las comunidades pueden hacer más para garantizar que el desarrollo mejore su economía, su comunidad y su medio ambiente. Cuestionan la sabiduría de abandonar centros comerciales existentes sólo para reconstruirlos más tarde en áreas que antes eran agrícolas. No están contentas con las decisiones de desarrollo que limitan sus opciones y su movilidad al obligarlas a viajar distancias largas en un tráfico pesado. Están frustradas con la reglamentación vigente que limita las opciones de vivienda y hace subir su precio. Están cada vez más conscientes del impacto sobre las contribuciones y los presupuestos locales que tiene el abandono de la infraestructura existente y su reconstrucción en la periferia de la comunidad. Por lo general, el debate sobre estos temas ha girado en torno a la controversia del “crecimiento como de costumbre” versus “cero crecimiento”. El dilema es que ninguna de estas alternativas soluciona los problemas.

La popularidad del desarrollo inteligente emana en gran medida de su enfoque en una pregunta más pragmática: “¿Cómo y hacia dónde debemos crecer?” Al plantearse esta interrogante, las comunidades han podido percatarse de las ventajas del crecimiento y evitar muchos de sus escollos. Los problemas presupuestarios actuales y la competencia entre las localidades por los ingresos fiscales, sólo han hecho más importante la pregunta de cómo y hacia dónde crecer. Los recortes presupuestarios significan que tienen que sacar el mejor provecho de cada dólar invertido, a la vez que maximizan su potencial de desarrollo económico. Muchas comunidades que identifican oportunidades para reducir el tráfico, preservar espacios abiertos y hacer un mejor uso de cada dólar tributado, encuentran, además, que la reglamentación obsoleta, los subsidios malsanos y los procesos largos de aprobación de permisos impiden que operen las reglas del mercado. Afortunadamente, la misma dinámica que crea la popularidad del desarrollo inteligente genera la voluntad política para eliminar los obstáculos y dejar que funcione el mercado.

Se ha caracterizado el desarrollo inteligente de muchas maneras, y algunas iniciativas se han definido incorrectamente como desarrollo inteligente para sacar partido a la popularidad del término, tales como no permitir el crecimiento en ciertas áreas sin haber identificado los solares apropiados para el desarrollo; construir proyectos de alta densidad sin combinar los usos, y revitalizar a gran escala sin proveer vivienda asequible. Este tipo de iniciativa carece de la combinación de los diferentes principios del desarrollo inteligente que crea sinergia y genera ventajas. Las comunidades más exitosas tienen un enfoque que integra múltiples elementos y que incorpora muchos de los principios del desarrollo inteligente, y, de esta manera, logran muchas de sus metas. Los nuevos desarrollos añaden valor a la comunidad existente. Las localidades reciben el mayor rendimiento de sus inversiones. Los residentes tienen alternativas de transportación —caminar, ir en bicicleta, tomar el transporte colectivo e ir en automóvil— para llegar a los servicios que necesiten (p.ej., escuelas, tiendas, restaurantes y bibliotecas) y los lugares de trabajo que se encuentran cerca de sus casas. Una combinación de distintos tipos de vivienda y vecindarios atiende las necesidades de las parejas, los solteros, las familias y las personas de edad avanzada y, de esta manera, cumple los muchos “sueños americanos” que se encuentran en el mercado.

Uno de los mejores indicadores de la eficacia del Volumen I fue la cantidad de correos electrónicos y cartas que recibimos y que elogiaron el libro por haber llevado a algunas medidas sensatas o cambios de políticas. Esperamos recibir más reacciones y oír más relatos de los usuarios del Volumen II. Siéntase en la libertad de mandarnos un correo electrónico a <smartgrowth@icma.org>. Esperamos que disfrute la lectura de este volumen y que el mismo ayude a crear un mejor futuro en su comunidad y en todas las comunidades en los Estados Unidos de Norteamérica.

PRINCIPIOS DEL DESARROLLO INTELIGENTE

1.
Combinar los usos de terreno.
2.
Incentivar diseños de edificación compacta.
3.
Ampliar la gama de oportunidades y alternativas de vivienda.
4.
Crear comunidades peatonales.
5.
Desarrollar comunidades atractivas y distintivas que provoquen un fuerte sentido de pertenencia al lugar.
6.
Preservar espacios abiertos, terrenos agrícolas, de belleza natural y áreas ambientalmente críticas.
7.
Fortalecer y dirigir el desarrollo de los terrenos hacia comunidades existentes.
8.
Proveer una variedad de opciones de transportación.
9.
Hacer que las decisiones sobre desarrollo de los terrenos sean predecibles, justas y beneficiosas en cuanto a costos.
10.
Propiciar la colaboración de la comunidad y otros grupos interesados en la toma de decisiones sobre el desarrollo de los terrenos.

Tabla de Contenido

| | | |
|--------------|---|-----|
| I. | COMBINAR LOS USOS DE TERRENO | 1 |
| II. | INCENTIVAR DISEÑOS DE EDIFICACIÓN COMPACTA | 12 |
| III. | AMPLIAR LA GAMA DE OPORTUNIDADES Y ALTERNATIVAS DE VIVIENDA | 22 |
| IV. | CREAR COMUNIDADES PEATONALES | 34 |
| V. | DESARROLLAR COMUNIDADES ATRACTIVAS Y DISTINTIVAS QUE PROVOQUEN UN FUERTE SENTIDO DE PERTENENCIA AL LUGAR | 45 |
| VI. | PRESERVAR ESPACIOS ABIERTOS, TERRENOS AGRÍCOLAS, DE BELLEZA NATURAL Y ÁREAS AMBIENTALMENTE CRÍTICAS | 56 |
| VII. | FORTALECER Y DIRIGIR EL DESARROLLO DE LOS TERRENOS HACIA COMUNIDADES EXISTENTES | 67 |
| VIII. | PROVEER UNA VARIEDAD DE OPCIONES DE TRANSPORTACIÓN | 79 |
| IX. | HACER QUE LAS DECISIONES SOBRE EL DESARROLLO DE LOS TERRENOS SEAN PREDECIBLES, JUSTAS Y BENEFICIOSAS EN CUANTO A COSTOS | 91 |
| X. | PROPICIAR LA COLABORACIÓN DE LA COMUNIDAD Y OTROS GRUPOS INTERESADOS EN LA TOMA DE DECISIONES SOBRE EL DESARROLLO DE LOS TERRENOS | 104 |
| | APÉNDICE A: MATRIZ – 100 POLÍTICAS PARA LA IMPLANTACIÓN | 114 |
| | APÉNDICE B: DIRECTORIO DE FUENTES DE FINANCIAMIENTO PARA PROYECTOS DE DESARROLLO INTELIGENTE E INSTITUCIONES PRESTATARIAS | 124 |
| | BIBLIOGRAFÍA | 134 |

Capítulo Uno

COMBINAR LOS USOS DE TERRENO

La variedad de los usos —residenciales, comerciales, institucionales y de espacios abiertos— es un componente importante de cualquier comunidad llena de vida. Presenta oportunidades y ventajas, y tiene cabida para muchos tipos de hogares y necesidades. Una comunidad con usos combinados permite al residente caminar desde su casa hasta la tienda de la esquina para comprar pan, tomarse un café o alquilar una película; todo eso en el camino de regreso del paseo con Fido al parque para perros. Esta facilidad de caminar a una serie de actividades, distintas pero relacionadas entre sí, y a lugares públicos es la norma en una comunidad de usos combinados.

No hay que ir lejos para encontrar ejemplos. De acuerdo con un estudio reciente del *Philadelphia Daily News*, el Center City de Filadelfia se vanagloria de tener, en los Estados Unidos de América, la cantidad más grande de residentes de ciudades que caminan al trabajo: 38,000 personas, que representan el 50 por ciento de los habitantes de esta área.¹ El estudio revela que la gente que no tiene los recursos económicos para comprar un automóvil o que no desea tenerlo, suele ser la que más se beneficia del desarrollo de los terrenos con usos combinados. La cercanía de las viviendas a los comercios le permite llevar a cabo sus actividades cotidianas sin los costos añadidos de transportación. Las personas de edad avanzada pueden también disfrutar de las ventajas de los usos combinados de los terrenos. Muchas de ellas que viven en comunidades de usos segregados, dependen de taxis, autobuses o familiares y vecinos para que las lleven a sus actividades rutinarias. Por otro lado, los que viven en comunidades de usos combinados pueden caminar a los colmados, las peluquerías, los médicos y las actividades sociales, lo que les permite llevar una vida más saludable e independiente.

Es en las ciudades es donde la gente se encuentra normalmente con una variedad de usos en sus vecindarios individuales. Sin embargo, el beneficio del uso combinado de los terrenos es factible en escenarios diferentes, incluso en los centros de las ciudades, vecindarios urbanos, enclaves suburbanos y pueblos rurales. Las comunidades suburbanas de usos combinados como Reston Town Center en Virginia y Miami Lakes Town Center en la Florida, se han tornado cada vez más populares durante la década pasada; y hoy día marcan la pauta en lo que respecta a los bienes raíces más codiciados en los Estados Unidos de América. Durante los últimos 20 años, se ha iniciado o completado la construcción de más de 30 centros suburbanos de usos combinados. Estos centros superan sistemáticamente el valor estándar de los bienes raíces suburbanos en cuanto a precios de arrendamiento de oficinas y locales comerciales de venta al detal; ventas de casas y alquiler de apartamentos; ventas al detal e ingresos por contribuciones sobre las ventas; tarifas de las habitaciones de hotel y tasas de ocupación, y el valor de las propiedades en el lugar y el área adyacente.² Además, las ciudades pequeñas, los suburbios y otras comunidades existentes están tratando de adaptar partes esenciales de su localidad a las nuevas necesidades. Han implantado estrategias de inversión para crear centros urbanos de usos combinados donde antes no existían, y establecer centros con un alto grado de desarrollo y con usos combinados concentrados alrededor de instalaciones de transporte colectivo.

La tendencia en toda la nación de desarrollar proyectos de usos combinados es evidente en las comunidades suburbanas y los vecindarios urbanos revitalizados. Todas las partes interesadas, entre las que se encuentran los promotores inmobiliarios, los residentes de las comunidades y las agencias gubernamentales, se pueden beneficiar de los atributos de un ambiente construido que ofrece más opciones para vivir, ir de compras y trabajar que los proyectos convencionales. El volumen anterior de *Cómo alcanzar el desarrollo inteligente* hizo hincapié en eliminar los obstáculos a la combinación de los usos, especialmente las normas legales que rigen la zonificación, para que las edificaciones residenciales, comerciales e institucionales pudiesen coexistir legalmente dentro de una sola comunidad. Ajustar la zonificación, sin embargo, no es el único paso para crear oportunidades de usos combinados y conectar una diversidad de usos. Más allá de cambiar reglamentos, actualizar las ordenanzas y proveer incentivos financieros, los objetivos de las comunidades de lograr una combinación de los usos del terreno tienen que verse reflejados en sus planes integrales y en las actividades de planificación dirigidas por los vecindarios.

EJEMPLO PRÁCTICO:

Los distritos de centro urbano sirven de herramienta de zonificación flexible que han sido empleados en distintas comunidades. Las ciudades y los pueblos más antiguos adoptan distritos de centro urbano con el propósito de crear incentivos para el desarrollo o redesarrollo de una zona comercial central en el casco del pueblo o ciudad. En las áreas no desarrolladas, se establecen estos distritos para crear un patrón singular de desarrollo que sea de uso combinado y más denso que en el resto de la comunidad. En ambos programas se procura crear comunidades de uso combinado mediante normativas de zonificación. Entre los ejemplos de municipios que han establecido distritos de centro urbano con buenos resultados están Cary, Carolina del Norte; Washington Township, Nueva Jersey; Anchorage, Alaska; y Swansea, Illinois.

1.**Adoptar planes integrales y planes de área que fomenten la combinación de los usos del terreno**

Los gobiernos locales suelen actualizar sus planes integrales cada 5 a 10 años, dependiendo de la voluntad política y los recursos disponibles. Estos planes articulan las metas de la localidad en cuanto a su desarrollo futuro. El incluir la meta explícita de incrementar la combinación de los usos en áreas específicas puede ser un paso importante para que ésta se torne realidad. Los planes integrales pueden fundamentar las decisiones relativas a la infraestructura y posibles estrategias de desarrollo económico que sirvan para promover usos combinados. Los promotores de proyectos pueden visualizar mejor el tipo de desarrollo que la localidad persigue y lo que se aprobaría con toda probabilidad. Y, en el caso de que surjan conflictos, muchas veces se necesita el plan integral para justificar las medidas de un gobierno local, como la aprobación de una zonificación, los requisitos para construir vivienda en un área del centro de la ciudad y otras decisiones similares.

Además de actualizar los planes integrales con más regularidad, muchos municipios usan planes de áreas más pequeñas con el propósito de especificar el desarrollo encaminado a alcanzar una combinación de usos. Por ejemplo, Houston en Texas, una ciudad que carece de códigos de zonificación formales, aplica

estándares de desempeño para garantizar que no haya usos incompatibles en las áreas de usos combinados del terreno.³ La ciudad aplica estos estándares en los planes para áreas más pequeñas. Cada plan describe los usos que se pueden ubicar en determinada cuadra o comunidad, y se permiten estos usos a base de guías que especifican un resultado deseado, como garantizar que las viviendas estén localizadas a una distancia caminable de las tiendas, o que los empleados de oficina puedan llegar a lugares para almorzar sin verse obligados a usar el automóvil.

En otras comunidades, como Grand Rapids en Michigan, se usan planes de áreas específicos para designar los usos del terreno en el ámbito vecinal. Estos planes de áreas específicos asignan los usos apropiados de los terrenos, propician la compatibilidad entre la construcción nueva y el vecindario existente, y usan estándares y guías de diseño con el propósito de garantizar que el desarrollo armonice con el plan integral. El plan del área específico no sólo se puede usar para designar la combinación de los usos del terreno, sino, también, para proveer un marco que establezca cómo se desarrollarán estos usos del terreno. Por ejemplo, el plan conjunto de desarrollo para el entorno del North East Beltline describe la relación entre los usos residenciales, comerciales y de oficinas en los terrenos a lo largo de un corredor arterial. Un mapa, acompañado por un texto, designa el desarrollo de ciertas parcelas con una combinación del uso de los terrenos. Eso se diferencia de los planes tradicionales que presentan genéricamente un área de terreno a ser dedicada a una combinación de usos sin que se pormenoricen las técnicas por medio de las cuales se logrará la combinación. Si se desatienden los detalles, es posible que las áreas de “usos combinados” acaben como áreas donde los usos se encuentran contiguos entre sí, pero no están combinados desde una perspectiva funcional o de diseño.

2.

Usar mejores técnicas de zonificación para lograr una combinación de los usos del terreno

Muchas ciudades basan sus decisiones de planificación y desarrollo en ordenanzas de zonificación obsoletas. Cleveland, Detroit, Milwaukee y Rochester han tomado las medidas necesarias para revisar sus ordenanzas de zonificación ineficaces. Chicago y Nueva York han precisado una actualización a gran escala para responder a los patrones de desarrollo contemporáneos. Debido a las limitaciones financieras y de tiempo para efectuar una actualización integral de la zonificación, muchas comunidades revisan sus ordenanzas de manera fragmentada para acomodar los desarrollos de lugares específicos o usos no conformes. Independientemente del método, la actualización de las ordenanzas de zonificación se lleva a cabo ahora de distintas maneras. Un ejemplo es el código que responde a las formas urbanas (*o form-based code* en inglés), un mecanismo regulador que establece los requisitos para la orientación y el diseño de las estructuras sin las limitaciones que representan las listas de usos permitidos y no permitidos. El establecimiento de códigos que responden a las formas se basa en la idea de que es la forma física de una comunidad, y no el uso de los terrenos, lo que le confiere su característica más intrínseca y permanente. El condado de Arlington en Virginia ha adoptado un código que responde a la forma para el redesarrollo de su Corredor de Columbia Pike. Se puede obtener información sobre este código en <<http://www.co.arlingtonva.us>>.

La ciudad de Largo en Florida modificó su zonificación a través de parámetros de desempeño. Incluye en sus ordenanzas una disposición que permite para exenciones a los requisitos de zonificación si se han establecido y cumplido ciertos aspectos del desarrollo. Por ejemplo, la reducción de las franjas de separación de los patios puede traducirse en mayores alturas de las edificaciones. El resultado neto es que los empresarios de construcción pueden construir proyectos con una densidad mayor y combinar los usos del

terreno. La meta de Largo es calibrar el conjunto de normativas de zonificación para dar paso e, incluso, fomentar este tipo de desarrollo.⁴

Otro ejemplo de una zonificación innovadora es la incorporación de un distrito denominado Centro Urbano. Este tipo de zonificación ayuda a un pueblo o una ciudad a revitalizar un distrito comercial o el casco urbano, y funciona de manera óptima como componente de una ordenanza de zonificación convencional. Por ejemplo, Village of Winfield, Illinois, ha designado y adoptado con éxito un distrito de zonificación de centro urbano que provee flexibilidad para propiciar diferentes usos en un solar individual (o grupo consolidado de solares). El Town Center District Plan de Winfield contiene guías de diseño y normas legales relativas al volumen de edificación conocidas en inglés como *bulk regulations* cuyo objetivo es crear un área que favorece al peatón y acomoda una combinación de usos donde intersecan comercios y vivienda. Este tipo de distrito de zonificación permite la coexistencia de varios usos y tipos de densidad en un mismo lugar sin que se tengan que establecer variaciones de un distrito típico de zonificación homogénea.

EJEMPLO PRÁCTICO:

La American Planning Association (APA) elaboró un documento titulado *Growing Smart Legislative Guidebook* que presenta modelos de códigos y estatutos de planificación que pueden ayudar a crear comunidades de uso combinado. El manual provee ejemplos de cómo las comunidades pueden actualizar sus códigos, ordenanzas y técnicas de planificación para propiciar y facilitar un uso de los terrenos acorde con los principios del desarrollo inteligente. Una parte importante del documento aborda asuntos relacionados con las disposiciones estatales para controlar el uso de los terrenos y la puesta en vigor de las normas legales para el desarrollo de los mismos. La guía brinda, además, ejemplos de cómo las comunidades pueden coordinar, simplificar y agilizar sus códigos, lo que puede redundar directamente en preservar espacios abiertos, aumentar la inversión en las comunidades existentes y mejorar la viabilidad de los usos combinados del terreno. Para más información, póngase en contacto con la American Planning Association en: <www.planning.org>.

3.

Proveer subsidios de planificación regional para proyectos que generan usos combinados del terreno

Los subsidios de planificación regional pueden desempeñar un papel importante para conformar el redesarrollo de las comunidades de manera que incluya una combinación de usos. Puesto que la mayor parte del desarrollo y crecimiento suburbano se da a modo de un uso único en grandes extensiones de terreno, es posible que las jurisdicciones carezcan de medios para plantearse nuevas formas de crecimiento. Los subsidios pueden proporcionar los recursos que los gobiernos locales necesitan para introducir cambios. Una vez que adquieran experiencia con este tipo de proyectos y vean los ejemplos sobre el terreno, los proyectos posteriores se tornarán más fáciles de implantar.

Un ejemplo de este incentivo es un programa administrado por el Metropolitan Council of Minneapolis-St. Paul llamado Livable Communities Opportunity Grants. Este programa otorga subsidios a los municipios en toda la región metropolitana. Las sumas de dinero varían entre \$10,000 y \$75,000 para apoyar iniciativas de desarrollo inteligente previas al desarrollo en sí. Los fondos se pueden usar para la limpieza de terrenos

contaminados dedicados a redesarrollo, el mercadeo de terrenos para la construcción de viviendas asequibles o la incorporación de opciones de transporte para los proyectos. El redesarrollo de un área mayor de 40 acres de West Panhandle en la comunidad de Crystal, promueve la disponibilidad de vivienda variada, el uso más eficaz de los terrenos, diversidad de los medios de transporte colectivo, mejora de las áreas verdes y una mejor calidad de vida. Otros proyectos incluyen el redesarrollo de la franja Little Asia en Brooklyn Center y su transformación en un área de uso combinado comercial y residencial con una temática y un estilo arquitectónico asiático, y, además, la creación del plan de desarrollo para la Calle Spruce que abarca un terreno de 450 acres dedicado a usos combinados en el centro histórico de la ciudad de Farmington.

La integración de las especificaciones para el proyecto y para el diseño en el proceso de aprobación de fondos, como la ubicación de tiendas a distancias caminables desde las casas y oficinas, redundan en un beneficio particular para la comunidad. El incentivo de un programa de subsidios permite a las autoridades regionales de planificación elegir las mejores prácticas y motivar a otras comunidades a proponer proyectos que cumplan con los parámetros de estos subsidios. Aunque no se subsidien todos los proyectos, el proceso puede inspirar de todos modos a las comunidades a emprender desarrollos de usos combinados.

4.

Promover la transformación de usos individuales en usos combinados

Los distritos dedicados a un solo uso son el distintivo del patrón de desarrollo actual, tan es así que los nombres mismos lo reflejan: distritos comerciales, parques de oficina, parques industriales, distritos de recreo y diversión, centros comerciales. La creación de una combinación de usos en estas áreas dedicadas a un solo uso es un enorme desafío y una estupenda oportunidad. Es una oportunidad por el potencial de dar un mejor uso a la infraestructura, aumentar el valor de las inversiones y ofrecer más ventajas para los usuarios de estos desarrollos; es un desafío por lo difícil que es la modificación y adaptación a nuevas necesidades. Sin embargo, las comunidades, debido a que reconocen el potencial de la combinación de usos, han ido enfrentando el reto.

La Oficina de Desarrollo Inteligente del Estado de Nueva Jersey trata de atender este asunto por medio de sus Subsidios Locales de Asistencia en la Planificación como parte de su Plan Estatal de Desarrollo y Redesarrollo. Estos fondos nuevos establecen directrices técnicas y de diseño para los gobiernos locales interesados en convertir lugares dedicados a un solo propósito en centros de usos mixtos. El Estado les ofrece directrices de diseño y asistencia técnica a los gobiernos locales interesados en este tipo de desarrollo.⁵ El distrito municipal de Woodridge en Nueva Jersey recibió un subsidio para la planificación dedicado al redesarrollo de un terreno de 150 acres, que contiene el hangar de aviones militares Curtiss-Wright, de una extensión de 36 acres, y su conversión en un vecindario tradicional de usos combinados. El Estado ha instrumentado también un programa de premiación otorgado por los gobernadores (conocido en inglés como Governors Award Program) con el propósito de destacar los ejemplos que han tenido buenos resultados.

5.

Dar cabida a la reutilización de las estructuras institucionales cerradas, decomisadas u obsoletas

Las estructuras institucionales grandes y anticuadas, tales como aeropuertos, bases militares y hospitales, están en proceso de ser transformadas en centros de actividades múltiples. Estas estructuras incluyen el Aeropuerto Stapleton en Denver, el Joilet Arsenal en las afueras de Chicago, y algunos sectores del Baltimore Inner Harbour.

Para que puedan darse estos proyectos de desarrollo, los gobiernos tienen que ser creativos al cambiar la zonificación y las guías de desarrollo. En algunos casos, los proyectos son de tal tamaño y complejidad que se requiere el establecimiento de un nuevo distrito de zonificación para lograr que haya usos variados dentro del aeropuerto abandonado o de la base militar desmantelada. Por ejemplo, la introducción de nuevos distritos de zonificación ha permitido el redesarrollo de Stapleton, el viejo aeropuerto de Denver, y su transformación en un distrito de usos combinados que incluye residencias, tiendas y usos comerciales que favorecen al peatón. Es posible que otros proyectos requieran esfuerzos especiales de planificación para coordinar la reutilización de terrenos ambientalmente valiosos o elaborar un plan de mercadeo para redesarrollar el lugar.

Independientemente del proyecto que sea, la coordinación entre las personas que toman las decisiones, las que establecen las normas legales y los dueños de los terrenos, es de suma importancia. Según se vayan redesarrollando estos lugares, se debe integrar la combinación de usos en el tejido existente de la comunidad y su entorno. Las calles nuevas del proyecto de Stapleton se han diseñado para conectar y alinearse con las calles de los vecindarios existentes. Las edificaciones, sobre todo aquellas a lo largo de las vías que constituyen los lindes del proyecto, reflejan y complementan las características de estilo y diseño de las edificaciones de las comunidades cercanas. Esto garantiza que haya continuidad entre las estructuras existentes y el proyecto de Stapleton.

EJEMPLO PRÁCTICO:

En vista de sus dificultades económicas, las ciudades han tratado de crear nuevas oportunidades basadas en los viejos y tradicionales patrones de uso del terreno. Por ejemplo, hace poco que la ciudad de San Francisco transformó un espacio vacante de oficinas localizado en el centro de la ciudad —un legado de la quiebra reciente de las empresas punto.com— en un área de vivienda. Algunos críticos plantean que el costo de esta modificación, ascendente a \$250 por pie cuadrado, se traducirá en un precio no asequible de la vivienda. Sin embargo, los proponentes tienen en cuenta que una cantidad mayor de viviendas disponibles brindará más opciones para los residentes del centro de la ciudad y atraerá los servicios que tanto se necesitan, como tiendas de comestibles. En Cambridge, Massachusetts, se están adaptando edificios industriales para convertirlos en viviendas y locales comerciales de venta al detal. Los procesos modernos de producción y las tecnologías para el control de la contaminación han hecho posible que algunos usos industriales y residenciales puedan coexistir más fácilmente. Cambridge está explorando las oportunidades de combinar los usos del terreno dentro de distritos existentes que tienen una zonificación de usos industriales.

6.

Ofrecer incentivos para combinar el uso comercial en las plantas bajas con el residencial en las plantas altas tanto en las estructuras existentes como en los proyectos futuros

Las comunidades urbanas, suburbanas y rurales se están dando cuenta de las ventajas de la combinación de los usos del terreno, sobre todo de aquellos proyectos que combinan los usos comerciales y residenciales cercanos entre sí. Es posible que esta manera de combinar los usos sea particularmente atractiva porque, quizás, mejora las ventas de los comerciantes locales, ofrece más comodidad a los residentes y proporciona más vivienda cercana para los trabajadores del comercio al detal. Mientras que este tipo de desarrollo es común en algunos lugares del país, en otros no ha sido hasta ahora que se empiezan a descubrir las ventajas del mismo. La ciudad de Phoenix proyecta crear comunidades y corredores dinámicos, tanto comerciales como de usos mixtos, y actualmente está examinando ejemplos de esto en el área de Los Ángeles para usarlos como modelo de densificación y combinación de usos en algunas de sus vías urbanas primarias más conocidas.⁶

Algunas localidades entienden que esta modalidad de desarrollo es un componente tan esencial de su calidad de vida y capacidad competitiva que han tomado medidas para acelerar su creación. La ciudad de Santa Cruz, una comunidad exclusiva de más de 50,000 habitantes en la Bahía de Monterrey en California, ha creado una agencia para el redesarrollo cuya función es servir como agente catalítico del desarrollo en los distritos comerciales. Un proyecto terminado hace poco, 1010 Pacific Apartments, incluye 70 unidades de vivienda al precio de mercado, 40 unidades asequibles, casi 10,000 pies cuadrados de espacio para el comercio de venta al detal en los bajos y 100 estacionamientos para bicicletas. El proyecto usó un mecanismo de financiamiento mediante incremento tributario conocido en inglés como *tax increment financing*, créditos impositivos por proveer viviendas de bajo costo (*low income tax credits*) y exacciones de impacto diferidas.⁷ Estas agencias de redesarrollo se han establecido en todo California para dirigir los esfuerzos de desarrollo y han sido importantes en lograr que el potencial de financiar proyectos de usos combinados se torne realidad.

Elgin en Illinois, una ciudad de 93,000 habitantes localizada a unas 35 millas al noroeste de Chicago, está en un proceso de renacimiento y revitalización de envergadura, concentrando sus esfuerzos en darle nueva energía a su centro urbano mediante incentivos financieros auspiciados por la ciudad. Aunque no ha mediado una agencia de redesarrollo, la ciudad ofreció exenciones de impuestos, programas para la renovación de las fachadas y dinero para otras obras, como mejorar las carreteras y las instalaciones de servicios públicos. Desde el año 1999, la ciudad completó diez proyectos individuales de rehabilitación en su casco urbano y, de esta manera, volvió a traer residentes a esta zona que había estado abandonada. Estos proyectos se concentraron sobre todo en la actualización y modernización de las propiedades comerciales subutilizadas para convertirlas en proyectos residenciales y comerciales de venta al detal.

7.

Ubicar tiendas vecinales en áreas residenciales

Las urbanizaciones tradicionales, diseñadas a menudo con callejones sin salida y vías serpenteantes, obligan a los residentes a usar el automóvil para entrar y salir de ellas cada vez que necesitan ir a comprar hasta el más mínimo artículo, como un cuartillo de leche. Los promoventes de proyectos y los gobiernos locales están empezando a examinar alternativas que incluyen algunas tiendas localizadas a una distancia caminable de las áreas residenciales. Este arreglo puede servir para reducir el tráfico y la contaminación del aire, tornar el vecindario en uno más cómodo y brindar a los vecinos la oportunidad de relacionarse.

La mayoría de las urbanizaciones incluyen un espacio público abierto para la recreación pasiva o un área para la reunión comunitaria, como una plaza o un elemento de acceso con diseño paisajista. Otros desarrollos pueden incluir canchas de tenis o una piscina. Con un poco de planificación y rediseño creativo, se pueden reconfigurar cualesquiera de estos espacios públicos para que incluyan un pequeño colmado.

El nuevo pueblo de Columbia en Maryland presenta una versión de esta idea. Columbia fue construido como una serie de distritos suburbanos de mediana y alta densidad, conocidos en inglés como *villages*, con viviendas y una plaza en el centro con usos comerciales, oficinas y usos públicos, como una escuela o piscina. Ningún residente vive a más de una milla del centro del distrito y los servicios que ofrece; los residentes pueden caminar, ir en bicicleta o usar el automóvil para llegar a los servicios del centro.

Las localidades pueden propiciar activamente el establecimiento de algunas tiendas o restaurantes si piden a los promoventes de proyectos que incluyan en sus planos un terreno para estos servicios. Sin embargo, la viabilidad económica de las pequeñas tiendas y restaurantes se fundamenta en gran medida en un número adecuado de residencias cercanas. Por lo tanto, cuando las localidades quieren estimular este desarrollo de comercio de venta al detal, deben estar dispuestas a hablar de bonos de densidad con el propósito de aumentar el potencial de éxito de estas empresas.

8.

Utilizar las zonas flotantes para planificar ciertos usos no determinados

Para estimular proyectos innovadores, la flexibilidad en la toma de decisiones relativas al desarrollo es de suma importancia, tanto para las agencias gubernamentales locales como para los promotores privados. Los nuevos instrumentos de zonificación, como el desarrollo de comunidades planificadas (en inglés, *Planned Unit Developments [PUD]*) y los distritos de zonificación sobrepuesta han tenido como resultado una gran cantidad de proyectos creativos de usos combinados. Estas nuevas herramientas se basan en proveer flexibilidad dentro de un distrito de zonificación designado. El distrito puede ser una comunidad planificada que toma en cuenta la combinación de los usos, la disminución de las franjas de separación y la flexibilización de las normas relativas al volumen de edificación, pero que pone un mayor énfasis en el control de las preferencias de diseño; o puede ser una zona sobrepuesta, que suplementa un distrito de zonificación existente.⁸ Si no, la comunidad puede designar zonas “flotantes”, que son zonas definidas en la ordenanza de zonificación, pero que no se aplican a un lugar en particular hasta que no se pongan en vigor para un proyecto específico. Las zonas flotantes se dejan “caer” sobre un mapa de zonificación para proveer a las comunidades de mayor

flexibilidad en la ubicación de usos particulares. En la mayoría de los casos, los municipios aplican zonas flotantes cuando se desconoce todavía el desarrollo futuro. Estas áreas no especificadas abren la posibilidad de designar un área delimitada sin tener que rezonificar el distrito entero o una serie de solares.

Ames en Iowa, Milwaukee en Wisconsin y Montgomery County en Maryland emplean zonas flotantes para designar solares dedicados a desarrollos de uso combinado. Ames usa tres tipos de zonas flotantes: residencial de mediana y alta densidad (o *village residential* en inglés), residencial suburbano y residencial de baja densidad. Cada una de estas zonas flotantes permiten el desarrollo adicional dentro de un distrito más extenso que permite mayor densidad, o la ubicación de comercio de venta al detal o vivienda asequible cercana o, en algunos casos, en el mismo área de zonificación. Las posibilidades para usar zonas flotantes son casi tan infinitas como los lugares donde se pueden emplear.

9.

Organizar una variedad de usos verticales y horizontales del terreno

A veces, la combinación de usos más eficaces se da dentro de una misma edificación. El ruido puede representar un problema para los residentes del centro de la ciudad, sobre todo si viven a nivel de la calle. Algunas localidades que han tratado de aumentar las viviendas en sus centros urbanos han propiciado el establecimiento de comercio detallista en las plantas bajas, oficinas en el segundo y tercer nivel, y residencias en las plantas altas.

En septiembre del año 2002, Washington D.C. presentó una iniciativa para impulsar a los promotores de proyectos a construir vertical en vez de horizontalmente.⁹ El departamento de planificación de la ciudad preparó una publicación titulada *Trans-Formation: Recreating Transit-Oriented Neighborhood Centers in Washington, DC: A Design Handbook for Neighborhood Residents*. La publicación tenía el propósito de ilustrar maneras de impulsar proyectos de construcción orientados hacia el transporte colectivo mediante innovaciones de diseño y mejoras. Se puede lograr que se construya de manera vertical, que en muchas comunidades consiste en un mínimo de seis plantas, mediante la incorporación de usos adicionales permitidos en los distritos de zonificación o la oferta de bonos de densidad para los desarrollos que incluyen una combinación de usos en el lugar. Incluso, una jurisdicción puede ofrecer incentivos financieros cuando un proyecto de construcción incluya uno o más elementos de un desarrollo de usos combinados. Estos incentivos podrían consistir en deducciones a los impuestos o más fondos para los programas de mejoras en las fachadas de los edificios o medidas relacionadas con el proceso de preparación y revisión de la obra.

10.

Desarrollar distritos universitarios de usos combinados

Las universidades son instituciones y puntos de referencia fundamentales en las ciudades y los pueblos donde están localizados. Son patronos importantes y, muchas veces, hospedan a cientos de estudiantes. Los recintos universitarios forman también parte de un vecindario existente más amplio. Cada vez más universidades están elaborando planes maestros que exigen la creación de una zona de transición más atractiva a las comunidades vecinas así como distintos servicios, tales como restaurantes y comercio al detal, para los estudiantes y los residentes cercanos.

Los centros de enseñanza pueden abordar de varias maneras la incorporación de más usos combinados en sus recintos. En algunos casos, la institución puede usar sus propiedades inmuebles para crear centros de usos combinados. En la Universidad de Pensilvania en Filadelfia, la institución ha construido Sansom Common, un desarrollo de 305,000 pies cuadrados de usos combinados, que forma parte del 2001 Campus Development Plan. El proyecto tiene como comercio principal una librería universitaria. Además, alberga el Inn at Pen, un hotel contiguo de 259 habitaciones, y 54,000 pies cuadrados de espacio adicional para locales comerciales de venta al detal y restaurantes. Como parte del proyecto se construirán también residencias para estudiantes graduados.¹⁰

Las universidades pueden también ayudar a garantizar que los nuevos dormitorios que se van a construir tengan varias funciones. En la Universidad Estatal de Portland, Oregon se está construyendo una instalación de usos combinados y viviendas para estudiantes a un costo de \$49 millones. El proyecto tendrá en cada estructura un piso de locales comerciales de venta al detal y salones de clase, además de ocho pisos para hospedajes estudiantiles con 384 apartamentos tipo estudio.¹¹

Finalmente, las universidades pueden colaborar con los planificadores locales para apoyar las metas de la comunidad en general. En el año 1994, la Universidad Estatal de Ohio en Columbus —plagada de problemas de seguridad y depresión urbana— creó un University Area Improvement Task Force integrado por miembros de la facultad, personal y estudiantes, organizaciones de la comunidad universitaria y la ciudad de Columbus. El grupo de trabajo estableció una nueva corporación de redesarrollo sin fines de lucro, Campus Partners, para elaborar un plan de revitalización del Distrito Universitario. En el año 1996, después de haber trabajado con representantes de las organizaciones comunitarias, funcionarios gubernamentales locales y de la universidad, Campus Partners publicó el plan para la revitalización de las comunidades vecinas de la universidad. La universidad, en colaboración con el gobierno local, elaboró 250 recomendaciones —entre ellas, la mejora de la vivienda de alquiler para estudiantes, el aumento de la cantidad de propietarios de una vivienda en el Distrito Universitario y la revitalización del mercado minorista que abastece a estos vecindarios. Se espera que un proyecto grande, el South Campus Gateway, se inaugure en el verano del 2005. De acuerdo con Campus Partners, el proyecto representa posiblemente el proyecto más grande de redesarrollo con usos combinados jamás emprendido en el centro de Ohio.¹²

EJEMPLO PRÁCTICO:

Además del Main Street Program del National Trust for Historic Preservation, existen muchos programas federales, estatales y locales que proveen fondos para la revitalización de los centros urbanos y distritos comerciales. Muchos pueblos y ciudades, como Santa Cruz, en California, tiene una Autoridad de Redesarrollo o una División de Redesarrollo del Departamento de Desarrollo Económico y Comunitario. Los programas estatales y el financiamiento a través de un Departamento de Comercio y/o Asuntos de la Comunidad pueden apalancar fondos adicionales que estén disponibles. Se pueden emplear estos fondos para programas encaminados a garantizar que haya combinación de usos residenciales y de venta al detal.

¹ Mark Alan Hughes. "Philadelphia's Valuable Foot Fetish". *Philadelphia Daily News* 20 de mayo 2003.

² Charles Lockwood. "Raising the Bar: Town Centers are Outperforming Traditional Suburban Real Estate Products". *Urban Land Magazine* febrero 2003.

³ Para detalles, véase City of Houston, Department of Planning and Development.. <<http://www.ci.houston.tx.us/planning.htm>>.

⁴ Para detalles, véase City of Largo, Community Development Department.. <<http://www.largo.com/index.cfm?action=dept&drill=community>>.

⁵ Paul Drake. New Jersey State Office of Smart Growth. Conversación telefónica el 18 de agosto de 2003.

⁶ Jon Talton. "How Commercial Arteries in L.A. Stay Healthy". *Arizona Republic* 29 de abril de 2003.

⁷ Eugene Arner. City of Santa Cruz, Department of Planning and Community Development. Correo electrónico del 1

de mayo de 2003.

⁸ Bob Kindred. City of Ames, Iowa, Department of Community Development. Conversación telefónica el 1 de mayo 2003.

⁹ Washington, D.C., Department of Planning. <<http://www.planning.dc.gov/documents/pdf/Trans-Principle5.pdf>>

¹⁰ Véase <<http://www.elkus-manfredi.com/sansom.html>>.

¹¹ Sheila Bacon. "Portland State University's Broadway Housing Creative Financing Speeds up Process". Septiembre 2003. <http://northwest.construction.com/features/archive/0309_Feature1.asp>.

¹² Campus Partners. The Ohio State University. Véase <<http://www.osu.edu/org/osucp/index.html>>.

Capítulo Dos

INCENTIVAR DISEÑOS DE EDIFICACION COMPACTA

A pesar de que las comunidades se resisten muchas veces a la densidad y a los diseños de edificación compacta, los cambios demográficos y los giros en las preferencias de los consumidores están creando una demanda por buenos productos de vivienda y vecindarios con un grado de densidad más alto. Estudios nuevos sugieren que los estadounidenses tienen preferencia por una mayor variedad en las alternativas de vivienda, entre las que figuran condominios, casas dúplex o adosadas, y casas individuales unifamiliares. Asimismo, favorecen la diversidad en los tipos de vecindario, sobre todo aquellos que tienen tiendas y servicios a distancias que se pueden recorrer a pie.¹ Según otro estudio reciente, el 63 por ciento de la población quisiera caminar a las tiendas y a otros lugares.² La misma investigación encontró, además, que el 54 por ciento de la gente creía que había muy pocas tiendas o restaurantes a una distancia de su hogar que se puede recorrer a pie.

El desarrollo con niveles más altos de densidad es un elemento crucial de la creación de comunidades peatonales y la oferta de más alternativas de transportación. Desde el punto de vista del comercio detallista, una mayor densidad significa más clientela. Un vecindario que tiene más desarrollo compacto puede sostener más tiendas y restaurantes localizados dentro de sus límites. La densidad fomenta también más opciones de transportación. Más pasajeros en una misma zona implican que los servicios de autobús o ferrocarril se tornan más viables y convenientes. Mientras que una urbanización de baja densidad sólo puede justificar una parada en la periferia, el desarrollo que alberga más gente puede dar pie a una parada central del transporte colectivo dentro de una distancia de fácil recorrido a pie para todos los residentes.³ Las opciones de transportación que surgen por la densidad les brindan a las personas la libertad de elegir entre varios modos de transportación —caminar, ir en bicicleta, usar el transporte colectivo o el automóvil— para llevar a cabo su rutina cotidiana, como ir y venir al trabajo o la escuela, hacer diligencias y llevar a los niños a la guardería infantil.

El desarrollo con un mayor grado de densidad puede contribuir, también, a más alternativas de vivienda. Los proyectos más compactos pueden reducir el costo de construcción por unidad y brindar más flexibilidad a los proyectistas para responder al mercado y, de esta manera, ofrecer diversos conceptos de vivienda a diferentes consumidores. Los jóvenes solteros pueden encontrar unidades más pequeñas con acceso fácil a los lugares de recreación y diversión, las familias pueden buscar patios grandes y muchos dormitorios, y las personas retiradas que se cansaron del mantenimiento de su jardín pueden achicarlo y dar paso a viviendas con más equipamiento y servicios. Cuando se ofrecen estas alternativas en un mismo vecindario, los residentes tienen la posibilidad de cambiar sus arreglos de alojamiento sin tener que mudarse de la comunidad. Para las familias con escasos recursos, la densidad mayor implica más alternativas de vivienda en diferentes categorías de precio.

El deseo de los consumidores de vivir en vecindarios cómodos con muchos servicios, al igual que el intento de las entidades gubernamentales de atender el problema del tráfico y usar los recursos públicos de una manera eficaz, están generando un mayor interés en los desarrollos urbanos más compactos. Las políticas y estrategias que se presentan a continuación proponen diferentes maneras de apoyar el diseño de edificación compacta dentro de una comunidad.

1.

Organizar un programa de endoso del desarrollo compacto

Muchos miembros de la comunidad expresan su disgusto con los planes de desarrollo a lo largo del proceso de implantarlo. Sin embargo, con el surgir del desarrollo inteligente, muchas organizaciones —desde los defensores de la vivienda asequible hasta los grupos ambientales— apoyan ahora propuestas buenas de desarrollo. La Greenbelt Alliance respalda proyectos de excelencia por medio de su programa de endoso del desarrollo compacto. La alianza espera que el programa haga el proceso de desarrollo más fácil para los proponentes de proyectos de desarrollo inteligente y, de esta manera, promueva iniciativas futuras de desarrollo.

La alianza endosa y apoya proyectos residenciales, comerciales y de usos combinados que estén orientados hacia el peatón y accesibles al transporte colectivo, aprovechen el terreno eficazmente y provean vivienda asequible en el área de la Bahía de San Francisco.⁴ Los integrantes del personal de la alianza usan un abanico de parámetros para evaluar los posibles endosos a proyectos. Entre los requisitos están: precio bajo de la vivienda, condiciones favorables para el peatón y densidad del proyecto. Si los proyectos cumplen con los criterios, el promovente del mismo recibe una carta de apoyo y el endoso activo en las vistas públicas y otros foros.

En el año 2001, la alianza dio su apoyo al Gateway Senior Project en Santa Clara, un proyecto de 42 unidades de apartamentos. Como está localizado en el centro de la ciudad, estimulará la actividad peatonal y el uso del transporte colectivo. Una estación de tren a cinco cuadras de distancia se encuentra también en la propiedad, cerca de tiendas y servicios. La totalidad del desarrollo consistirá en unidades de vivienda construidas de acuerdo con el concepto de diseño compacto. Además, el diseño del proyecto estará guiado por el retorno al estilo de misión española de los años 30, conocido en inglés como Mission Revival, con el fin de que las unidades de vivienda se adapten a las estructuras existentes del vecindario.⁵

2.

Adoptar ordenanzas de zonificación para la construcción de viviendas tipo chalé

En las comunidades de todo el país, el aumento en la demanda junto con los cambios demográficos están tornando el costo de la vivienda demasiado alto para muchos ciudadanos. Como consecuencia, los funcionarios están explorando varios remedios para propiciar la construcción de viviendas adicionales sin que se sacrifique el carácter de sus respectivas comunidades. Muchas de estas comunidades han vuelto a descubrir las virtudes de los chalets y están implantando normas nuevas llamadas ordenanzas de zonificación para desarrollos de vivienda tipo chalé (CHD en adelante por sus siglas en inglés), que están diseñadas para facilitar la construcción de este tipo de vivienda tradicional.

Los chalets son unidades individuales unifamiliares, por lo regular de menos de 1,000 pies cuadrados que incorporan muchos de los equipamientos asociados con las casas unifamiliares e individuales tradicionales. Debido al tamaño y estilo de los chalets, los proyectistas pueden aglomerar los mismos en predios de terreno más pequeños sin sacrificar el carácter y la sensación de vivir en una casa individual. Una ordenanza de CHD facilita la construcción de estas unidades mediante la designación de zonas específicas en la comunidad donde se puede construir viviendas con una huella específica. Dentro de estas zonas, los funcionarios de la comunidad pueden trabajar junto con los proyectistas para establecer la densidad y el diseño aplicables.

La comunidad de Langley en Washington, un pueblo pequeño localizado en Whidbey Island en Puget Sound, ya está cosechando los frutos de su ordenanza de CHD que se implantó recientemente. A principios de los

años 90, la presión de desarrollo que provenía de la región cercana de Seattle brindó mayor vitalidad a la comunidad de Langley, pero amenazó con destruir su carácter rural. Por consiguiente, en el año 1995, los funcionarios del pueblo adoptaron la primera ordenanza de CHD en la región para concentrar cómodamente viviendas adicionales en los CHD de mayor densidad, construidas de acuerdo con el estilo del poblado circundante. Conforme a las normas de la ordenanza, la construcción de viviendas en el distrito se podía concentrar en hasta 12 unidades por acre con huellas de entre 650 a 975 pies cuadrados. Cada unidad sería completamente independiente y podría incorporar muchos de los equipamientos que se encuentran en modelos de casas más grandes. Para sorpresa de algunos, los proyectistas locales sacaron rápidamente partido de la nueva ordenanza y crearon algunas de las viviendas más atractivas en el área. El primer proyecto que surgió al amparo de la ordenanza, llamado Third Street Cottages, recibió pronto la admiración tanto de parte de los residentes del lugar como de los compradores prospectivos. Las unidades les ofrecen a los compradores locales una variedad de vivienda nueva, a la vez que ocupan sólo una tercera parte de los terrenos requeridos a tenor con las ordenanzas originales.

3.

Vincular el desarrollo compacto con las mejores prácticas de manejo en el sitio para mejorar los resultados ambientales

El desarrollo compacto promete ventajas ambientales. Al apoyar más alternativas de transportación, los niveles de densidad más altos pueden contribuir a una mejor calidad de aire en la región. La Agencia de Protección Ambiental de los EE.UU. (EPA en adelante por sus siglas en inglés) pronosticó que Atlantic Station, un desarrollo de relleno urbano de mayor densidad, en la periferia del centro de Atlanta, generará un 33 por ciento menos de emisiones comparado con el mismo proyecto construido con una densidad menor y localizado en una zona no desarrollada.⁶ Los trabajos de investigación sugieren también que las urbanizaciones más compactas pueden desempeñar un rol integral en la protección de los recursos de agua. Esto significa específicamente que al consumir menos terreno, estas urbanizaciones dejan espacio libre que, de otra manera, se desarrollaría, y este suelo puede seguir cumpliendo sus funciones ecológicas.

Un estudio efectuado por la South Carolina Coastal Conservation League en el año 1995, examinó el impacto sobre la calidad de agua de dos alternativas de desarrollo para el predio de 583 acres de Belle Hall en Mount Pleasant, Carolina del Sur. El resultado indica que el escenario tradicional de baja densidad requeriría ocho veces más espacio y generaría un 43 por ciento más de aguas de escorrentías, cuatro veces más sedimentos, casi cuatro veces más nitrógeno y tres veces más fósforo que el escenario más compacto en el centro del pueblo.⁷

En algunos casos, sin embargo, el desarrollo compacto puede crear focos de contaminación o tener un impacto adverso en áreas ambientalmente importantes si se ubica en el lugar equivocado. Las mejores prácticas de manejo (BMP por sus siglas en inglés en adelante) pueden mitigar el impacto de la construcción sobre los recursos ambientales contiguos y reducir la contaminación proveniente del área urbanizada. Hay muchas BMP disponibles para las comunidades, entre las que figuran zonas de amortiguamiento, calles vecinales más estrechas y forestación, que cuando se incorporan en las áreas diseñadas de manera compacta, pueden solucionar cualquier incremento de contaminación.⁸

EJEMPLO PRÁCTICO:

La creación de franjas de conservación se ha convertido en un mecanismo popular para preservar espacios abiertos. Sin embargo, se deben usar con cuidado porque pueden conllevar más separación de usos y mayor dependencia del automóvil, y, en algunos casos, pueden estimular el desarrollo discontinuo, más allá de las áreas urbanizadas, y seguir consumiendo terrenos para la construcción. En el contexto de una visión más abarcadora para la comunidad, la designación de franjas de conservación puede desempeñar una función vital, pero debe ser evitada como medida o solución fragmentadas.

4.**Seguir el modelo del vecindario tradicional**

Los desarrollos compactos, peatonales y de usos combinados no son un fenómeno nuevo. Estas urbanizaciones que siguen el "diseño del vecindario tradicional" (TND por sus siglas en inglés) eran la configuración urbana predominante en los EE.UU. hasta finales de la Segunda Guerra Mundial.⁹ Los TND originales se encuentran todavía en lugares urbanos y rurales como Seattle en Washington y Danville en Indiana, respectivamente. El vecindario de Capitol Hill en Seattle brinda a los residentes la posibilidad de caminar al Volunteer Park o tomarse un café en la calle 15; la plaza del pueblo en Danville ofrece lugares de encuentro para los vecinos, como la biblioteca pública y el Mayberry Café.

Sin embargo, desde mediados de los años 40 hasta hoy día, el patrón de desarrollo predominante en todo el país ha sido el diseño de baja densidad, un solo uso y dependiente del automóvil con sus franjas de desarrollo residencial, comercial, de venta al detal y de oficina. Esta forma nueva de desarrollo ha sustituido los vecindarios llenos de vida por bolsillos residenciales, comerciales y de venta al detal. Dentro de estos contextos, es posible que el desarrollo compacto imponga un costo inaceptable porque no existen las alternativas de transportación, usos combinados, infraestructura, diseño y otros elementos necesarios para que la densidad (y, en términos más generales, el desarrollo como tal) desempeñe la función deseada. La modificación de los vecindarios existentes y la creación de nuevos repartos siguiendo el diseño de los tradicionales pueden contribuir a la recreación de comunidades que cumplen su función y que benefician la economía, a los residentes y el medio ambiente.

El TND implica el desarrollo de vecindarios con centros y márgenes claros, una combinación de destinos accesibles a corta distancia peatonal, diversos modelos y estilos de vivienda, y acceso al transporte colectivo.¹⁰

5.

Usar el diseño compacto para crear vecindarios más seguros

Los desarrollos compactos bien diseñados pueden fomentar el sentido de seguridad que todo el mundo quiere tener en su comunidad. Cuando la comunidad incorpora en los desarrollos urbanos nuevos o los existentes, terrazas delanteras, espacios comunes atractivos y abiertos, y calles estrechas con aceras, promueve la seguridad por medio de su propia actividad. Este tipo de prevención del crimen se conoce en inglés como *“eyes on the street”* (control visual del entorno) y se fundamenta en la idea de que una comunidad activa con gente que usa las calles y las vigila desde sus casas o patios pueden detener la delincuencia en las mismas. A principios de los años 60, Jane Jacobs, la destacada analista de la función del vecindario, mostró los beneficios de la prevención del crimen que resultan de la densidad y del diseño de la edificación compacta. Ella describió las virtudes del diseño compacto que permite alcanzar una masa crítica de individuos que usen las calles, los parques y los espacios públicos de la ciudad.¹¹

En todo el país, los planificadores y activistas comunitarios han empezado a promover la prevención de la delincuencia mediante el diseño ambiental o CPTED (por sus siglas en inglés en adelante) con miras a integrar a los residentes en los esfuerzos encaminados a crear comunidades más seguras. El espacio defendible, un componente clave de la prevención del crimen y de la delincuencia por medio del diseño urbano apropiado, surge cuando los residentes de la comunidad se interesan por su entorno y adoptan iniciativas de patrullaje vecinal. En un vecindario existente, esto significa promulgar medidas para reducir la velocidad del tráfico e instalar o mejorar patios semiprivados para estimular a la gente a reunirse y, posteriormente, vigilar su entorno. En los proyectos urbanos propuestos, las calles deben ser más estrechas para fomentar el contacto entre los vecinos. La CPTED hace uso del diseño para minimizar las oportunidades para delinquir.

Las comisarías en todos los Estados Unidos de Norteamérica están empleando estrategias de la CPTED encaminadas a prevenir la delincuencia. En la ciudad de Norfolk, Virginia, hay 144 vecindarios con 40,000 residentes que forman parte del programa conocido en inglés como *“Block Security”* (seguridad vecinal) del distrito policial. Este programa ha incorporado los principios de la CPTED y, además, incluye una evaluación del plano del lugar que se centra en temas como la seguridad, programas de vigilancia vecinal y el consejo de seguridad vecinal. En un análisis de datos sobre la delincuencia, Norfolk reveló una merma de un 30 por ciento en la tasa de robo por escalamiento en las áreas que forman parte del programa de seguridad vecinal en comparación con otras áreas de la ciudad.¹²

6.

Subdividir el espacio de almacenes vacantes en unidades residenciales

Una de las tendencias más fuertes desde la segunda mitad de los años 90 hasta el 2000 es la conversión de almacenes vacantes y abandonados en unidades residenciales compactas. La mayoría de las ciudades que han tenido experiencia con la conversión de almacenes durante este período están localizadas al este del Río Mississippi (p. ej. Baltimore, Pittsburg y Chicago), pero algunas jurisdicciones, como Minneapolis y Denver, también han sido testigos de la vigorización de vecindarios enteros cuando se reusaron los almacenes abandonados y se convirtieron en viviendas.

La mayor parte de estos distritos de almacenes, como los barrios de Near West Side de Chicago y LoDo —o Lower Downtown— de Denver, han sacado partido de su cercanía al centro de la ciudad, recibiendo a una gran cantidad de nuevos residentes y comercios en estos sectores de la ciudad largamente desatendidos. La ciudad se beneficia porque puede reintegrar estas estructuras a la lista de contribuyentes y, con el ingreso

adicional, los residentes, que vienen a vivir en un área nueva y elegante, pueden recibir mejores, y estables, servicios municipales. El otro lado positivo para la ciudad es que ya existe la infraestructura para estos edificios. Puede significar menos inversión en calles y servicios que en el caso de que se establezcan nuevos lugares urbanizables. La mayor parte de las conversiones de almacenes redundan en una mayor densidad del espacio residencial que el desarrollo de viviendas unifamiliares o muchos otros tipos de proyectos.

El Mill District de Minneapolis, que en los años 20 y 30 era el distrito de los molinos de harina más grande del país, y sede de compañías como Gold Medal y Pillsbury, alberga hoy a muchos jóvenes solteros, restaurantes y locales comerciales de venta al detal. En el Mill District, que también incluye el histórico North Star Woolen Mill y el Crosby Washburn Mill Complex, los funcionarios de la ciudad están aprovechando el mecanismo de financiamiento mediante incremento tributario (*tax increment financing*) y otros fondos públicos para financiar las obras de redesarrollo. Como la mayoría de los proyectos para convertir almacenes en vivienda son empresas complicadas que pueden incluir sitios identificados como *brownfields* u otros problemas de saneamiento, es importante elaborar un plan maestro para estas propiedades y procurar la colaboración entre el sector público y el privado para garantizar que se responda a las exigencias del mercado y los requerimientos públicos.¹³

7.

Garantizar que la escala y el diseño de las megatiendas localizadas en los centros urbanos existentes sean adecuados

Las megatiendas, cuyo tamaño suele variar entre 90,000 a 250,000 pies cuadrados, son lugares populares de compra para los consumidores norteamericanos. Los extensos inventarios de mercancía y los precios bajos suelen impulsar la demanda. Entre los años 2001 y 2002, las ventas en los grandes economatos y las megatiendas aumentaron por \$27.500 millones, o 16.7 por ciento.¹⁴ Entre el 1970 y 1998, el espacio per cápita para el comercio de venta al detal expandió de 32 a 38 pies cuadrado por persona —un aumento de un 20 por ciento en los últimos 27 años— como consecuencia de la expansión de las megatiendas y los grandes centros comerciales que albergan predominantemente este tipo de tiendas.¹⁵ En el ámbito arquitectónico, suelen ser edificaciones estandarizadas de una planta y sin ventanas con un amplio espacio para estacionar —de ahí el apodo “*big box*” en inglés o cajón.

Si bien es de suma importancia para las comunidades hacer una evaluación a fondo de los pros y los contras de las megatiendas, incluso del impacto que puedan tener sobre los pequeños negocios, también es obvio que a muchos consumidores les gusta comprar allí. Mientras que la mayoría de las megatiendas están localizados en la periferia urbana, los residentes de las áreas urbanas están buscando cada vez más las versiones compactas de estas tiendas. Además, si se estimulan a estas cadenas nacionales a establecerse en los distritos comerciales de venta al detal más antiguos y no en terrenos suburbanos no desarrollados, es posible atraer más clientes a las áreas del centro de la ciudad.

Para tener buenos resultados con las magatiendas en las calles principales del centro urbano, las comunidades tienen que asegurarse de que las tiendas nuevas complementen el distrito comercial de venta al detal existente. Hay técnicas de diseño que los gobiernos locales quizás quieran tomar en consideración:

- Prohibir las paredes ciegas. No permitir que el largo ininterrumpido de una fachada exceda los 100 pies horizontales. Si es así, tiene que incorporar depresiones y salientes en por lo menos 20 por ciento del

largo de la fachada. Ventanas, toldos y arcadas tienen que conformar el 60 por ciento del largo de la fachada que da a una vía pública.

- Todas las fachadas de un edificio que sean visibles desde las propiedades colindantes o las vías públicas deben contribuir a elementos de escala agradables de la estructura y propiciar la integración de la comunidad, destacando características parecidas a las de una fachada delantera.
- No ubicar más del 50 por ciento del área para estacionamiento dentro de los predios de la propiedad entre la fachada delantera de la edificación y la vía principal contigua.¹⁶

EJEMPLO PRÁCTICO:

Para estudios de casos sobre megatiendas en áreas urbanas, véase *Better Models for Superstores* de Constance Beaumont. Se puede obtener del National Trust for Historic Preservation.

8.

Crear parques de oficinas compactos y recintos corporativos

En muchos lugares, los parques de oficinas son bolsillos de desarrollo comercial o industrial rodeados de arbolado o grama y solares de estacionamientos, que están conectados con otros edificios de oficina mediante una vía de acceso serpenteante. Desconectados de toda estructura comunitaria, estos lugares precisan que los trabajadores usen el automóvil para almorzar o hacer gestiones. Según un estudio del año 2000 publicado por la Brookings Institution, la porción suburbana del espacio para oficinas aumentó de un 26 por ciento en el año 1979 a un 42 por ciento en el año 1999. El estudio encontró, además, que para el 1999, el 37 por ciento de todo el espacio dedicado a oficinas estaba localizado en lugares extremadamente dispersos y sin delimitación.¹⁷

La separación de las actividades generadas por oficinas de las residencias y áreas comerciales puede crear un desequilibrio entre empleos y vivienda. Las consecuencias de eso son obvias: los que viajan diariamente entre el lugar de residencia y el trabajo se pasan horas en el tráfico para llegar a lugares de oficina apartados; las vías arteriales están congestionadas a la hora del almuerzo, y los trabajadores están desprovistos de servicios cercanos. Para abordar estos problemas y crear un ambiente más atractivo para los empleados y patronos, las compañías en todo el país están examinando enfoques más integrados para lidiar con los parques de oficina. Están conectando los centros de trabajo con las estaciones de tren cercanas mediante autobuses colectores. Los parques de oficinas se están convirtiendo en lugares donde la gente, además de trabajar, puede vivir y hacer compras. En lugar de construir edificios de oficinas individuales y de una sola planta, las compañías están viendo la ventaja de ubicarse en áreas más compactas que sostienen una variedad de servicios.

En Plano, Texas, una ciudad localizada a 20 millas de Dallas, se ha construido el Legacy Town Center como una alternativa al parque tradicional de oficinas. En esta área trabajan más de 32,000 personas, y es la sede de Electronic Data Systems, Frito Lay y AT&T Wireless.

Habiendo reconocido que los empleados están cansados de los largos traslados diarios y están buscando una mejor calidad de vida, las empresas de Legacy y la ciudad de Plano han tomado la iniciativa de construir un centro suburbano en el medio del parque empresarial existente. El Town Center, que está orientado hacia

el peatón, se encuentra en un predio de 155 acres dentro del parque de oficinas de 2,660 acres, y tiene más de 600 unidades de vivienda, un centro de desarrollo infantil, un gimnasio de 57,000 pies cuadrados, así como tiendas, restaurantes y otros servicios. La ciudad de Plano creó para el área un tipo de zonificación de “centro suburbano de uso combinado” para poder acomodar la diversidad de usos. Bajo esta clasificación se atienden particularmente las franjas de separación, los espacios verdes y el diseño arquitectónico.

Los protagonistas en el mercado de bienes raíces también están empezando a reconocer la importancia de localizaciones de oficinas que sean más compactas y ofrezcan muchos servicios. En el año 2003, un fideicomiso grande de inversión en bienes raíces, Boston Properties, gastó la cantidad récord de \$205 millones en dos edificios para oficinas arrendadas en su totalidad en el Reston Town Center de Virginia, una comunidad suburbana compacta en las afueras de Washington D.C. Un vicepresidente senior de la empresa comentó al *Washington Post*, “si miras a Virginia del Norte en general, hay mucho espacio disponible. Pero si examinas al Reston Town Center y un radio de un cuarto de milla de alrededor, tienes una tasa de vacantes que está por debajo del 5 por ciento”, en comparación con un total de 23 por ciento en el enclave de alta tecnología en Reston-Herndon. “Incluso en un ambiente de mercado favorable, hay una tendencia hacia inversiones más seguras. Los inquilinos quieren estar lo más cerca posible de los servicios, los restaurantes y el comercio de venta al detal.”¹⁸ El desarrollo urbano compacto hace posible estos servicios.

9.

Reducir o eliminar estratégicamente las disposiciones del tamaño mínimo del solar

Muchas comunidades tratan de solucionar el problema del tráfico, la pérdida de espacio o el alza en la demanda por servicios públicos a causa de nuevos desarrollos, aumentando el tamaño mínimo del solar. El razonamiento es sencillo. Solares más grandes suponen casas más caras y, por ende, más recaudos de impuestos. Esparcir el desarrollo, esparcirá el tráfico y reducirá la congestión. Ponga la misma casa en un predio más grande y tendrá más espacio abierto. Esa idea suena atractiva. Sin embargo, muchas comunidades han tenido unos resultados contrarios a su intuición, pues los solares más grandes han agravado precisamente aquellos problemas que trataron de evitar.

La razón es la siguiente. Si bien es cierto que los requisitos gubernamentales de solares más grandes provocan un aumento en el costo de las viviendas, es posible que los recaudos de impuestos adicionales se vean contrarrestados por otros factores. Por ejemplo, las distancias más largas entre las casas suponen infraestructura adicional y costos de capital más altos, no sólo dentro de una misma urbanización (en la que posiblemente sea el proyectista quien paga), sino también entre un desarrollo y otro, en cuyo caso suele ser el gobierno quien paga. Además, los solares más grandes implican que un proyecto de construcción consume más terreno de lo que consumiría en caso contrario. Cuando se trata de terreno agrícola u otro “terreno productivo”, el lugar pierde un contribuyente importante de impuestos. A diferencia de las casas, los terrenos productivos pagan casi siempre más en contribuciones de lo que requieren en el ámbito de servicios. Finalmente, zonificar exclusivamente para solares grandes y casas puede implicar que se mudarán al lugar más familias con niños en edad escolar. Las escuelas representan muchas veces el costo mayor para un gobierno local. Es posible que una zonificación que atiende las necesidades de las familias, los retirados, parejas jóvenes que acaban de empezar y los solteros, diversificará los hogares y, de este modo, reducirá el costo de las escuelas.

Como respuesta, los gobiernos locales examinan ahora las ventajas que se dan con la reducción estratégica en ciertos lugares de una comunidad, con la eliminación del tamaño mínimo de los solares. Al igual que la zonificación para solares grandes que permiten menos de una unidad por cada 20 acres, la zonificación para

lotes más pequeños no redundan directamente en la preservación de espacios abiertos. Pero contrario a la zonificación para lotes más grandes, los tamaños más pequeños de los solares pueden realmente reducir la presión del mercado sobre el terreno no desarrollado y, de este modo, proveer a las comunidades del tiempo necesario para poder preservar espacios abiertos importantes. En algunos casos, las comunidades han combinado estas dos ideas y ofrecido más oportunidades de construcción en un lugar a cambio de la preservación, en otro mediante los derechos de desarrollo negociables. Por ejemplo, en Montgomery County, Maryland, se zonificó el terreno en el área más rural del noroeste del condado (*upcounty*) de manera que se redujo de una unidad por cada 5 acres a una unidad por cada 25 acres, y se permitió a los terratenientes vender la diferencia en derechos de desarrollo y transferirlos a áreas en el sureste del condado (*downcounty*) donde una densidad mayor estaba permitida.

10.

Gestionar la transición entre los vecindarios de mayor y menor densidad

Una de las metas claves del desarrollo inteligente es la oferta de un abanico de opciones de vivienda, vecindarios y transportación. Para ofrecer alternativas, se precisa una variedad de obras de construcción — incluso, calles principales con tiendas y casas adosadas, centros empresariales con oficinas y apartamentos, y vecindarios unifamiliares con patios.

El condado de Arlington en Virginia es un ejemplo de una comunidad que ha logrado integrar los desarrollos urbanos de mayor y menor densidad. Los muchos tipos de vecindario de Arlington responden a diferentes medios económicos y preferencias en la manera de vivir. Los residentes pueden escoger entre un sinnúmero de vecindarios con abundantes servicios, que se encuentran a un corto recorrido a pie o en bicicleta de tiendas, parques, escuelas y restaurantes, y a un viaje en metro o en automóvil del trabajo y los diferentes puntos de interés en la región.

Arlington ha concentrado su desarrollo de más densidad en menos del 7 por ciento de su terreno a lo largo de dos corredores de transporte colectivo en rieles. Esta pequeña porción de terreno genera el 70 por ciento de la base impositiva del condado. La densificación de un área concentrada permite al condado ofrecerles a algunos una vida urbana y proteger a otros una vida suburbana, y, al mismo tiempo, aumentar el valor de las propiedades y conservar en todo momento el carácter de la comunidad.

Arlington ha empleado una serie de técnicas para gestionar la transición entre las áreas de menor y mayor densidad, entre las que están:

- El establecimiento de un distrito especial de desarrollo (conocido en inglés como *bull's eye zoning*) en el entorno de las estaciones del transporte colectivo. Esta zonificación concentra la densidad máxima alrededor de las áreas con la oferta máxima de transporte y reduce paulatinamente la densidad según uno va alejándose de las estaciones. En los vecindarios de casas unifamiliares, los residentes saben que las densidades mayores se ubicarán en otro lugar y que habrá proyectos de construcción de densidad intermedia que formen la transición entre un tipo de vecindario y otro. (Para más información sobre *bull's eye zoning*, véase Principio 10, Política 8.)
- La reducción de la altura de las edificaciones. Para la transición entre la densidad alta y la baja se recurre a las densidades intermedias. La gama media de densidad puede tomar diferentes formas, tales como edificios grandes rodeados de estacionamientos, y edificaciones más pequeñas que componen vecindarios más coherentes. Arlington especifica que según uno vaya moviéndose desde las áreas de alta densidad a las de una densidad más baja, se deben reducir las alturas de las estructuras. De esta

manera, los edificios bajos alcanzan una densidad moderada, proveen barreras de sonido entre los centros concurridos y los vecindarios tranquilos, y crean una progresión visual uniforme.

- La participación ciudadana en el proceso de planificación. Los residentes de Arlington están activos en el proceso de planificación y comprenden bien el plan y las metas del desarrollo. Su participación ha creado apoyo para un desarrollo de mayor densidad en el corredor de transporte colectivo, y su aportación ha ayudado a garantizar que los proyectos de construcción nuevos añadan valor al vecindario existente.

Estos son sólo unas pocas de las técnicas empleadas en Arlington. Muchas otras técnicas (tales como la ubicación estratégica de parques, la correspondencia entre los tipos de edificación en ambos lados de la vía, el retranqueo de las estructuras en las plantas altas y la combinación de los estilos arquitectónicos locales) brindan también medios eficaces de acomodar una densidad más alta. El logro de un desarrollo de más densidad en algunas partes de una comunidad es clave para poder proporcionar comodidades, opciones de vivienda, oportunidades económicas y alternativas de transportación. Los residentes de Arlington han estado dispuestos a aceptar una densidad mayor porque han colaborado estrechamente con los funcionarios locales, porque las reglas del desarrollo están claras y, en última instancia, porque el nuevo desarrollo ha mejorado el vecindario y la calidad de vida.

¹ Dowell Myers y Elizabeth Gearin. "Current Preference and Future Demand for Denser Residential Environments". *Housing Policy Debate* 12 (2001): 637-639.

² Belden Russonello y Steward. *Americans' Attitudes Toward Walking and Creating Better Walking Communities*. Washington, D.C.: Belden Russonello y Steward, 2003. 4-5.

³ John Holtzclaw. *Sierra Club Home Page*, junio 1994. 28 de abril 2003 <<http://www.sierraclub.org/sprawl/articles/characteristics.asp>>.

⁴ <http://www.greenbelt.org/whatwedo/prog_cdt_index.html>.

⁵ <http://www.greenbelt.org/whatwedo/prog_cdt_proyectsummary.html>.

⁶ US Environmental Protection Agency. "Transportation and Environmental Analysis of the Atlantic Steel Development Project". *Our Built and Natural Environments*. Washington, D.C.: EPA Publication #231-R-01-002, 2000: 47.

⁷ South Carolina Coastal Conservation League, EPA, NOAA, SC Department of Health and Environment, Town of Mount Pleasant. *The Belle Hall Study: Sprawl vs. Traditional Town: Environmental Implications*. South Miami: FL: Dover, Kohl, and Partners, 1995.

⁸ La página cibernética del Center for Watershed Protection (<<http://www.cwp.org>>) suministra muchos materiales sobre el desarrollo de las BMP, y la oficina de la EPA que se dedica a aguas pluviales ha elaborado un National Menu of Best Management Practices for Storm Water Phase II, que se encuentra en la red cibernética en <<http://www.cpub.epa.gov/npdes/stormwater/menuofbmps/menu.cfm>>.

⁹ Andres Duany, Elizabeth Plater-Zyberk y Jeff Speck. *Suburban Nation*. New York: North Point Press, 2000.

¹⁰ Congress for New Urbanism. Online Tour. <<http://www.cnu.org/about?index.cfm?formation=tour&CFID=3676916&CFTOKEN=15865508>>. Para más información sobre comunidades diseñadas de acuerdo con los principios de TND, véase la página cibernética del Congress for New Urbanism <www.cnu.org> .

¹¹ Jacobs, Jane. *The Death and Life of American Cities*. New York: Vintage, 1961.

¹² Página cibernética del Norfolk Police Department. 25 de agosto, 2003 <<http://www.norfolk.va.us/police/block.html>>.

¹³ Para más información sobre el redesarrollo del Mill District en Minneapolis, véase: <<http://www.ci.minneapolis.mn.us/council/2003-meetings/20030516/docs/06-West-Side-Milling-Dist>>.

¹⁴ Dougal M. Casey. *2002 U.S. Retail Sales, Mall Sales, and Department Store Sales Review*. New York: International Council of Shopping Centers, abril 2003.

¹⁵ James Valente y Leslie Oringer. "Retail's Evolving Footprint". *Urban Land* julio 1998: 30-35.

¹⁶ Chris Duerksen y Robert Blanchard. "Belling the Box: Planning for Large Scale Retail Stores". Actas de la National Planning Conference del 1998. <<http://www.asu.edu/caed/proceedings98/Duerk/duerk.html>>.

¹⁷ Robert Lang. "Office Sprawl: The Evolving Geography of Business". Washington, D.C.: The Brookings Institution, octubre 2000.

¹⁸ Kenneth Bredemeier. "Record \$205 Million Paid for Office Buildings". *Washington Post* 11 de agosto de 2003.

Capítulo Tres

AMPLIAR LA GAMA DE OPORTUNIDADES Y ALTERNATIVAS DE VIVIENDA

Una parte importante de la implantación del desarrollo inteligente consiste en garantizar la disponibilidad de un abanico de alternativas de vivienda para diversos grupos demográficos y de distintos niveles de ingreso. A medida que las personas pasan las diferentes etapas de la vida, sus necesidades de vivienda suelen cambiar. Las comunidades que cuentan con políticas de desarrollo inteligente responden a estos retos garantizando la disponibilidad de una amplia gama de tipos de vivienda para diferentes niveles de ingresos. Si bien es posible que muchas parejas cuyos hijos ya han abandonado el hogar estén listas para vivir en una casa más pequeña, hay otras que quieren quedarse en su hogar cuando envejecen. Es posible que algunas personas quieran escaparse de las exigencias y responsabilidades inherentes a una casa a cambio de la comodidad de vivir en un apartamento o condominio. Puede haber residentes de la comunidad que carecen de los recursos económicos necesarios para comprar o darle mantenimiento a una casa o, incluso, para encontrar una vivienda de alquiler módico en su comunidad. Una de las metas principales del desarrollo inteligente es proporcionar la suficiente variedad en los modelos de vivienda y categorías de precio como para atender a una amplia gama de gustos y necesidades.

La disponibilidad de vivienda asequible es un asunto que preocupa a las comunidades en todo el país. Durante los últimos años de la década del 90 y hasta entrar al nuevo milenio, el precio de las viviendas aumentó anualmente a un ritmo constante de 7 u 8 por ciento, y algunos mercados, como el área de Silicon Valley en California, reflejaron aumentos de 50 a 75 por ciento durante los últimos cinco años.¹ El aumento en el precio de las viviendas se debe a una serie de factores interrelacionados, entre los que están la oferta y demanda por viviendas; el precio de componentes como mano de obra, materiales y terreno; y las posibilidades de selección en el mercado de vivienda. Los investigadores han llegado a la conclusión de que tanto las normas legales convencionales para el uso de los terrenos (p. ej., límites de densidad, requisitos acerca del área mínima de piso, y la prohibición de unidades de vivienda complementarias, como las casas adosadas o los apartamentos independientes en una casa de familia para las personas de la tercera edad —conocidos en inglés como *granny flats*—) al igual que las políticas para el control de crecimiento, pueden afectar la asequibilidad de la vivienda. Pero, como los investigadores señalan también, las políticas del desarrollo inteligente pueden ayudar a mejorar la oferta y ubicación de las viviendas asequibles así como mejorar la comunidad por medio de los desarrollos de usos combinados que brindan servicios cercanos y alternativas de transportación. Estas mejoras, a su vez, tornan el vecindario en uno más atractivo y ayudan a mantener el valor de las propiedades.²

Las ciudades están viendo la necesidad de proveer alojamiento a residentes de todos los niveles de ingreso. Una encuesta efectuada recientemente por el *Chicago Tribune* refleja que seis de cada diez habitantes de la zona metropolitana de Chicago piensan que hace falta más vivienda asequible en su comunidad local, y dos

terceras partes están a favor de que se construya la misma en su propia área.³ Es posible que las políticas y medidas de los sectores públicos y privados aumenten la oferta de vivienda disponible dentro de una región o un vecindario.

1.

Establecer un programa de vivienda subvencionado por el patrono

La disponibilidad adecuada de viviendas asequibles puede ser un gran atractivo para propiciar el desarrollo económico regional y un factor clave para atraer trabajadores calificados. Cuando las localidades no tienen viviendas disponibles para las personas con empleos de bajo nivel, los empleados se ven obligados a hacer largos viajes diarios entre su lugar de residencia y el trabajo o tienen que mudarse a otra comunidad donde las viviendas sean más baratas. Muchos patronos se están dando cuenta de que pueden contribuir a mejorar esta situación para sus empleados.

En el año 2000, el Greater Minnesota Housing Fund (GMHF), creado por el Twin Cities Metropolitan Council elaboró e implementó varios modelos innovadores encaminados a equilibrar mejor la oferta y demanda de las viviendas. Este fondo para el subsidio que da el patrono para el pronto pago y sirve de herramienta para obtener financiamiento adicional para la construcción de viviendas y ofrecer asistencia técnica a las comunidades interesadas en aumentar las viviendas asequibles.⁴ Estos programas atienden una amplia gama de necesidades relacionadas con la vivienda, desde la asistencia a un propietario potencial de una casa con los gastos de cierre hasta la asignación de fondos de inversión a las comunidades designadas para redesarrollo.

Las estrategias exitosas de crear viviendas con aportación patronal sirven propósitos fundamentales: aumentar el inventario de vivienda disponible en una comunidad y ayudar a los trabajadores a comprar una casa ya existente. Gracias a estas estrategias, una familia puede generar valor inmobiliario y disfrutar la seguridad que conlleva tener un hogar. Además, el patrono se beneficia por el aumento en la lealtad de sus empleados, el ahorro que implica no tener que adiestrar nuevos empleados ni tener que ofrecer mejores salarios para retener y atraer empleados, la reducción del tiempo de duración del viaje diario al trabajo, y orgullo cívico en general.

EJEMPLO PRÁCTICO:

La página cibernética *KnowledgePlex* de la Fannie Mae Foundation es un recurso interactivo integral dirigido a conocer más sobre vivienda asequible y desarrollo comunitario. Ofrece información actualizada sobre legislación alusiva a la vivienda, cambios introducidos alrededor de todo el país, y artículos sobre temas e inquietudes actuales. Para más información, véase <<http://knowledgeplex.org>>.

2.

Simplificar y agilizar el proceso de evaluación de los proyectos cuando las unidades incluyen viviendas asequibles

La construcción de viviendas asequibles se ve a menudo entorpecida por costos y demoras que se deben a los descuidos administrativos y obstáculos reglamentarios. Estos reglamentos rigen los mecanismos para el financiamiento, el diseño y la construcción de las unidades de vivienda. También, el proceso de adquisición de terrenos puede retrasar los proyectos. Una manera de fomentar la construcción de más vivienda asequible consiste en tornar el proceso de evaluación de los proyectos lo más rápido y sencillo posible.

Los municipios pueden facilitar el proceso concediendo la aprobación de una zonificación integral si un porcentaje determinado de las unidades de vivienda de un proyecto es costeable para familias de escasos recursos. La clave para el buen resultado de esta estrategia es garantizar un producto óptimo e integrar las partes interesadas en el proceso de establecer las reglas para la aprobación ágil de los permisos.

En el verano del año 2003, la Maryland-National Capital Park and Planning Commission (M-NCPPC en adelante) anunció el inicio de un proceso de aprobación acelerado de los permisos para proyectos de construcción de vivienda asequible en el condado de Montgomery, Maryland, y lo llamaron “proceso cinta verde para vivienda asequible”.⁵ El Montgomery County Planning Board ha expresado en muchas ocasiones su inquietud acerca de la urgencia de más unidades de vivienda que estén al alcance de los ciudadanos cuyo ingreso no les permite comprar una casa al precio del mercado.

Al amparo del programa “Cinta Verde”, el M-NCPPC coordinará y agilizará la evaluación de los planos para garantizar un proceso de aprobación acelerado para los proyectos de vivienda asequible. Entre los elegibles figuran los proyectos residenciales o de usos combinados que dedican un mínimo de 20 por ciento de la cantidad total de unidades de vivienda a personas o familias con niveles de ingreso en o por debajo del nivel de ingreso necesario para las unidades residenciales a precios moderados según están definidos en el Montgomery County Code. Los cambios incluidos en el proceso Cinta Verde comprenden:

- Formularios modificados para solicitudes de subdivisiones, planos de proyectos y de ubicación, para identificar los proyectos de vivienda asequible;
- Un proceso acelerado de evaluación de las solicitudes;
- Mejoramiento de la comunicación entre las agencias a cargo de la evaluación;
- Creación de un mapa del sistema de información geográfica (GIS por sus siglas en inglés) que resalta, de manera sobrepuesta, las solicitudes Cinta Verde para poder identificarlas fácilmente;
- Trámites acelerados de los permisos de construcción y de servicios públicos.⁶

3.

Crear un programa regional para estimular a todas las comunidades a proporcionar una cantidad justa y razonable de vivienda de precio bajo y moderado

En muchas regiones, no existe una distribución equilibrada de tipos y precios de viviendas en todas las comunidades. El intento de una ciudad de proporcionar vivienda para los residentes de escasos recursos, a lo mejor, no atiende la demanda general si las comunidades vecinas no hacen un esfuerzo similar. La necesidad de una amplia distribución de vivienda asequible dentro de una región está ligada también a la congestión de tránsito y el tiempo invertido en los viajes diarios entre el hogar y el lugar de trabajo, el equilibrio entre los empleos y las viviendas, y la reducción de las concentraciones de pobreza. De diferentes maneras, los planificadores en todo el país están intentando garantizar que todas las comunidades en una zona metropolitana logren tener una variedad adecuada en el tipo de vivienda que incluya una cantidad justa y razonable de viviendas de precio bajo y moderado. En lo que sigue se ilustran dos ejemplos de esfuerzos excepcionales de colaboración encaminados a propiciar una distribución justa y razonable de la vivienda.

Todas las ciudades y condados en California están obligados por ley a tener un plan integral que incluye un “componente de vivienda”. Estos planes tienen que ser certificados por el Estado, que puede requerir cambios si no cumplen con los mandatos estatales. Una vez adoptado el plan general, tiene fuerza de ley: un gobierno local no puede llevar a cabo ninguna acción que no concuerde con su plan general. Aunque la ley no exija ni a las ciudades ni a los condados a que ellos mismos lleven a cabo la construcción de vivienda asequible, sus componentes de vivienda tienen que:

- Establecer políticas y programas de vivienda que propicien la creación de viviendas para personas de todos los niveles de ingreso y las que tienen necesidades especiales;
- Demostrar que tienen suficiente terreno zonificado para vivienda multifamiliar para construir todas las residencias necesarias para las familias de bajo ingreso;
- Reducir los obstáculos a la construcción de vivienda;
- Describir cómo usarán el financiamiento disponible para vivienda asequible.⁷

Portland, en Oregon, ha adoptado una estrategia regional para la creación de vivienda asequible (RAHS, por sus siglas en inglés) que hace un llamado a los gobiernos locales de la región para adoptar “metas no obligatorias para crear vivienda asequible”. La estrategia exige también a las comunidades someter un informe de progreso que indique el estatus de las enmiendas al plan integral, las herramientas para el uso de los terrenos y la disponibilidad de vivienda asequible. Las medidas específicas recomendadas por la RAHS están dirigidas a la reducción de costos, asuntos relativos al uso de los terrenos, normas legales, y distribución de fondos regionales; todas las medidas son discrecionales. Debido a que el Portland Metro Council aprobó la RAHS en junio del año 2000, no había información disponible sobre el resultado y la eficacia de este método cuando se imprimió el presente trabajo.⁸

EJEMPLO PRÁCTICO:

El nuevo informe de la Asociación Americana de Planificación titulado *Regional Approaches to Affordable Housing* analiza los resultados obtenidos hasta ahora en aquellas áreas o regiones del país donde el acceso equitativo a una vivienda es una prioridad para la planificación. Para más información, véase <<http://www.planning.org>>.

4.

Usar los fondos asignados a la transportación como incentivo para proporcionar viviendas cerca al transporte colectivo

Muchas áreas urbanas en proceso de expansión experimentan una grave escasez de vivienda junto con serios problemas de congestión de tráfico. Los gobiernos locales, en aras de obtener ingresos mediante el impuesto sobre las ventas, tienden a zonificar y ofrecer incentivos para crear espacios de oficina y desarrollo de comercio detallista. Por otro lado, es posible que tomen medidas encaminadas a impedir la construcción de viviendas de bajo costo para evitar la carga fiscal que representan las mismas. Esto puede provocar un desequilibrio entre la cantidad de empleos disponibles en una jurisdicción y el número de unidades residenciales, lo que, a su vez, puede agravar la congestión del tráfico durante las horas pico y crear áreas comerciales muertas después de la hora de cierre.

Los funcionarios del condado de San Mateo en California sabían que la escasez de vivienda del lugar, además de contribuir a un alza en el costo de la misma, estaba provocando un desequilibrio entre empleos y vivienda. Los consecuentes viajes largos de todos los días entre el hogar y el trabajo aumentaron la congestión de tráfico y empeoraron la calidad del aire. Para atender este problema, la City/County Association of Governments del condado de San Mateo (C/CAG) auspició un programa de incentivos para desarrollos orientados hacia el transporte colectivo (TOD por sus siglas en inglés) en todo el condado. La C/CAG puede asignar hasta un 10 por ciento de sus fondos estatales asignados a mejorar la transportación como incentivo para que las autoridades a cargo del uso de los terrenos desarrollen viviendas cerca de las estaciones del transporte colectivo.

De acuerdo con este programa, una jurisdicción obtiene fondos a base de la cantidad de dormitorios construidos cerca del ferrocarril. Por lo regular, los proyectos elegibles reciben hasta \$2,000 por dormitorio. El programa considera sólo la vivienda que se encuentra en un radio de un tercio de una milla de una estación de tren y que cuenta con una densidad mínima de 40 unidades por acre. Los fondos se pueden usar como aportación para mejoras en la transportación, sea en la obra o fuera de la misma, según lo determine la autoridad para el uso de los terrenos. Además de las mejoras directas al transporte, el programa permite que se hagan algunas mejoras generales, como tratamiento paisajista, alumbrado, aceras, plazas y proyectos recreativos.

En el primer ciclo, octubre del año 1999 a septiembre del 2001, la C/CAG asignó \$2.3 millones a su programa de incentivos para el desarrollo orientado hacia el transporte colectivo con miras a contribuir a la creación de 1,282 dormitorios en cinco proyectos. En el segundo ciclo, febrero del 2002 a febrero del 2004, ha programado más de \$2.9 millones a diez proyectos para facilitar la creación de 2,407 dormitorios. El buen resultado que obtuvo San Mateo ha inspirado a otras comunidades a implantar programas similares con sus fondos de transportación. Por medio de estos programas locales basados en incentivos, los gobiernos regionales están atendiendo el problema de escasez de vivienda, a la vez que disminuyen la congestión de tráfico y aumentan al máximo los usuarios de sus sistemas de transporte colectivo.

5.

Integrar la construcción de viviendas en los planes de revitalización para crear “ciudades de 24 horas”

Los proyectos de revitalización de los centros urbanos suelen concentrarse en la creación de nuevos atractivos para la región, como un estadio, un acuario, un centro de convenciones o un centro comercial. A menudo prevalece la creencia de que este tipo de proyectos aportará más dinero a la ciudad por atraer multitudes de gente y propiciar la creación de negocios como hoteles y restaurantes. Otra práctica común dirigida a potenciar el ingreso tributario gubernamental consiste en la construcción de un exceso de locales para oficina porque los trabajadores requieren menos servicios que los residentes. Sin embargo, los esfuerzos de revitalización que se limitan a este tipo de proyectos crean centros urbanos donde la actividad se da solamente durante el horario comercial en los días laborales o durante eventos especiales en el fin de semana.

A diferencia de estos proyectos de revitalización, los que incorporan la vivienda como parte esencial reactivan vecindarios enteros. Con residentes que se encuentran en un lugar día y noche se crea un nuevo mercado para la vida nocturna, los servicios y las compras. La vivienda infunde vigor a una ciudad de 24 horas. Este tipo de ciudades se promocionan constantemente como lugares estables para la inversión en bienes raíces. Son áreas atractivas para proyectistas e inversionistas en bienes raíces por su exclusividad, las ventajas geográficas, la infraestructura tecnológica y de transporte, y las oportunidades culturales, de entretenimiento y de venta al detal. En las áreas suburbanas, los centros con mayor densidad poblacional están empezando a convertirse en “mercados de 24 horas”, donde los residentes pueden trabajar, comprar, cenar y entretenerse en un vecindario dado. Durante la última década, estos mercados han recibido una evaluación favorable en la publicación anual *Emerging Trends in Real Estate* de la compañía PricewaterhouseCoopers and LendLease. Cuando las ciudades reconocen el potencial de sus centros urbanos, muchas de ellas intentan propiciar allí la construcción de más viviendas y, a la misma vez, mantener un inventario de viviendas asequibles.

Washington, D.C., por ejemplo, se está reinventando a sí mismo como un “destino de 24 horas”. Al igual que otros centros urbanos, el Distrito de Columbia ha ido perdiendo población por décadas. A mediados de los años 90, el centro de la ciudad se había vaciado, y después de las cinco de la tarde se encontraba básicamente abandonado. Luego, los cambios en el gobierno, una economía floreciente, la congestión de tráfico regional y los cambios demográficos surtieron el efecto de transformar la ciudad en un lugar atractivo para vivir. La capital sacó el máximo provecho de su popularidad estimulando la creación de viviendas en las áreas comerciales del centro urbano. Entre los años 2000 y 2002, la oficina de planificación y desarrollo económico informó que se había terminado la obra de 3,144 unidades residenciales mientras que 5,725 estaban en proceso de construcción y 10,194 en la fase de anteproyecto. Muchas de estas unidades se localizaron en zonas dedicadas tradicionalmente a comercio y oficina. El desarrollo residencial en estas áreas ha fortalecido la seguridad después de las horas de cierre y se ha tornado más rentable para los negocios quedarse abiertos hasta más tarde.

En aras de aumentar los recaudos de la ciudad y darle vida al centro urbano, el alcalde de Washington, D.C. ha establecido la meta de aumentar la población residencial en 100,000 personas antes del año 2010. Para alcanzar esta meta, está iniciando una nueva campaña de mercadeo —“¡vivir en la ciudad al estilo DC!” (*city living, dc style!*). Dirigida a las personas que viajan diariamente, aquellas que alquilan habitualmente una vivienda, los profesionales jóvenes y las personas cuyos hijos ya han abandonado el hogar, la campaña en pos de la vida en la ciudad destacará las oportunidades que conlleva residir en el centro urbano: vivienda para personas de todos los niveles de ingreso, recreación para personas de todas las edades y entretenimiento para todos los gustos.

6.

Integrar los programas de vivienda y el desarrollo inteligente

La manera más exitosa de garantizar que una comunidad tenga toda clase de vivienda en diferentes niveles de precio, es crear un programa integral de vivienda que refleje los principios del desarrollo inteligente.

Un punto de partida puede ser identificar, dentro del plan general o integral, zonas dedicadas al desarrollo o redesarrollo de vivienda para familias con un ingreso bajo, moderado o mediano, conocidos en inglés como *housing-opportunity zones*, que también armonicen con las metas del desarrollo inteligente. Por ejemplo, se debe localizar una variedad de vivienda cerca del transporte colectivo y de los centros de empleo. Esto, a su vez, no sólo crea más oportunidades para construir viviendas, sino también alternativas de transportación y un crecimiento regional más equilibrado. Sin embargo, un plan por sí solo no es suficiente para garantizar la inclusión de vivienda asequible. Es mediante la incorporación de incentivos en los procesos de zonificación y la composición de las exacciones que las ciudades y los condados pueden estimular a los proponentes de proyectos a construir unidades asequibles en áreas designadas para el desarrollo inteligente.

La falta de vivienda asequible en Silicon Valley, California, ha obligado a las familias de bajo ingreso a vivir muy lejos del centro de la región o en condiciones de hacinamiento. En el año 2000, el precio promedio de una casa unifamiliar en Silicon Valley ascendía a \$617,000, y para abril del 2001, la media del alquiler mensual de un apartamento de dos dormitorios en el condado de Santa Clara era de \$1,800.⁹

Como respuesta a este problema, los funcionarios de planificación de la ciudad de San José realizaron un estudio llamado "Housing Initiative Study" para analizar la demanda en el mercado y la disponibilidad de terrenos para la construcción de viviendas en el corredor del transporte colectivo de Guadalupe. Al encontrar que el área podía acomodar hasta 10,000 unidades compactas nuevas, la ciudad actualizó su plan general para permitir la ubicación de una cantidad sustancialmente mayor de vivienda a lo largo de la línea de transporte colectivo.

Como resultado de esta política, se han construido veinticinco proyectos que comprenden 4,145 unidades de vivienda en los corredores del transporte colectivo existentes (tanto de autobús como ferroviarios) con subsidios provistos por la ciudad. Para el financiamiento de los componentes asequibles de estos proyectos, San José asigna normalmente el 20 por ciento de los recaudos obtenidos mediante aumento impositivo con el propósito de cubrir la diferencia entre el financiamiento tradicional y las ayudas disponibles, tales como créditos contributivos a cambio de la construcción de viviendas para grupos de bajo ingreso y bonos exentos de impuestos para actividades privadas con un propósito público conocidos en inglés como *private activity bonds*.¹⁰

Austin, en Texas, desarrolló una iniciativa de política de vivienda llamada SMART (por los atributos en inglés *safe, mixed income, accesible, reasonably priced*¹¹ y *transit-oriented* [que sería en español: segura, de ingreso mixto, accesible, de precio razonable y orientada hacia el transporte colectivo]), que exige cierta cantidad de unidades asequibles para familias cuyo ingreso no exceda el 80 por ciento de la mediana del ingreso familiar. Estas unidades tienen que estar localizadas a un cuarto de milla o menos de instalaciones del transporte colectivo existentes o proyectadas, y cumplir con criterios adicionales. El programa brinda una serie de incentivos para estimular a los proyectistas a construir viviendas que cumplan con las especificaciones de SMART, incluso, un proceso de evaluación más rápido que el tradicional. A cada proyecto se le asigna un empleado de la ciudad para que ayude a pasar el proyecto por el proceso de evaluación e inspección.

Además, SMART exime del pago de exacciones asociadas con el desarrollo, que incluyen las cuotas por evaluación e inspección, recuperación de inversión en el servicio de agua y alcantarillados, e inspección de la construcción de obras públicas. La reducción de exacciones se calcula de manera escalonada, según se ilustra más adelante.

Austin ha certificado más de 6,000 nuevas unidades de vivienda uni o multifamiliares que reúnen las especificaciones del programa SMART.¹²

Como demuestran los programas de San José y Austin, es preciso tener un enfoque integral para garantizar la disponibilidad de una cantidad adecuada de viviendas a precios razonables. Los municipios pueden elaborar planes encaminados a la creación de viviendas en áreas específicamente dedicadas al desarrollo inteligente y luego proveer flexibilidad y ahorro de tiempo en los procesos de evaluación y zonificación. Los incentivos financieros se pueden ofrecer también para estimular a los proyectistas a producir unidades asequibles.

| Tabla de reducción escalonada de exacciones | |
|--|--------------------------------|
| Un constructor provee: | La Ciudad de Austin provee: |
| 10% de unidades de vivienda a precios razonables | 25% de exención de exacciones |
| 20% de unidades de vivienda a precios razonables | 50% de exención de exacciones |
| 30% de unidades de vivienda a precios razonables | 75% de exención de exacciones |
| 40% de unidades de vivienda a precios razonables | 100% de exención de exacciones |

7.

Adoptar programas de exención de contribuciones sobre la propiedad dirigidos a urbanizaciones para personas de diferentes niveles de ingreso y para dueños de escasos recursos

Muchas veces es difícil para las comunidades encontrar la manera de crear viviendas asequibles. Algunos promotores de proyectos aseveran que el terreno está demasiado caro o que la inversión no les rinde ganancias si los proyectos incluyen unidades de precios módicos. Otros impedimentos están relacionados con las guías de diseño y los gastos para la evaluación de los planos del entorno inmediato del proyecto. Si bien hay muchos factores que contribuyen a que la construcción de viviendas asequibles sea costosa, las jurisdicciones pueden tomar medidas para subsidiar el gasto incurrido por los proyectistas mediante exenciones de impuesto. A pesar de la importancia de estos incentivos financieros para los proponentes de proyectos, las comunidades deben asegurarse de que sus programas respondan a las necesidades específicas de los residentes para lograr resultados óptimos.

Por ejemplo, Olympia en el Estado de Washington, administra el programa de exención contributiva sobre la propiedad inmueble multifamiliar. La ciudad ofrece una dispensa de pago de estas contribuciones por un período de diez años como incentivo para proyectistas que incorporan viviendas multifamiliares en proyectos de construcción localizados en el centro de la ciudad de Olympia y otras áreas elegibles. Para reunir los requisitos, los proyectos tienen que crear un mínimo de cuatro unidades multifamiliares nuevas o renovadas. Se estipula, además, que el proyecto no puede desplazar a ningún residente actual.¹³ Este programa provee

un incentivo para que se construyan proyectos multifamiliares en áreas que, anteriormente, habían estado desprovistas de viviendas para residentes de bajo ingreso e individuos que viven de un ingreso fijo.

Cuando las comunidades crean su propio programa de exención de impuestos sobre la propiedad inmobiliaria, deben ubicar viviendas asequibles en áreas con suficientes servicios que responden a los diferentes estilos de vida. Un escenario de centro urbano brinda normalmente acceso a una variedad de empleo y tiendas, a la misma vez que reduce la cantidad de viajes en automóvil. Los términos del programa, como la duración de la exención contributiva, y la cantidad de unidades por proyecto, pueden variar.

EJEMPLO PRÁCTICO:

PolicyLink, una organización de comunicaciones e investigación sin fines lucrativos, ofrece un Equitable Development Toolkit para implantar un desarrollo equitativo, un recurso comunitario basado en la red cibernética que pretende ayudar a líderes de la comunidad a alcanzar un desarrollo equitativo: vecindarios variados y con diferentes niveles de ingreso, que sean fuertes y estables y que acojan a todo el mundo. Para más información, véase: <<http://www.policylink.org/EquitableDevelopment>>.

8.

Crear fondos para el desarrollo inteligente en comunidades que carecen de servicios adecuados

En muchas partes del país se promueve el crecimiento y desarrollo en los vecindarios pobres mediante programas de subsidios, incentivos y programas de alivios contributivos. Sin estos incentivos, posiblemente no habría inversión privada en muchos lugares. El aprovechamiento de programas de incentivos, sobre todo con fondos federales, no es nada nuevo. No obstante, separar los fondos para proyectos que propendan al desarrollo inteligente es una tendencia cada vez más común.

La creación de un fondo para el desarrollo inteligente es uno de los medios más eficaces de asegurar que se planifiquen y financien proyectos de desarrollo inteligente en comunidades de escasos recursos. Tanto un fideicomiso público como un consorcio de empresas privadas puede generar y administrar este fondo. Luego, cada ciudad elige un área de financiamiento preferencial y especifica dónde se asignará el dinero (para más información sobre áreas de financiamiento preferenciales, véase Principio 7, Política 2). Además de especificar el lugar donde se emplearán los fondos, el programa garantiza que se concentrará la creación de viviendas cerca de los nudos existentes de infraestructura y del transporte colectivo.

La ventaja principal de este programa es que proporciona inversión para vivienda asequible en comunidades que normalmente ven poco o nada de este tipo de inversiones. En algunos casos, el uso del fondo para el desarrollo inteligente prohíbe que los desarrollos desplacen a residentes del vecindario. Esto requiere que el administrador del fondo trabaje mano a mano con los líderes y residentes de la comunidad para crear proyectos de vivienda que atiendan sus necesidades.

Puesto que el fondo suministra la inversión inicial, cada proyecto devuelve una parte del dinero al fondo y a los inversionistas. El fondo para el desarrollo inteligente del Área de la Bahía, que se estableció en el año 2001, es uno de los mejores ejemplos de dirigir recursos a la construcción de viviendas asequibles. Este

fondo financia también viviendas a precio de mercado y propiedades comerciales. Compañías en toda el Área de la Bahía, entre las que figuran la Wells Fargo y el Bank of America, han contribuido al mismo. El fondo se creó por el Bay Area Council como herramienta para apalancar recursos financieros con miras a invertirlos en proyectos de desarrollo inteligente que aprovechen la infraestructura y los servicios existentes, como el transporte colectivo. Un consejo compuesto de organizaciones con base comunitaria y representantes del gobierno supervisan la gestión del fondo para garantizar que las inversiones que se hacen a través del mismo redunden en beneficios tangibles para los vecindarios donde se construyen los proyectos. Según se va invirtiendo dinero en proyectos, las compañías que están aportando reciben ganancias de los proyectos exitosos. El Bay Area Council espera que la buena voluntad y la comerciabilidad de estos proyectos de vivienda estimulen a los inversionistas a reinvertir sus ganancias en el fondo y, de esta manera, crear un flujo permanente de financiamiento para proyectos futuros.

9.

Escoger constructores diferentes para secciones de terreno contiguas y así garantizar una variedad en los estilos de las viviendas

Una crítica común a los desarrollos residenciales más nuevos consiste en que las casas apenas se distinguen entre sí. Al dar una vuelta en automóvil por estas urbanizaciones, la única diferencia que uno podría percibir entre una y otra casa es la colocación de una puerta, o el color de las persianas, o el tono de los ladrillos. Esta clase de homogeneidad surge porque los constructores pueden lograr economías de escala mediante la producción en masa de modelos y diseños similares de vivienda. Además, las casas en muchas subdivisiones se construyen con componentes prefabricados que no necesariamente cuentan con variaciones significativas en los detalles de diseño, que son los que pueden tornar un lugar especial.

Una manera innovadora de evitar la creación de urbanizaciones de casas idénticas consiste en dejar que sean distintos proyectistas los que construyan las casas en una misma sección o bien que construyan las mismas en diferentes secciones. El promovente principal del enorme proyecto de Stapleton, en las afueras de Denver, en Colorado, ha subcontratado diez diferentes constructores de hogares. A cada uno se le vende solares habilitados para la construcción de una cuadra a la vez —un tamaño lo suficientemente grande como para garantizar la producción eficaz de viviendas. No se venden cuadras contiguas a un mismo constructor, y como las diferentes compañías construyen modelos diferentes con una variedad de materiales, estilos y colores, el resultado será un paisaje vial ameno.

En este enfoque cabe sopesar otros factores. Lidiar con más de un constructor de hogares, obviamente, puede requerir una logística más compleja. Además, como sugiere el ejemplo de Stapleton, la construcción de muchas unidades en un mismo lugar puede redundar en economías de escala por la reducción en costos, lo que reduce a su vez, el costo para el comprador de la vivienda. Además, es probable que los promotores de proyectos quieran proveer alguna orientación en cuanto al estilo y el ambiente del vecindario que están creando; de otra manera, una serie de constructores diferentes que trabajen en el mismo lugar pueden producir una mezcla de diseños de casas. Tomando estos factores en consideración, los proyectistas pueden tener buenos resultados si subcontratan varios constructores en su proyecto con miras a crear toda una variedad de modelos distintivos de casas.

10.

Crear un fideicomiso de vivienda

Los fideicomisos de vivienda son fondos creados mediante legislación, ordenanza o resolución para obtener ingresos públicos que se pueden usar únicamente para la creación de viviendas. La característica medular de un fideicomiso de vivienda es que recibe ingresos continuos de fuentes de financiamiento público dedicadas, como impuestos, exacciones o pagos de préstamos. Por lo regular, se aprueba una ley u ordenanza que aumenta una fuente de ingreso, como una imposición sobre la transferencia de bienes raíces, para consignar el aumento al fideicomiso de vivienda. Estos fideicomisos representan una opción para el financiamiento de las viviendas que hacen falta. Además, como los fondos financian una variedad de alternativas y tipos de vivienda, crean las condiciones para que las personas de mediana edad puedan permanecer en sus vecindarios y que los adultos jóvenes compren sus casas en las comunidades donde viven sus padres.

Hoy día existen 280 fideicomisos de vivienda en todo el país y se ha iniciado un trabajo encaminado a crear uno en el ámbito nacional. Muchos fideicomisos tienen disposiciones que exigen que la vivienda siga siendo asequible por un período prolongado de tiempo y que se apalanquen recursos locales para aumentar al máximo su potencial beneficio.

En el ámbito estatal, el Fideicomiso de Vivienda de Michigan ha provisto 146 préstamos a 68 organizaciones en 38 ciudades de Michigan durante el año 2002. Estos préstamos ascendieron a más de \$11 millones y sirvieron como herramienta para apalancar más de \$43 millones de otras fuentes, y de esta manera ayudaron a crear más de 1,200 unidades de vivienda asequible.¹⁴ El Fideicomiso de Vivienda Asequible de Nebraska distribuye los recursos en un ámbito regional y ha desembolsado \$24 millones durante los últimos seis años. Aunque muchos estados o grandes ciudades establecen fideicomisos, hay también condados, como Santa Clara en California, que administran uno que les proporciona a los compradores primerizos de una casa préstamos de bajo interés para el pronto pago y los gastos de cierre, financiamiento interino para el arrendador (conocido en inglés como *gap financing*) en proyectos de vivienda de alquiler asequible y fondos para asistir a las personas sin hogar para obtener una vivienda estable.

El Center for Community Change ha publicado un manual titulado *A Guide to Developing Housing Trust Funds*. Este material informativo ofrece sugerencias sobre cómo administrar el fideicomiso y cómo aprovechar los recursos para promover la creación de viviendas asequibles.¹⁵

EJEMPLO FINANCIERO:

La Chicago Housing Authority (CHA) ha creado una versión singular de un programa de fondos de capital del Department of Housing and Community Development (HUD) con miras a culminar una venta de bonos ascendentes a \$291 millones para proveer el financiamiento del programa de esta agencia para la rehabilitación de propiedades dispersadas y ocupadas por personas de edad avanzada conocido en inglés como *senior and scattered site property-rehabilitation program*. Esta es la primera transacción de bonos libres de impuestos que se va a garantizar sólo mediante subvenciones provenientes del programa de fondos de capital. La CHA, también, aprobó recientemente la emisión de \$20 millones adicionales en bonos para el redesarrollo del antiguo residencial público Henry Horner Homes en la parte oeste de Chicago. “La CHA está muy contenta con esta continua cotización alta”, dijo el director ejecutivo de la Autoridad, Terry Peterson. “Esto comprueba que estamos en una posición sólida como para cumplir con nuestras obligaciones financieras y la promesa a los residentes de que vamos a crear mejores condiciones de vida en comunidades viables y saludables.” La CHA fue la primera agencia de vivienda pública que ha usado el programa de fondos de capital de HUD de esta manera que y recibió el premio inaugural “*Deal of the Year*” otorgado el año pasado por la revista *The Bond Buyer*. HUD está negociando ahora con la Autoridad de Vivienda de Filadelfia para apalancar fondos de la misma manera.¹⁶

¹ Leonhardt, David. “Homes Prices Still Rising, But More Slowly”. *New York Times* 3 de junio de 2003.

² Nelson, C. Arthur et al. “The Link Between Growth Management and Housing Affordability: The Academic Evidence”. Preparado para el Brookings Institution Center on Urban and Metropolitan Policy. Washington, D.C.: febrero de 2002.

³ “Chicago Metropolitan Area Residents Support More Affordable Housing”. *Chicago Tribune* 11 de abril de 2003.

⁴ Para detalles, véase Greater Minnesota Housing Fund. <<http://www.gmhf.com/>>.

⁵ Este programa es una variante del grupo de trabajo de revisión “Green Tape” (Cinta Verde) del condado de Montgomery descrito en el primer volumen de *Cómo Alcanzar el Desarrollo Inteligente*.

⁶ Puede encontrar información sobre el programa “Green Tape” en <http://www.mc-mncppc.org/development/forms/green_tape.shtml>.

⁷ Este resumen de las normativas de California es una adaptación de Shannon Dodge. “Organizing with the State on Your Side”. *Shelterforce Online* 121 (enero/febrero 2002) <www.nhi.org/online/issues.html>.

⁸ Para más información sobre la RAHS, véase <<http://www.metro-region.org/article.cfm?ArticleID=417>>.

⁹ Fannie Mae Foundation. *Maxwell Awards of Excellence Program 2001-2002. Affordable Housing Awards Finalists: Eden Housing, Inc.: 26-29*. <http://www.fanniemaefoundation.org/grants/ahd_eden.pdf>.

¹⁰ Para más información, consulte <<http://www.ci.san-jose.ca.us/planning/siplan/>>.

¹¹ Precio razonable significa que un porcentaje de las unidades del proyecto de construcción tiene que estar disponible para familias cuyo ingreso no exceda 80 por ciento del ingreso familiar medio en la ciudad de Austin y que gastarían hasta un 30 por ciento o menos del ingreso familiar en la vivienda.

¹² Todas las cifras se tomaron de <<http://www.ci.austin.tx.us/ahfc/smart.htm>>.

¹³ Para detalles, véase City of Olympia, Washington <<http://www.ci.olympia.wa.us>>.

¹⁴ Michigan Housing Trust Fund. Página cibernética <<http://www.mhtf.org>>.

¹⁵ Véase <<http://www.communitychange.org>> para más información.

¹⁶ Chicago Housing Authority. Office of Communication. Comunicación personal. 24 de abril de 2003.

Capítulo Cuatro

CREAR COMUNIDADES PEATONALES

Como se ha señalado en el capítulo dos, los estudios recientes sobre el comprador potencial de una casa propia manifiestan sistemáticamente la aspiración a vivir en comunidades peatonales. Muchas personas que trabajan en los ámbitos de planificación, desarrollo y transportación han interpretado eso como demanda por veredas recreativas, que, de hecho, son instalaciones populares y puntos a favor en el mercadeo de algunos proyectos. Sin embargo, como estrategia de desarrollo inteligente, la mera creación de veredas peatonales está lejos de crear comunidades peatonales. La prueba de lo que constituye una comunidad peatonal se basa en una sola pregunta: ¿representa el desplazamiento a pie una opción atractiva para llevar a cabo los quehaceres de todos los días?

Esta pregunta sencilla puede llevar a las comunidades por rumbos completamente nuevos, y es posible que la creación de condiciones peatonales contribuya en buena medida a la creación de comunidades habitables, atractivas y cómodas. Convertir la actividad peatonal en una opción atractiva depende de una serie de factores: los lugares a donde la gente acude, como las escuelas, las tiendas vecinales, las tintorerías y los restaurantes, tienen que estar cerca; los vecindarios tienen que integrar áreas de desarrollo más compacto para sostener estos lugares; el recorrido a pie tiene que ser seguro en cuanto a tráfico y delincuencia, lo que significa diseñar espacios defendibles y crear condiciones que propicien el control visual del entorno que se conoce en inglés como *eyes on the street* (véase Principio 2, Política 5); los diseños viales tienen que acomodar la circulación peatonal y ofrecer muchas rutas directas a los diferentes lugares (i.e., buena conectividad de calles y veredas), y, finalmente, las comunidades peatonales tienen que ser amenas para caminar: los árboles a lo largo de las calles tienen que brindar sombra y amortiguar el tráfico vehicular, y los caminantes deben poder ver fachadas interesantes (no muros ciegos o grandes extensiones de estacionamientos de superficie). En resumidas cuentas, si una comunidad logra convertir el caminar en una opción atractiva para las gestiones de todos los días, se puede suponer que cuenta también con otros elementos del desarrollo inteligente.

Existen muchos ejemplos de jurisdicciones en el mundo que han logrado crear comunidades peatonales. Puesto que casi todos los traslados implican algún trayecto que caminar, todos podemos identificar qué es lo que, en nuestro entorno individual, hace el recorrido agradable o no. Este capítulo presenta algunas recomendaciones específicas para convertir los vecindarios en lugares más propicios para caminar.

1.

Desarrollar un plan maestro peatonal

Cuando los residentes de un lugar cuentan con acceso a aceras, veredas y otras características peatonales, los residentes tienen una probabilidad de un 28 a un 55 por ciento mayor de preferir el traslado a pie que otros modos de transporte.¹ Sin embargo, las comunidades suelen ser diseñadas sin estos elementos básicos y sin mucha consideración de la manera en la que el vecindario pueda dar cabida al tránsito peatonal. En la mayoría de los vecindarios es posible efectuar mejoras públicas que tornen el traslado a pie en una opción más atractiva, pero el proceso de planificación adolece en muchos casos de la evaluación de estas necesidades. Por consiguiente, la implantación de otras mejoras a la infraestructura no siempre atiende las condiciones peatonales y, por ende, es posible que se perpetúen los problemas existentes. Un plan maestro peatonal puede ayudar a concentrar la atención y el tiempo en las mejoras para la circulación peatonal.

El plan maestro peatonal debe ofrecer un enfoque coherente, pero flexible, de las condiciones peatonales mediante la adopción de políticas públicas, el establecimiento de prioridades referentes a los mecanismos de financiamiento presente y futuro, y la presentación de directrices para el diseño y la implantación de los proyectos. El plan puede incluir códigos y ordenanzas modelo, directrices técnicas, costos estimados de los proyectos, coordinación del transporte colectivo y vehicular así como asuntos relacionados con el crecimiento urbano y la adquisición de terreno. Se debe atender especialmente el diseño de las calles y autopistas (que incluye la modificación y actualización de la infraestructura existente a las nuevas necesidades), la distribución de parques e instalaciones recreativas, así como la ubicación de escuelas (ver Principio 2, Política 6). Se debe integrar a toda la comunidad en el proceso de planificación, sobre todo procurar que participen los ciudadanos de la tercera edad, los niños, las personas con impedimentos y la gente que no usa el automóvil. El plan maestro peatonal debe estimular la reacción y evaluación por parte de la comunidad e informar a los gobiernos locales, las urbanizaciones y los vecindarios adyacentes de las conexiones que se piensan establecer entre los diferentes lugares a los que se podrá llegar a pie. Las normativas de planificación del transporte del Estado de Oregon exigen a las ciudades la adopción de un plan maestro peatonal con miras a incluirlo en el marco de transportación regional.² El plan maestro peatonal de Portland, que cubre un período de veinte años, presenta una serie de medidas, proyectos de mejoras y opciones para el financiamiento del transporte peatonal.

2.

Diseñar comunidades de manera que los niños puedan caminar a la escuela

Un estudio sobre estilos de vida saludables de los Centros de Control de Enfermedades revela que menos de un 20 por ciento de los niños caminan actualmente a la escuela.³ Los estudiantes que viven lejos se tienen que transportar en autobús o automóvil a la escuela y las actividades extracurriculares. Incluso, es posible que los niños que viven cerca opten por no caminar si la ruta no es directa, carece de aceras u otros elementos de seguridad; o porque los padres entienden que el camino a la escuela no es seguro (sea por el peligro del tráfico o por otros problemas de seguridad, como la delincuencia). Cuando el traslado a pie no es una opción, y los padres u otros adultos no están disponibles para el transporte en vehículo motorizado, es posible que los estudiantes que dependen del autobús tengan que sacrificar actividades extracurriculares importantes.

Las comunidades pueden tornar el recorrido ida y vuelta a la escuela más factible si construyen o rehabilitan escuelas más pequeñas a no más de una milla de distancia de los vecindarios circundantes. Las escuelas

suburbanas centralizadas de mayor tamaño quizás ofrezcan instalaciones más grandes y tengan más programas, pero las escuelas vecinales tienen la ventaja de un uso más eficaz del terreno y un recorrido a pie más corto para los estudiantes, lo que en último término se traduce en una mejor interacción entre estudiantes, escuelas, padres, y otros ciudadanos. La comunidad cercana puede aprovechar el uso compartido de teatros, instalaciones deportivas, gimnasios, centros para el uso de computadoras, bibliotecas y otros recursos disponibles después de las horas de clase. Las escuelas más pequeñas pueden localizarse cerca de instalaciones que proporcionan guarderías infantiles, actividades de deportes, clases de música y otras actividades extracurriculares que complementan el programa formal de las escuelas y brindan comodidad adicional para los padres y las personas que tienen niños a su cuidado.⁴ A esto se añade que los residentes proveen control visual del entorno para mejorar la seguridad de los niños en la medida en que vean a los hijos de sus vecinos caminar a la escuela.

Otra manera de brindar la oportunidad de caminar a los estudiantes consiste en la creación de programas formales que tienen el propósito de mejorar la seguridad de los niños que decidan ir a pie. En todos los Estados Unidos de Norteamérica, los funcionarios de escuelas, seguridad y transportación, y los padres están coordinando rutas más seguras a la escuela y efectúan diagnósticos de las condiciones peatonales, reparan y mejoran las calles existentes, añaden voluntarios a cargo de ayudar a los escolares a cruzar la calle, distribuyen manuales de seguridad y organizan los transportes peatonales colectivos a la escuela conocidos en inglés como *walking school bus*.⁵ Entre los ejemplos de estos programas se encuentran el transporte peatonal colectivo a la escuela de Chicago, en el que varios padres acompañan todas las mañanas a un grupo de estudiantes del área a la escuela⁶, y la sede del programa para caminar a la escuela de California, que fomenta el traslado a pie a la escuela mediante la rotulación en 13 idiomas y métodos para incrementar la seguridad peatonal.⁷

EJEMPLO PRÁCTICO:

El programa conocido como Kids Walk-to-School de los Centros para el Control de Enfermedades (CDC en adelante por sus siglas en inglés) les ofrece a los estados financiamiento y asistencia para programas como el Día Internacional de Caminar a la Escuela⁸ y el transporte peatonal a la escuela. El manual del CDC titulado *Guide to Promote Walking to School*, que está disponible en la red cibernética en <<http://www.cdc.gov/nccphp/dnpa/kidswalk/pdf/kidswalk/pdf>>, provee una lista de cotejo paso por paso, sugerencias para la seguridad y recomendaciones para el financiamiento con miras a ayudar a las comunidades en la implantación eficaz de un programa dirigido a que los niños caminen a la escuela.

3.

Hacer uso de árboles y demás infraestructura verde para brindar resguardo y belleza, reducir la temperatura urbana y separar al peatón del tráfico vehicular

Con demasiada frecuencia, el entorno peatonal puede ser inhóspito. Es posible que no haya sombra ni descanso visual de la monotonía de las edificaciones. Cuando las aceras están cerca del borde de la vía, es posible que los peatones se sientan expuestos al tráfico que viene en dirección contraria. La siembra de árboles y otros tipos de infraestructura verde puede remediar muchos de estos problemas y contribuir a una experiencia peatonal segura, cómoda y amena.

Una buena cubierta arbórea crea un ambiente agradable para los peatones. En algunas ciudades, las áreas extensamente pavimentadas pueden ser seis a ocho grados más calurosas que los espacios con más vegetación. Además, las plantas absorben el dióxido de carbono y filtran el aire y los contaminantes y, de este modo, mejoran la calidad de aire, reducen los problemas de salud relacionados con el asma y disminuyen el costo del tratamiento del agua.⁹

Los árboles y otras plantas pueden actuar como barrera entre los peatones y los automóviles. Para crear simultáneamente una cubierta de sombra y zona de amortiguamiento, muchos vecindarios hacen uso de una franja ajardinada entre la acera y la calle. En el casco urbano, quizás, no es posible o deseable tener una franja de siembra, pero se pueden colocar árboles en tiestos o en alcorques. Los árboles no son la única opción de amortiguamiento. En muchas calles se usan jardineras de hormigón u otro material, y sembradas de plantas y flores. Además, las isletas y medianas ajardinadas pueden servir de refugio para los peatones que cruzan la calle y pueden disminuir la velocidad del tráfico al reducir la anchura de los carriles de rodaje.

Para proteger esta inversión a largo plazo, las comunidades deben proveer el marco político y los recursos para el mantenimiento apropiado de la vegetación. Muchas comunidades han aprobado ordenanzas de forestación que abarcan asuntos como la colocación, el cuidado y el mantenimiento de los árboles (así como la selección de las especies apropiadas). La International Society of Arboriculture ha elaborado directrices para la preparación y evaluación de ordenanzas de forestación, que se pueden encontrar en <<http://www.isa-arbor.com/tree-ord/>>. Algunas ciudades, como Cambridge, Massachusetts,¹⁰ han incorporado árboles y barreras de vegetación en sus planes maestros peatonales (ver Política 1).

EJEMPLO PRÁCTICO:

Trees Atlanta organiza proyectos urbanos de siembra de árboles, sobre todo para mejorar el entorno urbano mediante la creación de sombra, con miras a reducir el efecto urbano de isla de calor. Las directrices para las ordenanzas de forestación e información alusiva a la salud, los árboles y el ambiente urbano están disponibles en <<http://www.treesatlanta.org/index.html>> .

4.

Propiciar rutas peatonales seguras al transporte colectivo

Visto desde la perspectiva del nivel de urbanización que puede sostener el transporte colectivo¹¹, la cantidad de usuarios que puede atraer o la eficacia en la reducción de las emisiones vehiculares¹², este modo de transportación funciona de manera óptima cuando la gente puede caminar a las estaciones. Pero en muchos lugares de los Estados Unidos de Norteamérica, la gran mayoría de los pasajeros llegan en automóvil al transporte colectivo.

Hay dos obstáculos principales que impiden que la gente camine a las estaciones. El primero es que las redes de calles y aceras en los corredores del transporte colectivo y alrededor de las paradas de autobús y las estaciones del tren no necesariamente están diseñadas con el peatón en mente. Muchas paradas de autobús están ubicadas en lugares inseguros, como intersecciones peligrosas, orillas de las autopistas o calles con una acera estrecha o sin acera. Un segundo problema consiste en que muchas estaciones del transporte colectivo están rodeadas de solares grandes de estacionamientos. Si la distancia que una persona común está dispuesta a caminar desde el transporte colectivo a un lugar determinado es de un cuarto de

milla, el hecho de que la mitad de esta distancia la ocupa un solar de estacionamiento tiene el efecto de disuadir a las personas a desplazarse a pie. A pesar de que muchas estaciones del transporte colectivo con estacionamiento disuasorio para las personas que viajan todos los días pueden tener una función útil en las afueras, los requisitos para los estacionamientos y los estándares de diseño son diferentes en el escenario urbano. A lo mejor, las comunidades quieren hacer un diagnóstico de sus estaciones de transporte colectivo y determinar (1) si hay maneras de lograr que el estacionamiento no obstaculice tanto el acceso peatonal y (2) si el terreno dedicado a estacionamiento representa una oportunidad de desarrollo que aumentará la cantidad de usuarios potenciales a una distancia caminable de la entrada de la estación. (Véase Principio 8, Política 6).

Muchos estados, gobiernos locales y agencias de transportación colectiva se están fijando ahora más en la seguridad peatonal y la accesibilidad al transporte colectivo. En un esfuerzo de colaboración, estas entidades políticas pueden evaluar el diseño, la localización, la iluminación y la conectividad entre los vecindarios ya establecidos, los proyectos de construcción nuevos, y las estaciones del ferrocarril y paradas de autobús con miras a incrementar la seguridad, los lugares para guarecerse y la comodidad. La corporación pública de transportación colectiva de Nueva Jersey ha recibido un subsidio conocido en inglés como Transportation and Community and System Preservation Grant que asciende a \$810,000 para mejorar las conexiones peatonales y de bicicleta con las estaciones de los medios de transporte en rieles usados por los que viajan diariamente, y los pueblos circundantes. En el Área de la Bahía de San Francisco el programa de incentivos para la vivienda de la Metropolitan Transportation Commission ha proporcionado fondos para la construcción de aceras y la mejora de la iluminación en las áreas residenciales localizadas dentro de un radio de un tercio de milla de las estaciones del transporte colectivo. Las comunidades estadounidenses pueden también buscar ejemplos en otros países. De acuerdo con Robert Cervero, experto en el transporte colectivo, “la interfaz perfecta de las vías peatonales y para bicicletas con las líneas principales de autobús y ferrocarril es un factor importante en el alto índice de participación en el modo de transporte colectivo en muchas ciudades europeas y latinoamericanas.¹³ Bogotá, en Colombia, y Copenhague, en Dinamarca, destacan como ciudades que facilitan el acceso al transporte colectivo a pie o en bicicleta. De hecho, parece que diseñadores en Copenhague han logrado extender la distancia que un peatón típico está dispuesto a caminar al transporte colectivo de un promedio de un cuarto a, por lo menos, seis décimos de una milla.¹⁴

La ciudad de Gresham, en Oregon, creó el programa “Ped-to-MAX”, encaminado a una mejor integración del tren urbano, que circunvalaba el centro de la ciudad y otras dos áreas muy frecuentadas, con vecindarios modificados y adaptados a usos combinados. El objetivo del programa era crear áreas peatonales seguras donde la velocidad del tráfico se reduce y el paisaje vial es atractivo, y, de esta manera, generar más actividad peatonal y aumentar la cantidad de usuarios del transporte colectivo. Recientemente, el programa (que ahora se llama “Bulevares”) se ha centrado en eliminar las barreras de acceso y reducir el conflicto entre los automóviles y los peatones, a la vez que tiene cabida para el tráfico. Algunas carreteras tienen una anchura de hasta nueve carriles en ciertas intersecciones; un enfoque del programa de Bulevares consistirá en crear las condiciones para que los peatones puedan cruzar estas carreteras sin peligro. Las mejoras incluyen cruces texturados, aceras ensanchadas, caminos fuera de la vía pública, cruces a mitad de cuadra, mejoras en las intersecciones, isletas, extensión de las calzadas, iluminación vial, plazas peatonales y otros servicios.¹⁵

5.

Elaborar programas de concienciación y promoción de la actividad peatonal

Es posible que muchos residentes, por no disponer de la información, sencillamente no sepan que hay rutas peatonales cómodas y seguras para llegar a los diferentes lugares. Las comunidades que cuentan con una

estrategia eficaz de información para el peatón pueden reducir la cantidad de terreno que se usa para la transportación, mejorar la salud comunitaria en general y reducir la obesidad, fomentar la interacción entre los residentes y convertir los vecindarios en lugares habitables y atractivos.

Puede informarse la comunidad sobre la infraestructura y los servicios peatonales mediante programas de concienciación para promover el traslado a pie. Con boletines informativos, mapas, guías para el caminante y rótulos a una escala peatonal se pueden promover las rutas disponibles y proyectadas así como las ventajas del recorrido a pie a los lugares cercanos. La colaboración entre los planificadores de la transportación, la construcción, la seguridad, la salud y el uso de los terrenos, así como los grupos interesados en el desarrollo de la comunidad, puede facilitar una campaña de concienciación que toque una amplia gama de temas y llegue a un público diverso.

Los programas que fomentan la actividad peatonal pueden probar que el traslado a pie es un modo de transportación conveniente y alcanzable. Los eventos locales para caminar, los festivales en la calle y las caminatas comunitarias presentan la infraestructura disponible a los miembros de la comunidad y pueden servir de medio para diseminar información sobre rutas disponibles, ventajas para la salud, seguridad, así como sobre los derechos y responsabilidades de los peatones. Las entidades públicas y privadas pueden trabajar juntas para apoyar e incentivar programas como competencias peatonales con premios, cuenta pasos y paquetes de información. Los medios de comunicación pueden colaborar con los funcionarios y planificadores del gobierno local específicamente para informar a los residentes y promover las rutas y los paseos disponibles. Por ejemplo, el periódico *Boulder Daily Camera* publica la sección “Get Out” que se dedica a informar a los residentes de Boulder, Colorado, sobre nuevas instalaciones locales, veredas, leyes que afectan la recreación, programas recreativos, y demás.¹⁶

6.

Hacer uso de tecnologías modernas para incrementar la seguridad peatonal

El enfoque principal de los esfuerzos encaminados a tornar las calles y aceras más seguras y accesibles se centra en buenas prácticas de ingeniería y diseño, como calles más estrechas, isletas peatonales, ensanche de encintados y aceras más amplias. No cabe duda de que éstas son las áreas en las que se obtienen los mayores beneficios. No obstante, la tecnología nueva puede también desempeñar una función y, en conjunción con calles y aceras mejor diseñadas, puede mejorar la seguridad de los peatones, ciclistas y conductores. Por ejemplo, los cruces de peatones con luces intermitentes automáticas insertadas en el pavimento pueden servir para avisar a los conductores cuando los peatones están cruzando.¹⁷ Las señales de cuenta regresiva fijadas en los semáforos peatonales indican a los peatones el tiempo que les queda para cruzar sin peligro antes de que los semáforos den paso a los automóviles. Para las áreas de muchos conflictos entre el peatón y el automóvil, los estados de la Florida y Washington han colocado ojos errantes o animados en los semáforos. Al “mirar” en la dirección del movimiento peatonal o hacia el cruce de peatones, la imagen del ojo recuerda a los conductores estar atentos a las personas que cruzan o los que se mueven en la orilla de la carretera.¹⁸ Los detectores infrarrojos de peatones activan las señales de tráfico y las luces intermitentes del pavimento cuando el peatón pasa por el sensor en un lado de la calle hasta que cruza el sensor del lado opuesto.¹⁹ Asimismo, cuando los sensores de microonda detectan peatones y la luz está a punto de cambiar, extienden el tiempo de la luz por lapsos de seis segundos hasta que dejen de detectar a la persona.²⁰ Las señales audibles son especialmente útiles tanto para los peatones con un impedimento visual como aquéllos que se han distraído por un momento de las señales visuales comunes en los cruces de peatón.

EJEMPLO PRÁCTICO:

Muchas comunidades suelen escoger los ladrillos para la pavimentación por su atractivo. Sin embargo, requieren mucho mantenimiento, pueden representar un peligro de tropezar para muchos peatones y pueden ser un obstáculo para las personas que usan sillas de ruedas. El hormigón estampado y teñido es un posible sustituto si se vela por reducir las grietas y protuberancias. En caso de que se quiera usar ladrillos, los diseñadores podrían considerar su uso únicamente para trazar el borde de una calle o acera y así marcar la línea divisoria. Para más información sobre el diseño de instalaciones que son accesibles para todo peatón, véase "Building a True Community" en <www.access-board.gov>.

7.**Hacer uso de indicadores visuales y elementos de diseño para resaltar los derechos de paso de peatones y minimizar los conflictos**

La interacción entre los peatones y los automovilistas puede convertir la salida al colmado cercano en una carrera de obstáculos en vez de una diligencia sencilla. A veces, los conductores no están atentos a los transeúntes no motorizados cuando doblan, o paran en el medio del cruce peatonal. También es posible que la colocación de elementos ajardinados, rótulos y equipo para servicios obstruyan la vista y no se pueda ver ni a los transeúntes ni a los automóviles que pasan. Los peatones que encuentren un cruce incómodo pueden invadir sorpresivamente el tráfico para cruzar la calle. Ellos, al igual que los ciclistas y conductores, suelen desconocer las leyes de tránsito existentes o no las obedecen.

Muchas autoridades de tránsito están realizando pruebas piloto con nuevas líneas de señalización para los cruces peatonales, la colocación de rótulos, alumbrado y otros elementos y métodos de diseño relativo a la transportación con miras a crear una mayor conciencia entre los conductores y los peatones. Los estudios de ingeniería de tránsito pueden servir de ayuda para determinar dónde y por qué surgen los puntos neurálgicos y cuál podría ser el remedio adecuado. Eliminar los impedimentos en las visuales, educar y poner al día a los transeúntes sobre las leyes de tránsito y usar líneas de señalización vial bien articuladas en las zonas de interacción entre los peatones y automóviles, puede reducir el peligro de accidentes. Se puede modificar el diseño de las intersecciones peligrosas mediante la reducción de los radios del encintado para disminuir la velocidad de los vehículos o se puede permitir el estacionamiento en la calle o en las extensiones del encintado. Estas estrategias reducen a menor anchura los puntos de entrada y salida de la calle y, además, aumentan la seguridad de los peatones al ubicarlos donde pueden ver los vehículos mejor (y donde los conductores pueden verlos a ellos) y al reducir la distancia que tienen que caminar para cruzar la calle. Las señales bien articuladas a nivel de la calle o más arriba del plano visual advierten a los peatones que tienen que estar pendientes a los automóviles y, a la misma vez, resaltan para los conductores el cruce peatonal. La interrupción de la continuidad de la calle a través de pavimentos con colores, señales o cruces peatonales bien visibles puede también comunicar a los conductores que hay mucho movimiento peatonal.

Los encargados de formular políticas públicas pueden crear un marco para comunidades peatonales, accesibles y seguras mediante la evaluación y aprobación de leyes sobre el derecho de vía para los peatones, así como la colocación de rótulos bien visibles con la información sobre las reglas y multas en caso de infracción. Por ejemplo, las leyes sobre el derecho de paso en San Francisco imponen a los conductores una multa de \$104 por no ceder el paso a los peatones en un cruce o por no esperar hasta que los peatones hayan salido de la vía de rodaje antes de seguir con la luz verde.²¹

8.

Ubicar los estacionamientos con miras a mejorar el entorno peatonal y facilitar el acceso cómodo entre un lugar y otro

Es posible que el diseño de los lotes de estacionamiento obligue a los peatones a tomar rutas peligrosas entre los vehículos estacionados y en movimiento para llegar a lugares cercanos sin tener el beneficio de aceras u otra orientación. El diseño de los grandes estacionamientos terreros en los centros urbanos puede ser la razón por la que los peatones tengan que caminar más lejos para llegar a edificios que, de otra manera, estarían contiguos. Las áreas amplias para estacionar frente a los edificios separan el tráfico peatonal de los comercios y abandonan a los peatones a su suerte en un entorno poco atractivo.

De hecho, estacionamientos bien diseñados pueden mejorar la comodidad y accesibilidad para los que caminan. Por ejemplo, el estacionamiento en la vía pública puede actuar como reductor de velocidad y servir de barrera entre los peatones y los automóviles. Los estacionamientos que incorporan aceras, cruces peatonales, rótulos y otros elementos de escala peatonal y que están ubicados cerca de múltiples lugares importantes, pueden servir de punto de conexión entre varias actividades en vez de hacer difícil ir de un lugar de diligencia a otro.

Muchas ciudades están creando ahora distritos para estacionar con miras a recaudar fondos que ayuden a resolver el problema de estacionamiento urbano; el terreno para áreas extensas de estacionamiento puede ser demasiado caro como para que el comercio lo provea individualmente, pero en muchos casos es necesario que cada comercio provea algún espacio para estacionar si no quiere perder su capacidad competitiva. Los enfoques de consolidar los estacionamientos estructurales conocidos en inglés como *consolidated structured parking* pueden, incluso, reducir la cantidad de estacionamiento necesario en un distrito comercial.

Otra estrategia consiste en el estacionamiento disuasorio que se puede aplicar para trasladar el estacionamiento intensivo en el uso de terreno de los centros comerciales y vecindarios a áreas adyacentes más baratas, a la vez que se mantiene una densidad de construcción que permite la actividad peatonal y se reduce la congestión de tránsito en el casco urbano. Las personas que aprovechan la oportunidad del estacionamiento disuasorio deben poder contar con caminos definidos lógicamente, seguros y con una demarcación ininterrumpida desde los espacios para estacionar hasta los lugares a donde se dirigen.²²

Las ordenanzas de los gobiernos locales pueden proporcionar incentivos a instalaciones de estacionamiento convenientes para el peatón, a la vez que restringen los diseños que obstaculizan o impiden la circulación peatonal. Los estándares que rigen el estacionamiento en la ciudad de Denton, en Texas, prohíben la ubicación de lotes grandes para estacionar en el lado o al frente de los edificios y ofrecen créditos de estacionamiento a aquellos que proveen espacios para estacionar en la vía de rodaje, disponibles para la ciudadanía en general. Además, los estándares requieren acceso peatonal a lo largo de un camino o una acera.²³

EJEMPLO PRÁCTICO:

La ciudad de San Diego estableció distritos de parquímetros para recaudar ingresos para varias estrategias encaminadas a resolver el problema de estacionamiento: estructuras de estacionamiento de varias plantas, mantenimiento, distribución de información, juntas consultivas relativas al estacionamiento, etcétera. Véase: <http://www.sannet.gov/economic-development/business-assistance/small-business/districts.shtml>.

EJEMPLO FINANCIERO:

Las comunidades pueden aprovechar los estándares de calidad de aire como incentivo para financiar instalaciones para peatones y ciclistas. “En Atlanta, la mala calidad de aire provocada por la congestión vehicular obligó a la comunidad a lidiar con el problema. La región no podía invertir más fondos federales de transportación en nuevas carreteras hasta que no presentara un plan para mejorar la calidad del aire. ‘Los únicos proyectos que podíamos construir eran los proyectos pequeños orientados hacia el peatón’, dijo Tom Weyandt, de la Atlanta Regional Commission, la agencia de planificación de la zona metropolitana. ‘Así que en cierto sentido, el espanto impulsó la acción.’ La región está gastando \$175 millones en la construcción de 385 millas de aceras antes de finalizar el año 2005. Eso es sólo una pequeña porción de las 16,000 millas de carreteras y autopistas de la región. Pero \$350 millones más por un período de diez años se asignarán a proyectos de transportación atados al desarrollo de áreas de mayor densidad y usos combinados. Se tratará mayormente de mejoras peatonales, según Weyandt.”²⁴

9.**Modificar los lugares de manera que sean peatonales para la población de edad avanzada, como respuesta a nuevas condiciones demográficas y necesidades especiales**

El envejecimiento de la población de los EE.UU. —para el año 2030, uno de cada cinco adultos tendrá más de 65 años de edad— pone de relieve la importancia de crear comunidades peatonales, teniendo en mente a los adultos de edad avanzada. La incorporación de estrategias especializadas de diseño comunitario, como hacer cambios en los diseños del paisaje vial y buscar opciones de largo plazo relativo a viviendas, transportación y usos de terreno, puede propiciar la actividad peatonal entre los ciudadanos de edad avanzada y permitirles mantener su independencia, fomentar una mejor condición de salud y participar activamente en la vida comunitaria.

Atender los pequeños detalles funcionales y de diseño puede mejorar significativamente la movilidad peatonal de las personas de edad avanzada. Por ejemplo, la reparación de aceras desniveladas puede reducir el peligro de una caída. La instalación de bancos resguardados a intervalos regulares (y en ángulos rectos para reducir a un mínimo la necesidad de girar y virar) puede proporcionar descanso y lugares de encuentro. Las estrategias de ingeniería de tráfico —como prolongar el tiempo de las señales para cruzar la calle y reducir las distancias para cruzar en las intersecciones a través de medidas que mitigan el tráfico (i.e., ensanches del encintado, islas peatonales y otras técnicas)— puede tornar el cruzar la calle más fácil y más seguro para adultos de la tercera edad. Además, como la vista y la percepción de contrastes se afectan por causa de la edad avanzada, las comunidades deberían proveer suficiente alumbrado y rótulos fáciles de leer, y minimizar cambios abruptos de niveles o pendientes.

En términos más generales, la creación de entornos peatonales para personas de edad avanzada se puede propiciar ponderando detenidamente las necesidades de las mismas en los reglamentos locales y como parte del proceso de evaluación de los proyectos. Por ejemplo, la atemperación de los reglamentos de zonificación con miras a permitir apartamentos accesorios, casas modulares para las personas de la tercera edad conocidos en inglés como *elder cottages* y vivienda compartida intencionalmente, o *cohousing* en inglés, pueden representar nuevas oportunidades para que adultos de edad avanzada vivan a una distancia caminable de sus familiares, amigos y servicios básicos. Además, las localidades deben evaluar cuidadosamente la localización y el diseño de nuevos proyectos, como comunidades de personas retiradas o que reciben servicios de ayuda, para garantizar que estos proyectos estén diseñados de manera que

proporcionen conexiones con vecindarios cercanos y servicios, y que instalen en el lugar la infraestructura necesaria para caminar.

10.

Rediseñar las cuadras muy extensas y las redes de calles sin salidas

Las comunidades sin salida se diseñaron originalmente para separar la circulación peatonal de la vehicular con fines de aumentar la seguridad y la tranquilidad.²⁵ Desafortunadamente, las comunidades sin salida más nuevas ofrecen pocos servicios y tienen caminos que terminan abruptamente en los lindes de la urbanización, lo que obliga a los peatones a tomar rutas muy largas o cruzar calles arteriales con mucho movimiento vehicular para llegar a los diferentes lugares que, de otra manera, se encontrarían cerca de la casa. Para atender este problema, las comunidades pueden eliminar las barreras y conectar las aceras y los caminos que conducen a los lugares y servicios a los que los residentes solían llegar en automóvil. El Legacy Plan, adoptado por el condado de Forsyth en Carolina del Norte, que incluye el área de Winston-Salem, exige caminos verdes y veredas que conecten los desarrollos de usos combinados y reduzcan la distancia de los recorridos entre las residencias y los demás lugares vitales.²⁶ La rotulación que indica la dirección y distancia entre los lugares, les sirven de guía a los residentes y alivian la preocupación acerca de la dirección y el tiempo del recorrido (para más información, véase Principio 5, Política 4).

Muchas localidades están modificando sus centros urbanos dividiendo las cuadras muy extensas en varias manzanas pequeñas con el propósito de atraer tránsito peatonal con rutas cómodas y convenientes entre los comercios y las áreas residenciales circundantes. Por ejemplo, en Kansas City, Missouri, y Des Moines en Iowa, los diseñadores se están concentrando en las vías peatonales y están reforzando la cuadrícula urbana existente para conectar las áreas residenciales contiguas con el centro de la ciudad.²⁷

RECURSOS:

Howe, Deborah A. *Aging and Smart Growth: Building Aging-Sensitive Communities*. Translation Paper 7. Funder's Network for Smart Growth and Livable communities. December 2001. Disponible en la red cibernética <http://www.giaging.org/aging%20paper.pdf>.

The National Center for Bicycling and Walking <<http://www.bikewalk.org/index.htm>>.

The Pedestrian and Bicycle Information Center (<http://www.walkinginfo.org/>) intercambia información acerca del transporte peatonal y comunidades amenas a caminar.

U.S. Department of Transportation. *Accommodating Bicycle and Pedestrian Travel: A Recommended Approach*. Disponible en <http://safety.thwa.dot.gov/community/pdf/PedBikeDesignGuide.pdf>.

¹ Nancy Humpel. "Environmental Forces Associated with Adults' Participation in Physical Activity: A Review". *American Journal of Preventive Medicine* 22. 3 (2002). 188-198.

- ² Véase <<http://www.trans.ci.portland.or.us/plans/pedestrianmasterplan/Ped/MasterPlan.pdf>> para información sobre el plan maestro peatonal de Portland.
- ³ “Barriers to Children Walking and Biking to School: United States, 1999”. *MMWR Weekly* 51.32 (16 de agosto de 2002).
- ⁴ North Carolina Department of Public Instruction. *Making Current Trends in School Design Feasible*. Raleigh, 2000. Disponible en <<http://www.schoolclearinghouse.org>>.
- ⁵ California Safe Routes to School Clearinghouse. <http://www.4saferoutes.org/about_us.html>.
- ⁶ Véase <<http://www.ci.chi.us/cp/About CAPS/How CAPSWorks/WalkingSchoolbus.html>>.
- ⁷ Véase <<http://www.cawalktoschool.com/stickers.php>>.
- ⁸ Véase <<http://www.walktoschool-usa.org/>>.
- ⁹ Véase <<http://www.yosemite.epa.gov/oar/globalwarming.nsf/content/ActionsLocalHeatIslandEffect.html>>. *Open document* para una hoja de información sobre el efecto de las islas del calor.
- ¹⁰ Información adicional sobre el plan maestro peatonal de Cambridge en <<http://www.cambridgema.gov/~CDD/envirotrans/walking/pedplan/index.html>>.
- ¹¹ Estudios han revelado que, en muchos casos, la cantidad de usuarios del transporte colectivo es mayor cuando las estaciones están orientadas hacia comunidades peatonales con una infraestructura adecuada para los peatones. “Study Factors Denser Development Along Virginia’s Orange Line”. *Washington Post* 29 de junio de 2003: C8.
- ¹² Un porcentaje alto de las emisiones vehiculares se debe al arranque en frío y durante los primeros minutos del viaje automovilístico. Véase: <<http://www.fhwa.dot.gov/environment/aqfactbk/factbk13.htm>>.
- ¹³ Robert Cervero. “Green Connectors: Off-Shore Examples”. *Planning*. 69.5 (mayo 2003): 25-29.
- ¹⁴ Ibid.
- ¹⁵ Rebecca Ocken. *Improving Pedestrian Access to Transit: City of Gresham’s Ped-to-MAX Program*. <http://www.ntl.bts.gov/data/6_conference/00778496.pdf> y el portal cibernético del programa en <http://www.ci.gresham.or.us/departments/cedd/tp/programs_project.htm#ped>.
- ¹⁶ Véase <http://www.dailycamera.com/bdc/get_out/>.
- ¹⁷ Rock Miller, PE, PTOE y George Dore, PE. “In-Pavement Flashing Crosswalks—State of the Art”. Véase <<http://www.katzokitsu.com/ingroundflash.htm>>.
- ¹⁸ Véase <<http://www.wsdot.wa.gov/news/nov02/SR99RovingEyesFlyer.pdf>> para una hoja suelta de publicidad que presenta esta tecnología en el Estado de Washington.
- ¹⁹ Véase <<http://www.walkinginfo.org/pedsmart/plport.htm#infrared>> para una descripción de esta tecnología según se está usando en Portland, Oregon.
- ²⁰ Véase <<http://www.walkinginfo.org/pedsmart/nookit.htm>>.
- ²¹ Véase <http://www.sfsafe.org/bro_hr/ped_right.pdf>.
- ²² Carfree.com ofrece una extensa recopilación de información, ideas y orientación alusivas a la creación de ciudades y distritos libres de automóviles y describe métodos que se usan en ciudades y distritos libres de automóviles en todo el mundo. East Lake Commons, cerca de Atlanta en Georgia, visualiza el uso de estacionamientos disuasorios en las afueras de la comunidad residencial de vivienda compartida intencionalmente (*cohousing community*) para crear un entorno más habitable para los residentes, especialmente los niños. Véase <<http://www.eastlakecommons.org/Ideals/vision.htm>>.
- ²³ Véase <<http://www.developmentexcellence.com/tools/docs/denton/parking.pdf>>.
- ²⁴ Martha T. Moore. “City, Suburban Designs Could Be Bad for Your Health”. *USA Today* 30 de abril de 2003.
- ²⁵ Véase <<http://www.radburn.org/geninfo/history.html>>.
- ²⁶ Véase <<http://www.co.forsyth.nc.us/CCPB/SEAPfinal.pdf>>.
- ²⁷ Véase <http://www.goulddevans.com/articles/art_urbanland_2000.htm>.

Capítulo Cinco

DESARROLLAR COMUNIDADES ATRACTIVAS Y DISTINTIVAS QUE PROVOQUEN UN FUERTE SENTIDO DE PERTENENCIA AL LUGAR

Hay una creciente demanda por centros suburbanos, corredores comerciales, plazas públicas y distritos de transporte colectivo que evoquen un sentido de lugar y creen una identidad única para una comunidad. Charles Bohl señala en su escrito *Placemaking: Developing Town Centers, Main Streets, and Urban Villages*, que cerca de cien nuevos proyectos de centro suburbano están proyectados o en vías de construcción, y más de 6,000 proyectos de revitalización de calles principales y cascos urbanos se están llevando a cabo en todo el país.¹ Los proyectistas y constructores se están dando cuenta de que los arrendatarios y los compradores de vivienda están dispuestos a pagar un poco más con tal de vivir en un vecindario atractivo y orientado hacia el peatón que evoque un sentido de comunidad.

En respuesta a esa demanda, las ciudades y los pueblos están tratando de desarrollar más del tipo de lugares de los que sus residentes pueden estar orgullosos —los distritos comerciales y las plazas a donde los residentes van los fines de semana y llevan a pasear a sus visitantes, o los lugares de encuentro bien diseñados y orientados hacia el peatón que giran en torno a los atributos históricos, culturales y naturales— a la vez que crean oportunidades de llevar a cabo una variedad de actividades en un área pequeña. Muchas comunidades existentes presentan estos rasgos, y los nuevos proyectos se pueden diseñar de manera que creen lugares de encuentro céntricos y áreas de orgullo cívico. Al preservar y mantener los edificios y entornos naturales que hacen nuestras comunidades únicas, se están creando lugares con un valor duradero que sirven de centro de atracción para la comunidad del presente y las nuevas generaciones. Históricamente, tanto el sector público como el privado han desempeñado un papel medular en la creación de lugares atractivos y dignos de ser recordados. Según las siguientes recomendaciones dan a entender, esto sigue siendo cierto hoy día.

1.

Crear fondos rotatorios dedicados a préstamos para la preservación histórica

Los lugares y edificios históricos desempeñan un papel valioso en la educación de las generaciones nuevas acerca del patrimonio y la cultura de la nación. Muchos de ellos constituyen rasgos únicos y venerados de sus comunidades.

A menudo, el financiamiento para la preservación de propiedades, vecindarios y monumentos históricos rivaliza con las asignaciones de fondos para bibliotecas, parques y otros servicios públicos. A veces, el dinero para la preservación proviene de un programa estatal cuyo presupuesto fluctúa de año en año y torna la inversión en la restauración y rehabilitación de estructuras menos previsible y menos fiable.

En aras de garantizar el financiamiento adecuado y sostenido de la preservación histórica, algunas comunidades y fundaciones de preservación están creando fondos rotatorios para préstamos. Estos fondos se capitalizan frecuentemente con un subsidio inicial o con los ingresos de una emisión de bonos. Los préstamos se ofrecen a organizaciones sin fines de lucro y a gobiernos locales, y se distribuyen con una tasa de interés ventajosa y términos de repago de 10 a 20 años. El principal y los intereses se devuelven luego al fondo original para lograr una preservación histórica constante.

El fondo rotatorio para préstamos de Nueva Jersey está a cargo del New Jersey Historic Trust (NJHT en adelante), una organización de preservación histórica sin fines lucrativos cuyo financiamiento inicial de \$3 millones fue provisto mediante una ley de bonos del 1987. El fondo en sí se creó al amparo del Historic Preservation Revolving Loan Fund Act, que la legislatura estatal aprobó en el 1991. Actualmente, el NJHT financia préstamos que oscilan entre \$25,000 y \$370,000. La tasa de interés sobre estos préstamos asciende a sólo 4 por ciento, y el plazo de repago puede extenderse hasta 20 años, aunque el período usual es de cinco a diez años.²

En Pensilvania, el fondo rotatorio para préstamos de la Pittsburgh History & Landmarks Foundation existe desde los años 60. En vez de simplemente comprar y restaurar edificios, la fundación provee cada vez más préstamos y asistencia técnica a las organizaciones con base comunitaria para proyectos de restauración de los edificios históricos que proporcionan viviendas asequibles.³

Al crear fondos rotatorios para préstamos, las comunidades tienen una mayor garantía de que el financiamiento para la preservación histórica esté disponible pese a los vaivenes económicos.

2.

Crear jardines comunitarios

En las ciudades y pueblos más antiguos suele haber una gran necesidad de espacio verde para la recreación de los residentes. Una manera de atender esta demanda es mediante la creación de jardines comunitarios, conocidos en inglés como "*community greens*", que son pequeños parques compartidos e incorporados a las cuadras residenciales. Ubicados muchas veces en solares vacantes y problemáticos, estos jardines pueden representar lugares accesibles y seguros para que los niños jueguen, y aumentar el valor de las propiedades.

Por lo regular, estos jardines comunitarios se crean mediante iniciativas voluntarias tomadas por familias que viven adyacentes a la propiedad vacante o callejón, con el propósito de usar el lugar ellos mismos. Los residentes aportan una sección de sus patios posteriores a un patio o jardín compartido más grande, o colaboran con el ayuntamiento para convertir los callejones abandonados u otras propiedades en áreas verdes que se puedan usar. Algunos proyectos nuevos han incorporado patios compartidos o plazas en el diseño general. Los gobiernos locales pueden estimular a los residentes u organizaciones sin fines lucrativos a crear jardines comunitarios mediante fondos de pareo, préstamos de bajo interés, servicios de diseño, remoción de cercas y el suministro de plantas gratuitas o de bajo costo.

En una comunidad étnicamente diversa y de bajo ingreso, justo al sur del centro urbano de Minneapolis en Minnesota, la Hope Community Development Corporation (CDC) empezó a comprar casas a finales de los años 80 para crear unidades de alquiler asequible. En aras de generar un sentido de comunidad y ofrecer un espacio compartido para la recreación, la CDC removió las cercas privadas y desarrolló un área común con

un pabellón, área de columpios y un jardín. La comunidad de Hope usó indicadores visuales para crear privacidad, promover seguridad y desalentar la delincuencia alrededor del área común, sin tener que hacer uso de cercas y portones. En este caso, el espacio abierto está rodeado de casas en la parte delantera de la propiedad y, de esta manera, permite a los residentes observar el movimiento durante todo el día.

EJEMPLO PRÁCTICO:

Community Greens, una organización sin fines lucrativos con sede en Arlington, Virginia, se dedica a ayudar a las comunidades a crear estos jardines vecinales a pequeña escala y ha provisto estudios de caso, materiales educativos y asistencia técnica. Para más información, véase <<http://www.communitygreens.org>

3.

Convertir carreteras subutilizadas en bulevares

Muchas carreteras urbanas construidas durante los años 50 y 60 se diseñaron para mover el tráfico vehicular, rápidamente, por los centros de la ciudad. Estas vías cambiaron el carácter de muchos vecindarios establecidos. En algunos casos, las carreteras se hicieron con una capacidad superior a la que se necesitaba. Eso puede ser resultado de cambios demográficos, la incorporación del transporte colectivo en el área u otros factores que ocasionan que la demanda por la carretera sea menor de la prevista. En lugar de dejar una carretera con exceso de capacidad, algunas comunidades han preferido modificarlas y convertirlas en vías multimodales, amenas en términos estéticos, y atractivas para nuevos proyectos de desarrollo.

Los bulevares se crean con miras a servir diferentes medios de transporte —automóviles, autobuses, bicicletas, peatones— de una manera eficaz y elegante. Tienen normalmente cuatro carriles de paso para los vehículos (dos en cada dirección) con una amplia isleta central arbolada. En los márgenes exteriores de los carriles de paso hay un par de medianas ajardinadas que separan el tráfico de mayor velocidad de un carril donde el tráfico discurre con lentitud y en una sola dirección para entregas, bicicletas y estacionamientos. Es posible que estas medianas secundarias cuenten con otra acera y formen una isla peatonal de manera que nadie tenga que cruzar siete carriles de tráfico de una vez. Las aceras anchas discurren paralelamente a los automóviles estacionados y, en combinación con el carril de tráfico local, proveen una zona de amortiguamiento significativa entre los edificios adyacentes y la circulación vehicular rápida en el bulevar.

En San Francisco, el terremoto de Loma Prieta del año 1989 causó un gran daño al Central Freeway. Por muchos años, esta autopista elevada creó una división física en los vecindarios. El ruido del tráfico y la barrera visual que representaba era motivo de preocupación para los residentes, y el elevado conformó un entorno poco propicio para la bonanza del distrito comercial del área. En 1998, los residentes votaron en contra de la reconstrucción de la autopista elevada y a favor de la ubicación de una vía de paso a nivel en el Bulevar Octavia, que discurre contiguo a la autopista.

El Bulevar Octavia está diseñado para el tráfico no local y relativamente rápido. Permite un paso más fácil que las calles con una configuración normal porque el tráfico de marcha lenta y las maniobras para estacionar se encuentran en los carriles de sentido único a cada lado del bulevar. Para equilibrar su función arterial, el ambiente peatonal del Octavia brinda un espacio seguro y atractivo para la circulación no motorizada.

Las comunidades pueden trabajar con sus departamentos de transportación y los ingenieros civiles de la localidad para buscar oportunidades de diseñar calles que cumplan múltiples propósitos. En todo el país se están apoyando e implantando enfoques de diseño que respondan al contexto. Ya sea que estén modificando una vía existente o proyectando para atender las necesidades de movilidad futuras, los planificadores de la transportación deben buscar oportunidades para crear calles atractivas para todo tipo de usuario y formar un entorno urbano óptimo.

EJEMPLO PRÁCTICO:

En su plan pionero *Blueprint 2020*, la ciudad de Denver fue la primera en aplicar el concepto nuevo de “zonificación vial”. La categorización de la función de las vías ha formado tradicionalmente una jerarquía de calles que abarca desde aquellas que sirven fundamentalmente a la movilidad del flujo vehicular (arterias) hasta las que ofrecen, sobre todo, acceso a la propiedad (calles locales). Este tipo de clasificación no toma en consideración o resta importancia a los medios de transporte que no sean vehículos de motor, ni toma en consideración los usos de los terrenos circundantes. En el sistema de Denver se definen las calles según su relación con el uso del terreno adyacente y de acuerdo con su función para peatones, ciclistas y el transporte colectivo. En Denver se zonifican las calles multimodales como calles residenciales, calles principales, las de usos combinados, las comerciales, industriales, de monumentos históricos y los pares viales con tránsito en una sola dirección. Por ejemplo, una calle principal se define en función de la intensidad óptima del uso comercial y del uso combinado de los terrenos en los centros de la ciudad y de los vecindarios. Estas calles tienen normalmente entre dos y cuatro carriles de circulación vehicular y estacionamiento en la calzada. Para crear una atmósfera peatonal agradable, es muy probable que las calles principales tengan aceras anchas, mobiliario urbano (e.g. bancos, quioscos de información, receptáculos de basura, etcétera), cafés al aire libre, plazas y otros espacios públicos.⁴

4.

Crear un sistema integral de rótulos que indiquen el camino en los centros urbanos

Sea para un recién llegado, un turista o un antiguo residente, los rótulos que indican el camino, o “*wayfinders*” en inglés, no sólo ayudan a las personas a encontrar qué dirección tienen que tomar para llegar al lugar deseado, sino que también pueden vincular a la gente con la historia local, los rasgos únicos y atractivos del vecindario y la parada más cercana del transporte colectivo. Para ser eficaz, los indicadores de camino tienen que estar en función tanto de los conductores que circulan a altas velocidades, así como de los peatones que se mueven despacio y que quizás quieran explorar algunos sitios por el camino. Estos rótulos tienen que organizar una gran cantidad de información en maneras visuales sencillas y de forma coherente, en lo que a tamaños, gráficas y colores se refiere.

Los diseñadores de sistemas de indicadores de camino usan los rótulos como vehículo para promover las diferentes actividades de la ciudad. En muchos centros urbanos, las cámaras de comercio y las zonas de mejoramiento comercial se están dando cuenta de que estos sistemas pueden aumentar la concurrencia a lugares donde se celebran actividades.⁵

Muchas veces, los peatones están dispuestos a recorrer un camino más largo si la información sobre las

direcciones está a su disposición y es fácil de entender. *Walk Philadelphia!* es un programa de señalización dirigido a los peatones con mapas que representan la red vial, así como los lugares atractivos y monumentos importantes. El financiamiento para el proyecto fue provisto mediante subsidios y los fondos de capital de la ciudad. Las autoridades locales cobran cuotas a los lugares que aparecen en los rótulos para financiar el mantenimiento anual del programa.

En estos casos, y en muchos otros alrededor de todo el país, el sistema de indicadores de camino abarca algo más que indicar el camino de un lugar a otro: crean una identidad para la ciudad, conducen a los visitantes nuevos a los lugares de interés, y le facilitan a la gente conocer el pueblo.

5.

Usar un transporte colectivo distintivo para incrementar el atractivo de los vecindarios

El transporte colectivo no suele concebirse como instrumento para crear un sentido de lugar, pero en ciudades como Boulder, en Colorado, y Portland, en Oregon, los nuevos sistemas de autobús y tranvía están creando enlaces distintivos y unificadores entre los vecindarios. En estos lugares, los sistemas de transporte colectivo se han diseñado de manera que reflejen el carácter de los vecindarios, cada uno con su identidad y sus servicios únicos.

En el año 1989, el ayuntamiento de Boulder asignó ingresos municipales y federales para planificar, implantar y operar un sistema de transporte público con base comunitaria. La agencia para transporte de la ciudad, GO Bolder, creó el Community Transit Network (CTN), cuya misión es operar una flota de autobuses pequeños con diseños vistosos que ofrecen un servicio directo, barato y muy frecuente dentro de la ciudad. Actualmente, el CTN auspicia seis líneas de autobús individuales, cada una con identidad propia y nombres que aluden a movimientos de brincos y saltos: Hop, Skip, Jump, Bound, Dash, y Stampede.

Un panel de ciudadanos a cargo del diseño elaboró para cada una de las líneas unas guías de diseño fundamentadas en la comunidad. Las seis flotas consisten de vehículos cuyo tamaño es de una escala vecinal que es apropiada para el entorno de Boulder. Cada línea tiene un color brillante y refleja varios temas. Por ejemplo, la línea Skip, que da servicio a los usuarios que se trasladan todos los días entre el hogar y el trabajo o a la escuela en el horario diurno, y que usan el autobús para salir por la noche a la ciudad, tiene unas gráficas que muestran un viajero de todos los días lleno de energía y con una tasa de café en la mano. La línea Jump, que pasa por calles semi-rurales en dirección de una comunidad en las afueras de Boulder, presenta vacas, copos de nieve, un molino de viento y una casa acogedora, que son cosas que los pasajeros apreciarían a lo largo de la ruta. El CTN transporta diariamente un total de 15,000 pasajeros y sigue expandiendo su sistema.⁶

En Oregon, un sistema nuevo conecta los museos del distrito cultural en el casco urbano de Portland con las galerías, los restaurantes y las tiendas del revitalizado Pearl District y el vecindario de Northwest/Nob Hill. El tranvía atraviesa, además, el vecindario naciente River District, que consiste en 34 acres de un depósito ferroviario abandonado en un lugar céntrico que se transformará en vivienda nueva. La *River District Vision* es un plan adoptado por la ciudad en el 1992 que coloca el tranvía en una posición central para conectar los espacios comerciales convertidos en residencias, los apartamentos, condominios y negocios del distrito con las demás áreas del centro urbano de Portland y el sistema de tren urbano de la ciudad. El tranvía nuevo se ha convertido en un rasgo tan característico del área que el proyecto de condominio Streetcar Lofts exhorta a los residentes y compradores prospectivos a que “vayan en tranvía”.⁷

6.

Poner de relieve los atractivos culturales mediante el arte público y noches de espectáculos

Las artes son medulares para crear un sentido de lugar en una comunidad. Sea mediante esculturas insertadas en el paisaje vial, murales pintados en las paredes de los edificios o galerías que auspicien paseos por el sector, las artes aportan vitalidad a las áreas urbanas, tanto en los pueblos grandes como en los pequeños. Las actividades relacionadas con el arte evocan un mayor sentido de comunidad en los vecindarios y los vinculan con otros lugares. Los investigadores Mark Stern y Susan Seifert encontraron, por ejemplo, que la mayor parte de las actividades artísticas y culturales de Filadelfia se concentra en los vecindarios cercanos al centro de la ciudad. Descubrieron que estos vecindarios céntricos, en comparación con otros lugares, tienen una población con una variedad mayor en los niveles de ingreso y profesiones, y que el 80 por ciento de las personas que participaron en los eventos allí vienen de otros lugares de la región.⁸

En el 1988, la ciudad de Tucson en el Estado de Arizona adoptó el *Tucson Arts District Master Plan*, gestionado por la Tucson Arts District Partnership. La asociación representa a los diferentes sectores de la ciudad con un interés en las artes, el comercio, el desarrollo económico, el turismo, la preservación histórica y las comunidades vecinales. Se creó el distrito para canalizar recursos culturales y de las artes a una zona céntrica que ayudaría a remozar el casco de Tucson. Para atraer personas al distrito, la asociación ofrece durante todo el año diversas actividades, que incluyen recorridos por las galerías de arte, ferias en las calles y presentaciones gratuitas.⁹

Los Angeles, en California, se considera a menudo como la ciudad con más murales en el mundo. Se estima que hay más de 1,500 murales públicos pintados en las paredes tanto interiores como exteriores. Durante décadas, estos murales han reflejado la historia y los cambios culturales de la ciudad. Desde el arte de la era del Nuevo Trato, auspiciado por el gobierno, hasta las escenas contemporáneas de los movimientos populares en los costados de los edificios, los murales se han convertido en una expresión de los tiempos que se viven en la ciudad. Como Los Angeles ha reconocido lo excepcional de su arte público, las instituciones gubernamentales (como las bibliotecas, las comisarías de policía y la Metropolitan Transit Authority), las corporaciones y organizaciones comunitarias han empezado a auspiciar el mantenimiento y la creación de murales nuevos.

Estos ejemplos demuestran que los distritos de arte público y de artistas pueden ser una característica atractiva de las ciudades. Cuando las ciudades y los pueblos presenten el arte que surge orgánicamente o mediante auspicios de eventos especiales, pueden poner de relieve lo singular de su carácter y llevar alegría tanto a los residentes como a los turistas.

EJEMPLO PRÁCTICO:

El Project for Public Spaces (PPS), una organización sin fines lucrativos con sede en la ciudad de Nueva York, emplea “auditorías del lugar” para obtener el insumo de la comunidad sobre la imagen y comodidad de un lugar (que puede ser una calle, plaza o esquina). Se les pide a los participantes que evalúen los atractivos y los problemas de un espacio e identifiquen las oportunidades a corto y a largo plazo que visualizan para el mismo. El empleo de este instrumento experiencial es fácil y puede integrar a la ciudadanía en el proceso de planificación encaminado a crear un lugar atractivo que, a la vez, refleje los valores de la comunidad. (Para más información, véase <http://placematters.com/Placemaking/Placemaking_v1.pdf>.)

7.

Aprovechar las herramientas basadas en los atractivos así como la participación de los residentes para reflejar los valores comunitarios

La creación de un sentido de lugar puede ser una tarea de enormes proporciones para una comunidad. Es posible que en las áreas poco desarrolladas, abandonadas o en proceso de transición, los residentes enfrenten infinidad de retos y les parezca difícil ver con claridad los atractivos que ya tienen en el lugar. Los “inventarios de los atractivos de la comunidad” sirven de instrumento para estimular a los habitantes a empezar con los recursos que la comunidad ya tiene: las habilidades y destrezas de los residentes, el trabajo de las asociaciones vecinales y las instituciones existentes en el área. Estos incentivos pueden contribuir a que los residentes se concentren en la protección y el fortalecimiento de la gente y los lugares que valoran, a la vez que adopten ideas nuevas que les asistan en lograr sus metas.

En el Distrito de Washington, la oficina de planificación de la ciudad ha iniciado un programa ambicioso que consiste en el Strategic Neighborhood Action Plan (SNAP en adelante) para lidiar con las metas a corto plazo identificadas por los residentes de las comunidades a través de todo el Distrito. Desde enero del año 2001 se han llevado a cabo reuniones entre planificadores urbanos y residentes provenientes de los 39 conglomerados poblacionales del Distrito y se ha generado interés mediante avisos públicos y anuncios en el servidor cibernético de listas. En muchas de estas reuniones, los participantes elaboran planes de acción que especifican las primeras prioridades en cada vecindario (como limpieza de las calles y mayor presencia de las autoridades policiales). La oficina de planificación asigna entonces la agencia local pertinente a cargo de implementar estos planes, y la oficina del alcalde usa estos planes estratégicos como fuente de información y guía para la toma de decisiones presupuestarias de la ciudad. Los planes estratégicos han brindado a los residentes del Distrito la oportunidad de identificar cómo desean mejorar sus vecindarios y convertirlos en lugares más atractivos para vivir, trabajar y jugar.

Los gobiernos locales y las organizaciones del área pueden hacer uso de los inventarios de atractivos, iniciativas amplias de planificación para la acción vecinal, o auditorías basadas en determinado lugar para ofrecer a los residentes una experiencia interactiva y tangible. Por medio de estos mecanismos se pueden crear lugares atractivos y distintivos basados en los valores de la comunidad.

8.

Revitalizar las zonas que bordean los cuerpos de agua

En las últimas décadas, las comunidades han descubierto que las áreas revitalizadas que bordean los cuerpos de agua, son un atractivo notable. Las riberas de los ríos que han quedado separadas de los vecindarios por calles, ferrocarriles o desarrollo industrial a gran escala se han abierto y revitalizado por medio de parques, caminos, viviendas, instalaciones recreativas y actividades acuáticas. Las ciudades pueden dar un primer paso mediante el reconocimiento de este recurso natural y trabajar junto con comunidades, proyectistas, departamentos de parques y organizaciones cívicas para transformarlo en un lugar atractivo. Dirigiendo fondos federales y estatales asignados a los sitios identificados como *brownfields*, a la transportación y al desarrollo económico hacia las áreas que bordean los cuerpos de agua, las ciudades pueden proveer financiamiento temprano para las iniciativas de revitalización.

El Inner Harbor de Baltimore, que una vez albergó fábricas e industrias marítimas, inició su largo proceso de revitalización en los años 70. Muchas de las parcelas a lo largo del litoral estaban contaminadas a causa del anterior uso industrial, lo que tornó su revitalización un reto aún mayor. Las primeras partes de la transformación del Inner Harbor consistieron en un acuario, hoteles, un centro de convenciones y un complejo comercial y recreativo de tres acres de extensión llamado Harborplace; todas instalaciones que sacaron partido al turismo como estrategia de desarrollo económico. Recientemente, la ciudad ha empezado a combinar los usos del área de una manera más variada: residencias, espacios de oficina, comercio de venta al detal no orientado hacia el turista. Mediante un programa ambicioso de limpieza de los lugares identificados como *brownfields*, asistido por el programa de Maryland para la limpieza voluntaria de propiedades, muchas de las áreas industriales contaminadas adyacentes al Inner Harbour se limpiaron y se están usando de nuevo. Según observó C. William Struever, director de la compañía Struever Bros. dedicada a la edificación de relleno: “Baltimore tiene una oportunidad maravillosa provista por la geografía del puerto que lleva el litoral justamente al corazón de la ciudad. No creo que exista otro lugar que ofrezca semejante intimidad y diversidad y entusiasmo; y todo tan cerca del puerto. Sólo hemos empezado a ver lo que es posible. El agua es una cosa mágica.”¹⁰

En la ciudad de Nueva York, el Hudson River Park, de 550 acres de extensión, ha convertido lo que antes era la periferia industrial y comercial de la ciudad en espacio público abierto con un paseo peatonal y para ciclistas, un santuario marino, trece muelles públicos y zonas verdes. La vereda que atraviesa el parque hasta adentrarse en el norte de Manhattan, conecta los vecindarios y lleva a los residentes --y a las personas que van y vuelven todos los días— al río que una vez fue inaccesible.

En el año 1973, los residentes del lado occidental de Manhattan frustraron las propuestas de reconstruir el West Side Highway como vía importante a manera de túnel por debajo de un relleno que se extiende hasta el río Hudson. Los diseños posteriores elaborados por parte del West Side Waterfront Panel proponían un gran bulevar con una isleta central ancha y ajardinada, cruces peatonales más seguros, y un paseo peatonal y para ciclistas en el límite occidental con un parque lineal. Estas ideas iban a convertirse en el fundamento del diseño que el parque tiene actualmente. En el año 1998, el gobernador Pataki firmó el Hudson River Park Act, que formalizó la creación de este parque y un fideicomiso asociado —una sociedad entre la ciudad y el Estado a cargo del diseño, la construcción y la operación del parque. La popularidad de esta iniciativa se ha hecho obvia por medio de casi un millón de visitantes anuales que exploran el parque más nuevo de la ciudad.¹¹

Ya sea como espacio para oficinas o como parque, las propiedades que bordean los cuerpos de agua son un recurso limitado en casi todas las comunidades. Requiere una planificación juiciosa aprovechar al máximo los espacios valiosos que muchas veces son inaccesibles, abandonados o contaminados debido al uso industrial anterior.

EJEMPLO FINANCIERO:

La Waterfronts Florida Partnership, fundada por el Programa para el Manejo de la Zona Costanera de la Florida en el año 1997, ayuda a las comunidades participantes a revitalizar, renovar y promover el interés en los distritos que tienen áreas ribeñas, lacustres y marítimas. Entre el 1997 y 2001, el Florida Department of Community Affairs designó nueve comunidades para formar parte de este esfuerzo de colaboración. Cada una recibió dos años de asistencia técnica y económica, que fue financiada parcialmente con fondos estatales provenientes del programa costanero de subsidios de la Administración Oceánica y Atmosférica Nacional. Entre los resultados hubo casi 7,000 horas de servicios voluntarios; \$143,362 en donativos privados, y \$7.4 millones en otras inversiones públicas que culminaron en la terminación de 16 proyectos de mejoras de capital, desde la creación de particularidades de diseño del paseo tablado hasta limpiezas de playa. (Para más información, consulte en <<http://www.dca.state.fl.us/fdcp/dcp/waterfronts/waterfront.htm>>.)

9.

Convertir centros comerciales en lugares atractivos y distintivos

En muchos lugares, las tiendas se encuentran en centros comerciales regionales uniformes rodeados de estacionamientos terreros o están en pequeños centros comerciales que se encuentran a intervalos regulares a lo largo de las vías arteriales de mucho movimiento. Estos centros fracasan cada vez más a menudo. Charles Bohl informa que “desde los años 80, el espacio comercial de venta al detal ha aumentado cinco a seis veces más rápidamente que las ventas mismas: los Estados Unidos de Norteamérica se encuentran inundados actualmente de casi 5 mil millones de pies cuadrados de este tipo de espacio comercial, del cual 500 millones de pies cuadrados están desocupados.”¹²

La compañía PricewaterhouseCoopers and LendLease señaló en el estudio del 2003 de *Emerging Trends in Real Estate* que “los problemas conocidos y anotados en estudios anteriores siguen siendo los mismos en muchos mercados suburbanos [...], incluso [...] calles comerciales de poca importancia y establecimientos para despachar gasolina, así como la desaparición de los centros comerciales regionales más viejos y con una localización menos estratégica.”¹³

Ir de tiendas sigue siendo un gran pasatiempo norteamericano, pero la gente está buscando lugares nuevos y más atractivos para hacer compras. Como respuesta, los comerciantes han ido ubicando tiendas en calles principales tradicionales y en los llamados “*lifestyle centers*”, que son centros comerciales al aire libre ubicados en los cascos suburbanos. Los actuales centros comerciales de venta al detal atractivos y exitosos atienden con mucho cuidado la experiencia peatonal. Además, sacan partido a diseños arquitectónicos interesantes para atraer tanto a inquilinos comerciales como proyectos residenciales y de oficina en las áreas aledañas.

El diseño contemporáneo de las tiendas dedicadas a la venta al detal puede aprender mucho del Country Club Plaza en Kansas City, Missouri, a pesar de que se haya construido en los años 20. Este hito arquitectónico de baja altura, uno de los primeros centros comerciales del país, es un mercado al aire libre, orientado hacia el peatón, que está diseñado al estilo arquitectónico español y embellecido con arte público, plazas y fuentes. Contiguo al mercado histórico se desarrolló, a lo largo de las décadas siguientes, un distrito comercial de 60 acres de extensión, tanto para proveerles empleo a los residentes de los bloques de

apartamentos de alta densidad alrededor del área, como para aumentar la demanda de mercado por el desarrollo comercial de la plaza. Al celebrar sus 80 años en el 2003, la plaza se sostiene todavía como lugar atractivo para hacer compras, aun cuando se han añadido al centro original más proyectos comerciales de venta al detal, de oficinas y estacionamientos. El diseño innovador de la edificación y la calidad óptima de la construcción han garantizado que se sigan arrendando los locales a los comercios de venta al detal y servicios. Si bien los arrendatarios han cambiado con el pasar del tiempo, la plaza sigue siendo un punto importante de encuentro, tanto para los habitantes de la zona como para los turistas.

Para la década del 90, Bethesda en Maryland, el primer anillo suburbano del Distrito de Washington, se había transformado en un distrito comercial detallista y de oficinas de alta densidad que carecía de núcleo. Para crear un casco suburbano vigoroso, el Federal Realty Investment Trust emprendió un proyecto de varias fases llamado Bethesda Row. El proyecto, a punto de terminarse, es una combinación de estructuras renovadas y nuevas que albergarán 600,000 pies cuadrados de locales comerciales de venta al detal y espacio para oficinas. Las tiendas y los restaurantes están diseñados de manera que evocan singularidad y variedad, con diferentes estilos de fachadas y una combinación de arrendatarios locales y nacionales. Cuando elaboraron el proyecto, el fideicomiso de inversiones convenció a los funcionarios del condado que establecieran una zona para cafés entre la calle y la acera, y crearan un ambiente atractivo para los comensales y los peatones. Una fuente, asientos al aire libre y tiendas representan una parada atractiva de descanso para los ciclistas y peatones que usan Capital Crescent, el paseo de 11.5 millas que conecta el vecindario de Georgetown con Bethesda.

La creación de tiendas atractivas representa una estrategia comercial viable para los proyectistas y son de gran ayuda para los residentes y consumidores que van de compras allí. El proyecto llega a ser algo más que un mero lugar para comprar productos: puede convertirse en el eje de la comunidad.

10.

Usar los fondos dedicados a mejoras de la transportación para crear lugares característicos

El programa de Transportation Enhancements (TE), creado mediante el Intermodal Surface Transportation Efficiency Act del 1991 (ISTEA) y administrado por la Federal Highway Administration (FHA), proporciona fondos a las agencias estatales de transportación dirigidos al desarrollo de proyectos de transporte que mejoren la calidad de vida de la comunidad. El programa ordena a los departamentos de transportación estatales asignar el 10 por ciento de su programa de transportación terrestre para mejoras de la misma. El programa comprende doce actividades elegibles para ser financiadas. Entre ellas figuran las instalaciones para peatones y ciclistas, la adquisición de servidumbres panorámicas y lugares históricos o pintorescos, proyectos de ornato, preservación histórica y rehabilitación de estructuras históricas del transporte. De acuerdo con la FHWA, la inversión desde el 1991 ha sobrepasado los \$2,400 millones para más de 12,000 proyectos en todo el país.

Comunidades de todos los Estados Unidos de Norteamérica han usado los fondos para renovar el paisaje vial en los cascos urbanos, y construir puentes y caminos atractivos para el desplazamiento no motorizado que se convierten en lugares de encuentro local. En el año 1994, Minneapolis, en Minnesota, invirtió \$2.2 millones de los fondos para mejoras en la transformación de Stone Arch Bridge, un puente ferroviario histórico que conectaba el lado occidental del Río Misisippi con los mercados en las afueras de la ciudad, y su conversión en un puente para ciclistas, peatones y el trolebús que conecta el centro de la ciudad con el recinto de la

Universidad de Minnesota. Desde el puente que es muy frecuentado, los visitantes disfrutaban una vista del casco urbano perfilado contra el horizonte, las cascadas de San Antonio y los antiguos molinos en las riberas del río. El puente, que está incluido en la lista del Registro Nacional de Lugares Históricos, ha acelerado el redesarrollo del “Mill District”, que albergará un museo, oficinas y residencias, y destacará el patrimonio industrial del área. El puente forma también parte de una vereda patrimonial y es la sede de festivales veraniegos de artes muy concurridos. El puente se ha convertido en un monumento histórico apreciado en la ciudad de Minneapolis. Para una descripción de muchos otros proyectos de mejoras en la transportación, véase el National Transportation Enhancements Clearinghouse, en: <<http://www.enhancements.org/>>

EJEMPLO PRÁCTICO:

El Delaware Department of Transportation (DelDOT) modificó su asignación de los fondos para mejoras en la transportación con el propósito de tornar el programa más eficaz para los gobiernos locales. DelDOT sustituyó el 20 por ciento de pareo municipal por una escala ajustable según la cual la contribución del municipio sube o baja de acuerdo con el tamaño del proyecto. Además, reemplazó el ciclo de dos años de duración para presentar y evaluar los proyectos por una política que permite a los municipios someter proyectos para una revisión y aprobación inmediata en cualquier momento. Finalmente, DelDOT aumentó el reembolso máximo para un proyecto de \$500,000 a \$1 millón.

¹ Charles C. Bohl. *Placemaking: Developing Town Centers, Main Streets and Urban Villages*. Washington D.C.: Urban Land Institute, 2002. 9.

² Para más información, véase <<http://www.njht.org/>>.

³ Para más información, véase <<http://www.phlf.org/services/presloanfnd.html>>.

⁴ Para más información, véase <<http://www.denvergov.org/dephome.asp?depid=1323>>.

⁵ Jeffry Corbin y Wayne Hunt. “A Single Voice”. *American City and County* 118 marzo 2003: 20-29.

⁶ Para más información, véase <<http://www.ci.boulder.co.us/goboulder/html/transit/index.html>>.

⁷ Para más información sobre los Streetcar Lofts, véase el portal cibernético de Robert S. Leeb Architects and Planners, LLC. <<http://www.rslarc.com/Index2.html>>.

⁸ Funders’ Network for Smart Growth and Livable Communities. *The Arts and Smart Growth: The Role of Arts in Place Making*. Translation Paper 12, abril 2003.

⁹ Para más información, véase <<http://www.tucsonartsdistrict.org/>>.

¹⁰ Edward Gunts. “Rolling Out the Welcome Mat”. *Baltimore Sun* 9 de enero de 2000.

¹¹ Véase <<http://www.hudsonriverpark.org>>.

¹² Charles C. Bohl. *Placemaking: Developing Town Centers, Main Streets and Urban Villages*. Washington D.C.: Urban Land Institute, 2002. 17.

¹³ PricewaterhouseCoopers and LendLease. *2003 Emerging Trends in Real Estate*. New York: octubre 2002, 36.

Capítulo Seis

PRESERVAR ESPACIOS ABIERTOS, TERRENOS AGRÍCOLAS, DE BELLEZA NATURAL Y ÁREAS AMBIENTALMENTE CRÍTICAS

El Departamento de Agricultura de los EE.UU. estima que para el año 2001, solamente el 7 por ciento de los terrenos estatales, locales y privados en los Estados Unidos de Norteamérica se convirtió en áreas con usos residenciales, comerciales y de transportación.¹ Del terreno restante, el 28 por ciento se dejó como área boscosa, el 62 por ciento eran terrenos agrícolas y de ganadería (suelos productivos), y el 3 por ciento eran otras áreas rurales (p.ej. pantanos, suelos áridos y granjas.² Estas cifras dan la impresión de que los Estados Unidos de Norteamérica tienen espacios abiertos en abundancia. Sin embargo, la ciudadanía sigue votando a favor de la asignación de recursos para preservar más tierras agrícolas y espacios abiertos. Desde el año 2001, se han agregado \$11.7 mil millones a las arcas públicas.³ El enorme apoyo ciudadano ha colocado la preservación de espacios abiertos en el centro de muchos planes de uso de los terrenos, estatales y locales.⁴

¿Por qué hay tanto respaldo a la preservación de los terrenos agrícolas y espacios abiertos, si los EE.UU. tiene trece veces más suelos productivos, bosques y humedales que terrenos urbanizados?⁵ La contestación a esta pregunta está atada al hecho de que los espacios abiertos están íntimamente relacionados con la calidad de vida, el desarrollo económico y la protección ambiental. El censo del año 2000 reflejó que más del 80 por ciento de los estadounidenses viven en zonas metropolitanas. Para muchos de ellos, su interés inmediato gira alrededor del terreno no urbanizado en su área. La relativa abundancia de terrenos no urbanizados en toda la nación, no es mucho consuelo para la familia que viaja largas horas en automóvil para llegar a áreas verdes o al campo. Preocupaciones ciudadanas de esta naturaleza llevaron al condado de Sonoma en California a preservar tierras agrícolas locales y crear una franja verde de separación de la comunidad con el propósito de guiar el crecimiento en dirección a áreas ya establecidas y crear un sentido de lugar.⁶

Los gobiernos locales en todo el país se han percatado, además, de que los espacios abiertos accesibles pueden convertir una comunidad en un lugar atractivo para trabajadores futuros, incrementar el valor de la propiedad y propiciar el turismo. Los espacios abiertos abundantes y accesibles así como los suelos productivos figuraban entre los factores determinantes para que las compañías Hewlett Packard, Intel y Hyundai se ubicaran en Portland, Oregon.⁷ Además, los espacios abiertos y terrenos productivos requieren menos servicios comunitarios que las áreas residenciales y comerciales, por lo que las localidades pueden ahorrar dinero para otras prioridades fiscales.

Los intentos de preservación, también, están motivados por los impactos ambientales de la pérdida de tierras agrícolas y espacios abiertos. Los bosques, humedales, pastizales y demás áreas naturales prestan un servicio esencial a los ecosistemas, como la filtración de las aguas de escorrentía, el almacenamiento de las emisiones de carbono y la preservación de los hábitats de la vida silvestre. Estas y otras funciones ecológicas se pueden afectar según se vayan sustituyendo los espacios abiertos por lotes de estacionamiento, centros comerciales, edificios para oficinas, calles y otras estructuras. Cuando la degradación del servicio a los ecosistemas ha llegado a un nivel crítico, las comunidades suelen verse obligadas a gastar una gran cantidad

de dinero para construir instalaciones tecnológicas, como plantas de tratamiento de aguas, que imitan las funciones naturales.

Las siguientes estrategias y políticas representan una amplia gama de modalidades para promover espacios abiertos y preservar suelos productivos como parte del proceso de desarrollo general de una comunidad. A lo mejor, no todas son aplicables en todas las comunidades por igual, pero sí constituyen un punto de partida desde el cual las comunidades pueden crear y preservar hábitats para la vida humana y la silvestre. Además, la mejor forma de usar estas políticas es establecer una red regional para la creación de espacios abiertos que ayude a identificar los terrenos que se deben preservar y los que se deben urbanizar.

1.

Vincular la conservación de terrenos con otros principios del desarrollo inteligente

La conservación de los espacios abiertos está atada a otros principios del desarrollo inteligente, como el principio tres, “Crear una variedad de vivienda disponible” y el principio siete, “Fortalecer y dirigir el desarrollo de los terrenos hacia comunidades existentes”. Es importante combinar la implantación de estos principios con las medidas encaminadas a preservar los espacios abiertos. Sin esta combinación, el ánimo de conservar puede impulsar la nueva demanda hacia las áreas adyacentes, transfiriendo sencillamente la dedicación del terreno a otro lugar. Los vecindarios orientados hacia el desarrollo inteligente son claves para que la conservación de los terrenos sea eficaz porque el desarrollo compacto con usos combinados requieren menos suelo que la misma cantidad de unidades construidas de acuerdo al patrón general de baja densidad.⁸ Un impacto parecido tiene la reutilización de los terrenos desarrollados anteriormente.

En el año 2002, el presidente George Bush señaló que “una de las mejores maneras de detener el desparrame urbano es el desarrollo de terrenos identificados como *brownfield sites* y su conversión en áreas productivas, donde la gente puede encontrar trabajo y empleo. De acuerdo con un estimado, por cada acre de este tipo de terreno que se redesarrolle, salvaguardamos 4.5 acres de espacio abierto.”⁹ St. Louis en Missouri está intentando crear este vínculo en toda su área metropolitana. Actualmente, esta ciudad lleva a cabo un esfuerzo de colaboración con los municipios aledaños en aras de preservar espacios abiertos y dirigir el crecimiento hacia comunidades ya establecidas.¹⁰ Este proyecto regional le ha dado énfasis al redesarrollo de los *brownfields* para lograr sus metas.

El Estado de Massachusetts ha vinculado varios principios de desarrollo inteligente entre sí mediante su Community Preservation Act. Esta ley habilita fondos estatales de pareo para los gobiernos locales que adoptan programas de subsidios mediante plebiscito local. Establece el requisito de que en cada comunidad se invierta un mínimo de 10 por ciento de los fondos pareados, estatales y locales, en cada una de las tres siguientes categorías programáticas: vivienda asequible, espacios abiertos y preservación de recursos comunitarios e históricos; el restante 70 por ciento se puede asignar a cualesquiera de las tres áreas.¹¹ Cuando se vinculan varias metas dentro de una sola medida legislativa, aquellos que inciden en asuntos relacionados con la vivienda, preservación comunitaria y protección de espacios abiertos empiezan a entrelazar sus intereses y colaborar en las asignaciones de fondos que persiguen múltiples propósitos — proyectos que generan vivienda, protegen espacios abiertos y revitalizan comunidades— en lugar de quedarse cada uno indiferente o, incluso, opuesto ante los intereses del otro. Alcanzar múltiples metas por medio de una sola inversión es un sello característico del desarrollo inteligente.

2.

Procurar la adquisición de terrenos y el empleo de técnicas de manejo para proteger las fuentes de agua potable

Un estudio reciente de la Agencia de Protección Ambiental de los EE.UU. pronosticó la necesidad de un gasto de capital de más de \$150 mil millones en el transcurso de los próximos veinte años para garantizar el abastecimiento constante de agua potable segura.¹² Gran parte de este estimado se dedujo de la necesidad de construir infraestructura para el tratamiento, almacenaje y distribución de agua. Muchas comunidades están procurando reducir la necesidad de instalaciones costosas mediante la preservación y el manejo de suelos en las cuencas hidrográficas con el propósito de proteger las fuentes de agua.

La preservación de espacios abiertos río arriba puede contribuir a la protección de los recursos de agua potable porque estas zonas actúan como filtro que separa los contaminantes y sustancias químicas antes de que tomen acceso al sistema de agua de la comunidad. Entre las áreas relevantes para proteger la calidad del agua figuran los humedales, las zonas de amortiguamiento, los corredores ribereños y las planicies de inundación. Los humedales son especialmente importantes para conservar la calidad del agua porque funcionan como sistemas naturales de filtración. Como se reduce la velocidad del flujo de las aguas, éstas se van filtrando y eliminando los sedimentos. También se separan trazas de metales adheridas a la arcilla arrastrada por las escorrentías, se quedan atrapadas en la tierra y se acumulan en el lecho del pantano. Por consiguiente, las áreas abiertas pueden servir de mecanismo natural para filtrar y eliminar los contaminantes generados por el desarrollo de los terrenos y otras actividades de los seres humanos. Las ciudades de San Antonio y Austin, Texas, y organizaciones de conservación han tomado medidas para proteger activamente estas funciones naturales de filtración. Están comprando terrenos en el área del acuífero de Edward, una fuente de agua potable para millones de habitantes.

Las técnicas de manejo de suelo pueden también proteger las fuentes de agua. Franjas de vegetación a lo largo de los arroyos y alrededor de los embalses actúan como importantes barreras. Estas zonas de amortiguamiento disminuyen la cantidad de contaminantes que entran al sistema de agua. Las raíces de los árboles y arbustos sostienen la ribera en su lugar y evitan la erosión así como la resultante sedimentación y turbiedad. El detrito y las hierbas disminuyen la velocidad de las escorrentías, lo que da tiempo a que el sedimento se asiente y el agua percole, infiltre en la tierra y recargue el agua del subsuelo. Al identificar y preservar estas áreas ecológicas relevantes, las comunidades toman medidas activas para preservar y mejorar la calidad y cantidad de su agua.

EJEMPLO PRÁCTICO:

Para más información sobre técnicas de manejo de suelo para proteger los recursos de agua, véase la publicación de la EPA *Protecting Water Resources with Smart Growth: 100 Policies*, en <http://www.epa.gov/smartgrowth/publications.htm>.

EJEMPLO PRÁCTICO:

El trabajo del Environmental Law Institute, *Conservation Thresholds for Land Use Planners* ofrece información práctica sobre cómo incorporar principios de la ecología paisajista en el proceso de toma de decisiones sobre el uso de los terrenos. Véase para más información, http://www.elistore.org/reports_detail.asp?ID=10839.

3.

Hacer uso de una serie de técnicas de financiamiento para preservar espacios abiertos

Una manera de crear una fuente estable de financiamiento gubernamental estatal es la fundación de un programa eficaz de conservación de suelo.¹³ Los fondos estatales pueden contribuir a que las metas de conservación a largo plazo sean transparentes, a la vez que les sirven a los gobiernos de herramienta para recaudar otros fondos valiosos. Por más de treinta años, el programa de adquisición de terrenos de Nueva Jersey, que se conoce como Green Acres, les ha proporcionado subsidios y préstamos a gobiernos locales y organizaciones sin fines lucrativos.

En el año 2003, el Estado anunció que este programa de conservación se concentraría en incrementar el financiamiento de subsidios y préstamos para parques y terrenos recreativos en las ciudades y en las comunidades suburbanas tradicionalmente densamente pobladas, y que asignaría más fondos estatales y locales a áreas verdes para la protección de los recursos de agua y los hábitats críticos de la vida silvestre. Además, Nueva Jersey promulgó medidas legislativas más rigurosas para amparar el objetivo original de conservación de todos los terrenos declarados Green Acres.¹⁴

Los gobiernos locales en todo Nueva Jersey han podido levantar distintas fuentes de dinero en base al financiamiento provisto por Green Acres. En el año 2001, el ayuntamiento de West Windsor, una comunidad en el centro occidental de Nueva Jersey, pudo combinar fuentes de financiamiento locales, fondos de Green Acres y préstamos de bajo interés para el New Jersey Environmental Infrastructure Trust, que se dedica a la preservación del abasto de agua del Estado. Esta transacción marcó la primera vez que se usaron fondos del fideicomiso en la adquisición de un espacio abierto.¹⁵ Tradicionalmente, el fideicomiso se ha dedicado al financiamiento de soluciones de ingeniería relativas a la calidad y el suministro de agua, como la retención de aguas pluviales.¹⁶

4.

Identificar criterios para establecer un orden de prioridad en la adquisición de espacios abiertos

Desde el año 1998 se han aprobado, mediante plebiscitos locales y estatales, cerca de \$20 mil millones para la preservación de espacios abiertos.¹⁷ Pero en muchos casos, las comunidades votan a favor de la emisión de bonos y otros instrumentos financieros como medida reactiva para contribuir a la preservación de este “último humedal” o aquella “última granja de la comunidad”. Aunque sea cierto que una estrategia reactiva de preservación puede salvar terrenos importantes, lo hace a menudo de forma desintegrada. Los pequeños fragmentos discontinuos de terrenos conservados tienen menos valor ecológico como hábitat para la vida silvestre, son menos accesibles para el público y tienen menos importancia para guiar el crecimiento que las extensiones más grandes de terreno conectadas mediante una infraestructura verde de corredores. Las comunidades sacan más provecho de su inversión si asumen una postura más estratégica a la hora de decidir qué terrenos comprar, sobre todo aquellas comunidades que no cuentan con mucho financiamiento.

Para ayudar a garantizar que los intentos de conservación mejoren la infraestructura verde de manera proactiva, las comunidades pueden identificar criterios para establecer un orden de prioridad. Una vez que una comunidad haya creado un inventario de los recursos en su región y articulado sus metas de conservación, un esquema de prioridades puede contribuir a la preservación de suelos de una manera costo efectiva. Se puede diseñar con miras a proteger hábitats endémicos y en peligro de extinción, así como

preservar atributos más esquivos como lo es el sentido de lugar. El orden de prioridad puede variar de lo sencillo hasta lo complejo, pero se aprovecha al máximo cuando está vinculado a un plan regional de conservación. El Estado de Maryland ha combinado sus programas de compra de terrenos con la evaluación de la infraestructura verde para garantizar que se gasten los fondos públicos en los terrenos ecológicamente más significativos. En base a los sistemas de información geográfica y principios de la ecología paisajista, Maryland trazó un mapa que identifica los “núcleos” y “corredores” potenciales para proteger hábitats de reproducción y rutas de migración de animales y plantas.¹⁸

Esta evaluación de la infraestructura verde, por sí sola, representa una buena estrategia para establecer un orden de prioridad en los esfuerzos de conservación, tanto en el ámbito local como estatal. Sin embargo, Maryland fue más lejos y les dio un orden de prioridad a los núcleos y corredores según su importancia ecológica y el riesgo potencial de perderlos a causa de proyectos de desarrollo. Los núcleos se clasificaron desde lo mejor hasta lo peor de acuerdo con una serie de parámetros, que incluyen la proporción de la capa vegetal, la cantidad de manantiales y confluencias de las corrientes de agua, y la densidad de las carreteras.¹⁹ Los corredores se catalogaron de una manera parecida siguiendo criterios como la clasificación ecológica de los núcleos conectados (como definido en el proceso inicial), lo largo del corredor y la cubierta de terrenos circundantes.²⁰ Mediante consultas a biólogos y administradores de recursos naturales se iban refinando las clasificaciones hasta producir una puntuación final para lo que significa “importancia ecológica”. Estos datos se relacionaron también con una clasificación separada para el riesgo de desarrollo. Todos los núcleos y corredores significativos a través del Estado se consideran como de importancia ecológica, pero las clasificaciones relativas pueden ser útiles en el proceso de establecer prioridades de conservación.²¹

5.

Incorporar la conservación de terrenos en la planificación de la transportación

La expansión de la red nacional de carreteras ha redundado en muchos beneficios económicos, tales como un mejor acceso a los mercados, un auge en el turismo, y una baja en el precio de muchas mercancías. Sin embargo, las carreteras tienen también impactos ecológicos. Entre ellos figuran la mortandad de animales provocada por las actividades de construcción y las colisiones, la alteración del hábitat circundante, la propagación de plantas y animales exóticos, y un uso más intensivo por parte de los seres humanos.²² Para garantizar que las comunidades puedan maximizar los beneficios y minimizar el costo de la transportación, se debe incorporar la conservación de los terrenos en la planificación de la misma.

A menudo, la planificación a largo plazo del uso de terrenos no se lleva a cabo hasta que no se hayan instalado o expandido los sistemas de transporte. Esta estrategia puede tener un impacto negativo sobre la ecología y el carácter de una comunidad. En el año 2001, una asociación sin par entre agencias locales, estatales y federales en el condado de McHenry en Illinois hizo un trabajo encaminado a sobrellevar estas deficiencias en el proceso de planificación. La meta era articular un plan intergubernamental integral para el uso de los terrenos y el transporte que acomodara los proyectos de construcción, a la vez que preservara la integridad de la cuenca hidrográfica ecológicamente importante del río Kishwaukee. Este plan, financiado mediante el programa de subsidios conocido como Transportation and Community System Preservation (TCSP) de la Federal Highway Administration, trazó el sistema de transportación para el corredor de la Ruta 47/Río Kishwaukee luego de haber elaborado un plan de uso de los terrenos dirigido hacia la conservación de los suelos.²³

Un elemento clave del plan maestro consistía en la elaboración de indicadores de sustentabilidad y modelos de crecimiento, que se fundamentaron en los datos técnicos y sobre la comunidad obtenidos mediante sondeos, reuniones y talleres. Los modelos plasmaron escenarios que representaban el uso actual de los

terrenos en el corredor del río Kishwaukee, cómo sería el uso si se construye de acuerdo con los códigos de zonificación existentes, y cómo podría ser si se adoptan medidas basadas en la conservación.

Los indicadores de sustentabilidad estaban diseñados para medir si el corredor ribereño se está desarrollando de acuerdo con los objetivos de conservación, transportación y crecimiento aprobados por la comunidad. Algunos de los indicadores se elaboraron con miras a atender los asuntos relacionados con la calidad del aire y la contaminación lumínica, como, por ejemplo, “¿cuántas noches veraniegas se puede ver la Vía Láctea?” Otro indicador se fundamentó en la cantidad de parejas de grullas en reproducción exitosa. Estas aves contribuyen a la salud general del ecosistema de ese corredor. Y otros indicadores alusivos a la salud del ecosistema se refieren a la cantidad de anfibios, la calidad del agua de la zona y la cantidad de hábitat óptimo.

6.

Aprovechar los servicios ecológicos de la naturaleza

La naturaleza presta muchos servicios importantes, que comprenden desde la filtración del agua hasta la absorción de carbono y la polinización de las plantas. Sin embargo, estos servicios públicos esenciales suelen subestimarse a la hora de establecer políticas, lo que se debe en parte a que no están asociados con costos y beneficios monetarios aceptados. Asignar un valor a los servicios ecológicos puede ser una manera eficaz de estimular la preservación de espacios abiertos y la administración responsable del medio ambiente en una economía basada en el mercado.²⁴

Otro intento innovador de sacar partido al valor de los procesos naturales ha contribuido a la preservación de una de las extensiones de humedales más grandes en la costa este. En el año 2002, la compañía Allegheny Energy le vendió al Servicio de Pesca y Vida Silvestre de los EE.UU. alrededor de 12,000 acres de terreno en el Canaan Valley por el precio de \$16 millones —un precio que estaba a la par con antecedentes de ventas de propiedades comparables.²⁵ No obstante, Allegheny Energy pudo declarar al Servicio de Rentas Internas (IRS por sus siglas en inglés en adelante) que el valor en el mercado de la propiedad ascendía a \$32 millones cuando se incorporan los “activos ecológicos” del terreno. Esto le permite a la compañía de generación de energía reclamar una contribución caritativa de cerca de \$16 millones, la que le ahorra potencialmente varios millones de dólares en pagos de impuestos— un incentivo convincente para disponer del terreno para fines de conservación.

Allegheny Energy contrató la empresa de planificación ambiental Green Vest para que hiciera un cálculo de los activos ecológicos de la propiedad de Canaan Valley, que incluía el valor del terreno como banco de mitigación, su potencial para absorber carbono (es decir, “almacenar” las emisiones de carbono al ambiente) y su valor como espacio público abierto. La Ley de Agua Limpia y otros estatutos ambientales obligan a las compañías e individuos que destruyen humedales o hábitats en un área, a que restauren los mismos en otro lugar. A raíz de este requisito se crearon bancos de mitigación que permiten a los proyectistas depositar y vender derechos para cumplir con las normas legales. Sobre la base de estándares industriales para bancos de mitigación y valores comparables para la adquisición de espacios abiertos, Green Vest logró añadir \$16 millones al valor de la propiedad de Canaan Valley. Además, estudios efectuados anteriormente sobre la absorción de carbono llevaron a la empresa a incluir en la valoración \$15 por tonelada de carbón almacenado y, por consiguiente, añadir \$7 millones al valor de la propiedad.

Quedan problemas por resolver antes de cerrar el trato. El IRS, por ejemplo, necesita evaluar qué tipo y qué cantidad de activos ecológicos se están incluyendo en la propiedad de Allegheny Energy. Esta agencia federal tiene que determinar también con qué autoridad legal la propiedad de Canaan Valley puede actuar

como banco de mitigación. Independientemente de cuál sea la decisión del IRS en este caso, hay otras compañías de generación de energía que han visto el potencial de la valoración de los activos ecológicos y han empezado a examinar la misma para convertir terrenos ecológicamente importantes de cargas tributarias a hábitats rentables y funcionales.²⁶

En otro ejemplo de aprovechamiento de servicios ecológicos para proteger espacios abiertos, el condado de Lee en la Florida articuló un plan de preservación de los mismos encaminado tanto a la protección contra inundaciones como a la provisión de agua potable. Luego de unos meses de lluvia, el condado, por lo regular, necesita drenar las aguas estancadas para proteger a los residentes del área de inundaciones. Sin embargo, esta práctica impide el reabastecimiento de los recursos de agua potable, lo que en último término lleva a la escasez de los mismos durante los meses de poca lluvia. El condado está llevando a cabo ahora un plan para adquirir tractos de terrenos susceptibles a inundaciones con el propósito de almacenar agua para usos posteriores, a la vez de destinar los terrenos a usos recreativos públicos.²⁷ Después de culminar la expropiación y reubicación de varias familias, el distrito restaurará las características y funciones naturales del terreno, lo que impedirá las inundaciones, suministrará agua a los residentes durante los meses carentes de lluvia y ofrecerá posibilidades de recreación.

7.

Contribuir a la preservación de árboles mediante asociaciones público-privadas

Los árboles son componentes importantes de la infraestructura verde de una comunidad. Una población arbórea saludable brinda beneficios ambientales sustanciales, entre los que figuran el aire y agua más limpias, calles más tranquilas, tarifas de energía eléctrica más bajas, temperaturas más frescas y hábitat para la vida silvestre.²⁸ Además, los árboles pueden proporcionar muchas ventajas económicas, como un valor mayor de las propiedades y un costo menor de la acción correctiva relacionada con el aire y el agua. Como señala la organización sin fines lucrativos American Forests dedicada a la promoción de la restauración ambiental mediante la siembra de árboles y forestación urbana, “empleando la conservación de los árboles y la repoblación forestal como instrumento para limpiar el aire, se podrían ahorrar miles de millones de dólares al país, a la vez que mejoraría la calidad de vida de sus ciudadanos”²⁹

La ciudad de Albuquerque en Nuevo Mexico, al igual que otras ciudades en todo el país, está enfrentando fuertes restricciones presupuestarias y hace poco dejó de reemplazar el arbolado viejo. Para lidiar con esta situación, se asoció con la organización no gubernamental local Tree New Mexico para crear la iniciativa de forestación de Albuquerque, conocida en inglés como Albuquerque Tree Initiative. Este programa tiene la misión de levantar fondos para reemplazar árboles y sembrar un arbolado adicional en los parques y otros lugares públicos. La asociación está tratando de aumentar los fondos de la ciudad con donativos corporativos y privados, y fondos provistos por fundaciones; estimulando la adopción de parques y espacios públicos por la comunidad, y ofreciendo oportunidades de voluntariado para residentes locales, grupos y empresas mediante actividades de siembra de árboles.³⁰ (Para más información sobre árboles en escenarios urbanos, véase Principio 4, Política 3.)

Según va cambiando la economía forestal³¹ están surgiendo posibilidades únicas para que los gobiernos y las corporaciones se asocien con las industrias madereras para proteger el terreno boscoso, retener empleos y promover prácticas sustentables de cosecha de madera. Así se unieron, por ejemplo, el Estado de Maryland, el Conservation Fund, el Forestland Group, LLC (Sociedad con Responsabilidad Limitada), y la Glatfelter Corporation en una asociación que se dedica a la protección de 25,000 acres de las áreas de mayor importancia ecológica del Estado. La adquisición juntará 23,000 cuerdas de terreno boscoso existentes, 26 sistemas ribereños mayores y 89 cuencas hidrográficas. Un 85 por ciento de los terrenos seguirá siendo

bosque productivo sujeto a la declaración de servidumbres de conservación que cancelan los derechos de desarrollo, garantizan una economía forestal sustentable y protegen la calidad del agua y otros elementos de los recursos. Los demás acres tendrán que ser adquiridos por el Conservation Fund y luego transferidos al Estado de Maryland una vez esté disponible el financiamiento público.³²

EJEMPLO PRÁCTICO:

Para encontrar ejemplos sobre ordenanzas de forestación urbana, véase el portal cibernético de la región sur del U.S. Forest Service <<http://www.urbanforestrysouth.org/ordinances/index.asp>>.

8.

Permitir que los fideicomisos de terreno sean elegibles para recibir fondos de conservación

Forjar asociaciones con los fideicomisos de terreno puede ser una estrategia excelente para que las agencias gubernamentales logren conservar las tierras de manera fundamental y eficaz.³² Los fideicomisos de terreno, comparados con las agencias gubernamentales, suelen llegar a acuerdos más costo efectivos en lo que se refiere a los terrenos. Por lo regular, estas entidades sin fines de lucro tienen un margen mayor de flexibilidad y discreción a la hora de decidir cómo adquirir derechos sobre terrenos (i.e. de dominio pleno y servidumbres de conservación). Además, es posible que estén en mejores condiciones que las agencias gubernamentales para poder reducir el costo y el tiempo de la transacción. Sin embargo, los fideicomisos de terreno y grupos similares no siempre son elegibles para recibir fondos de conservación. A medida que aumente la presión de desarrollo en la periferia de las zonas metropolitanas, suben también los precios de adquisición de las tierras relevantes en términos ambientales. Permitir que los fideicomisos de terreno sean elegibles para solicitar fondos locales, estatales y federales podría dar paso a la preservación de una mayor cantidad de terrenos por menos dinero.

El nuevo Banco de Conservación de Carolina del Sur permite a los fideicomisos de terreno competir con las agencias gubernamentales por los 8-10 millones de dólares en fondos estatales asignados a la preservación de los terrenos.³³ Este programa a cargo del Estado se diseñó para garantizar que “se seleccionarán los mejores proyectos y terrenos”.³⁴ En aras de evitar que la preservación sea fragmentada, el banco integra criterios de selección para identificar el valor de las propuestas adyacentes a extensos ecosistemas o terrenos protegidos y corredores entre las áreas preservadas. Además, con el propósito de garantizar la fiscalización, el Banco de Conservación está obligado a someter al Estado una descripción anual de todos los préstamos y subsidios aprobados, así como todas las compras de terreno o los derechos sobre terrenos obtenidos mediante fondos bancarios.

9.

Invertir en la economía rural para preservar los suelos productivos

A raíz del auge en la conversión de las tierras agrícolas³⁵ y las dificultades económicas, se les ha hecho difícil a muchas comunidades preservar granjas y tierras productivas y, de esta manera, han puesto en riesgo su rentabilidad y el medio de vida de los agricultores en la periferia metropolitana. Cuando la agricultura no es rentable, la urbanización del terreno se convierte en una perspectiva más atractiva. Por otra parte, a medida

que envejece la población de agricultores y no se encuentran agricultores que compren las tierras, se venden hasta las granjas rentables para urbanizarlas. Las estrategias innovadoras que fortalecen las economías agrícolas locales y preservan los suelos productivos son componentes importantes de un plan de desarrollo inteligente.

Hay nuevas iniciativas agrícolas que sacan partido a la expansión del mercado para los alimentos que tengan una calidad superior y se hayan producido localmente, así como para productos altamente especializados como los cultivos orgánicos.³⁶ Estas empresas, a menudo pequeñas, circunvalan el procedimiento común de hoy día de cultivar los productos alimentarios para los mercados grandes con unos márgenes de ganancia muy estrechos. En lugar de eso, venden sus productos directamente a las áreas metropolitanas cercanas mediante mercados agrícolas, proyectos agrícolas auspiciados por miembros de la comunidad conocidos en inglés como *community supported agriculture*, y otros programas locales. El Departamento de Agricultura de los EE.UU. informa que la cantidad de mercados agrícolas ha aumentado en un 79 por ciento desde el año 1994 hasta el 2002, con más de 3,100 mercados activos en el año 2002.³⁷ El renacer de estos mercados es una estrategia prometedora para mantener a los agricultores en el negocio y poner las tierras agrícolas fértiles a producir por medio del fortalecimiento de la economía de un área dada.

El condado de King en Washington sostiene los suelos productivos locales a través de la mediación de contactos entre una nueva generación de granjeros y los propietarios de terrenos que desean vender o arrendar su propiedad para fines agrícolas.³⁸ Este programa, apodado FarmLink, se creó con miras a preservar la pequeña pero apreciada economía agrícola del área y lo que le quedaba de carácter rural. Mediante las once conexiones logradas desde el año 2000, el condado espera que FarmLink inicie a residentes urbanos en la producción agrícola y, por consiguiente, incremente el apoyo a la preservación de terrenos agrícolas. Como señaló el procurador de granjas de ese condado, Steve Evans, FarmLink contribuye también a que las granjas locales “protejan los hábitats y la calidad de agua, y produzcan alimentos que posiblemente sean más saludables, más frescos y más sabrosos”.³⁹

10.

Aplicar métodos innovadores en el proceso de aprobación de permisos para proteger áreas ambientalmente críticas

La ciudad de Long Branch en Nueva Jersey se apoya en los principios del desarrollo inteligente para volver a invertir en su comunidad costera y preservar las ventajas ecológicas y económicas de su litoral marítimo. Esta nueva orientación se inició cuando se le concedió a la ciudad mayor flexibilidad al amparo de la ley estatal para el manejo de la zona costanera para poder evaluar los planes de desarrollo de manera integrada (tomando en cuenta simultáneamente varios lotes de terreno) en vez de revisarlos lote por lote, como solía hacerse.⁴⁰ Esta flexibilidad, que se conoce como aprobación de permisos en base a sectores, le permitió a Long Branch evaluar el desarrollo económico y la protección de hábitat en conjunto a la hora de determinar el curso de los proyectos futuros del litoral costero.

En el año 1995, un proyectista sometió un plan de área para Long Branch encaminado a crear varios sectores de desarrollo que tendrían una combinación de usos —residencial, comercial de venta al detal y de oficinas— junto con un embarcadero redesarrollado.⁴¹ Este plan tenía el propósito de contribuir a la transformación de la zona costanera en un atractivo durante todo el año y no sólo por temporadas. Según el plan, la creación de un desarrollo compacto con usos combinados a lo largo de la costa concentraría el terreno edificado en una porción más pequeña del litoral. Por consiguiente, se preservaría un área costera mayor de lo que hubiese sido posible de acuerdo al plan actual.

Sin embargo, la ley para el manejo de la zona costanera de Nueva Jersey representaba un obstáculo a la creación de un plan para usos combinados porque impedía que los funcionarios de los organismos reguladores evaluaran los planes en base a sectores. Por medio del plan estatal de redesarrollo, Long Branch y la comisión estatal de planificación lograron convencer al Departamento de Protección Ambiental de Nueva Jersey a que el plan basado en sectores podía cumplir con ambos objetivos, tanto el de preservar la integridad ecológica de la zona costera como el de estimular el desarrollo económico.

Luego de Long Branch haber obtenido buenos resultados, el Estado de Nueva Jersey ha incorporado la aprobación de permisos en base a sectores en la reglamentación estatal. El Estado ha recibido, también, aprobación federal para que esta norma forme parte de su plan de manejo de la zona costanera según regido por el Acta para el Manejo de la Zona Costanera de los EE.UU.

¹ U.S. Department of Agriculture. Natural Resource Inventory. <<http://www.nrcs.usda.gov/technical/land/nri01/>>.

² Ibid.

³ Trust for Public Land and Land Trust Alliance. *Land Vote 2002: Americans Invest in Parks and Open Space*. Boston: Trust for Public Land, 2003.

⁴ William Fulton and Linda Hollis. "Open Space Protection: Conservation Meets Growth Management". Washington D.C.: Brookings Institution Center on Urban and Metropolitan Policy, 2002.

⁵ U.S. Department of Agriculture. Natural Resource Inventory <<http://www.nrcs.usda.gov/technical/land/nri01/>>.

⁶ Ibid.

⁷ Trust for Public Land. *The Economic Benefits of Parks and Open Space*. San Francisco: Trust for Public Land, 1999.

⁸ U.S. Environmental Protection Agency. *The Transportation and Environmental Impacts of Infill versus Greenfield Development: A Comparative Case Study Analysis*. Washington, D.C.: EPA, 1999. <http://www.epa.gov/smartgrowth/pdf/infill_greenfield.pdf>.

⁹ Office of the Press Secretary, White House. "President Signs Brownfields Bill" <<http://www.whitehouse.gov/news/releases/2002/01/20020111-3.html>>.

¹⁰ U.S. EPA. "Saving Open Space, Revitalizing Brownfields: St. Louis Development Corporation". <http://www.epa.gov/smartgrowth/st_louis.htm>.

¹¹ Community Preservation Coalition <<http://www.communitypreservation.org/PotentialUses2.htm>>.

¹² U.S. EPA. "Drinking Water Infrastructure Needs Survey" <<http://www.epa.gov/safewater/needs.html>>.

¹³ Chesapeake Bay Commission y Trust for Public Land. *Keeping Our Commitment*. Richmond, Va: Chesapeake Bay Commission, 2001.

¹⁴ New Jersey Department of Environmental Protection. "DEP Commissioner Campbell Announces Green Acres Open Space Priorities" <http://www.state.nj.us/dep/newsrel/releases/03_0107.htm>.

¹⁵ Véase <http://www.westwindsornj.org/openspace_maneely.html>.

¹⁶ Steve Jandoli, New Jersey Department of Environmental Protection, Green Acres Program. Discusión con el autor, junio de 2003.

¹⁷ Land Trust Alliance and Trust for Public Land, 2003.

¹⁸ Theodore Weber y John Wolf. "Maryland's Green Infrastructure: Using Landscape Assessment Tools to Identify a Regional Conservation Strategy". *Environmental Monitoring and Assessment* 63 (2000): 265-277.

¹⁹ Ibid.

²⁰ Ibid.

²¹ Ibid.

²² Steven Trombulak y Christopher Frissel. "Review of Ecological Effects of Roads on Terrestrial and Aquatic Communities". *Conservation Biology* 14,.1. (2000): 18-30.

²³ Kishwaukee River Corridor Land Use and Transportation Plan <<http://www.cdfinc.com/Rt%2047-Kish%20Report.htm>>.

²⁴ Robert Costanza et.al. "The Value of the World's Ecosystem Services and Natural Capital". *Nature* 387. 1999: 253-260.

²⁵ Katherine Ellison. "Land and Eco-Assets for Sale". *Washington Post* 24 de enero 2002.

²⁶ Doug Lashley, President, Green Vest. Discusión con el autor, junio del 2003.

²⁷ Chad Gillis. "Lee County Smart Growth Director: Less Drainage Would Be Helpful for Parts of the County". *Naples Daily News* 15 de junio de 2002.

²⁸ U.S. Forest Service. *Forestry Report R8-FR 17* <<http://www.dnr.state.md.us/forests/publications/urban.html>>.

²⁹ American Forests. *Urban Ecosystem Analysis: Mecklenburg County, North Carolina, Calculating the Value of Nature*. Washington, D.C.: American Forests, 2003.

³⁰ Tree New Mexico <<http://www.treenm.com/6PROGRAM.htm#ati>>.

³¹ Associated Press. "For Sale: Prime Timberland in the South". 5 de agosto de 2003. Disponible en <<http://www.usforestcapital.com/index.htm>>.

³² Para más información sobre las ventajas de tener un fideicomiso de terreno como socio, véase el primer volumen de *Cómo alcanzar el desarrollo inteligente: 100 políticas para su implantación*.

³³ South Carolina Legislature <<http://www.lpitr.state.sc.us/code/t48c059.htm>>.

³⁴ Dominic Parker. *Cost Effective Strategies for Conserving Private Land*. Bozeman, MT: PERC, 2002.

³⁵ Entre los años 1992 y 1997, un promedio de más de un millón de acres de terreno agrícola se urbanizó por año.

Fuente: U.S. Department of Agriculture. National Resources Inventory

<http://www.nrcs.usda.gov/technical/NRI/1997/summary_report/table8.html>.

³⁶ Patty Cantrell y Jim Lively. *The New Entrepreneurial Agriculture*. Michigan Land Use Institute, 2002.

³⁷ USDA. Farmer's Markets Facts <<http://www.ams.usda.gov/farmersmarkets/facts.htm>>.

³⁸ Patty Cantrell. "Seattle Gets to Farmland Preservation Through Great Food". Michigan Land Use Institute, 2002. <<http://www.mlui.org/growthmanagement/fullarticle.asp?fileid=16376>>.

³⁹ Ibid.

⁴⁰ Peter Buchsbaum. *Long Branch Permit Coordination Case Study*. Cambridge, Mass.: Lincoln Institute of Land Policy, 2002.

⁴¹ Ibid.

Capítulo Siete

FORTALECER Y DIRIGIR EL DESARROLLO DE LOS TERRENOS HACIA COMUNIDADES EXISTENTES

Muchas comunidades han experimentado una rápida expansión de sus márgenes a medida que el crecimiento se alejaba del centro urbano y de los primeros anillos suburbanos y se dirigía hacia desarrollos nuevos en la periferia. Cada vez más comunidades están reconociendo ahora las consecuencias adversas del abandono de los vecindarios tradicionales, carreteras, escuelas, aceras, servicios de agua y alcantarillado, y demás infraestructura, sólo para reconstruir todo más afuera.

El desarrollo inteligente dirige la construcción hacia las comunidades que ya cuentan con los servicios de infraestructura. La meta es aprovechar los recursos que ofrecen los vecindarios existentes y preservar el valor de la inversión pública y privada ya realizada en estas áreas. En muchos casos, los vecindarios ya establecidos pueden acomodar bastante del crecimiento requerido por las comunidades mediante la edificación de relleno urbano, el redesarrollo de lugares identificados como *brownfields* y la rehabilitación de estructuras existentes.

Sin embargo, hay una serie de barreras que obstaculizan el desarrollo en las comunidades existentes e incentivos que propician el mismo en la periferia metropolitana, por lo que la construcción en las áreas no desarrolladas se torna relativamente atractiva para los proponentes de proyectos. Las normas legales para el uso de los terrenos, como los requisitos de zonificación y lotificación, suelen facilitar la construcción en las áreas no desarrolladas. Estos sitios tienen pocas restricciones, o ninguna, y no habrá muchos residentes que puedan poner objeciones a la construcción nueva. A menudo, el sector público subsidia el costo de la construcción en un área no desarrollada de distintas maneras, entre las que figura la provisión de redes de carretera, agua y alcantarillado y el método de promediar las tarifas, lo que puede subestimar el costo real por unidad de la expansión.

Hay una serie de posibilidades para empezar a establecer un equilibrio entre los proyectos en áreas no desarrolladas y la edificación de relleno, y ayudar a canalizar las nuevas inversiones de dinero hacia el fortalecimiento de los vecindarios ya establecidos. Las siguientes políticas están diseñadas para tratar algunos de estos temas y aportar ideas y herramientas para fortalecer y dirigir el desarrollo hacia comunidades existentes.

1.

Estimular la creación de distritos de mejoramiento de negocios

El mecanismo de establecer distritos de mejoramiento de negocios conocido en inglés como *business improvement districts* (BID en adelante) se usa mucho como herramienta para estimular la inversión y revitalización en áreas seleccionadas. Aunque varíen las normativas legales estatales y locales requeridas para implantar este tipo de enfoque, los BID están diseñados conforme a un conjunto de principios. Por lo regular, los gobiernos locales trabajan mano a mano con los dueños de propiedades comerciales para crear un distrito especial dentro de una comunidad. De acuerdo con el alcance de las leyes estatales o locales que autorizan los BID, el gobierno local o una organización independiente sin fines lucrativos cobra entonces una patente especial de los comercios. Estos recaudos se usan para complementar los servicios públicos existentes y fomentar mejoras para los comercios localizados dentro del distrito. El organismo rector del BID es generalmente una junta de directores que se compone de líderes del sector comercial y del gobierno local. Recientemente, como respuesta al temor expresado sobre la gobernación a puertas cerradas de algunos BID, se redactaron estatutos especiales para garantizar un proceso transparente de participación comunitaria. Las actividades de los BID incluyen usualmente algún tipo de mantenimiento u ornato, mejoras relacionadas con la seguridad y el mercadeo del distrito. No obstante, la meta básica de los BID está encaminada a mejorar o vigorizar el distrito y a fomentar actividades comerciales adicionales.

En el año 1996 había cerca de 15,000 distritos de mejoramiento de negocios en todos los Estados Unidos de Norteamérica.¹ Algunos de los ejemplos más conocidos son el Times Square BID en Nueva York², y los BID del Golden Triangle y del Centro Urbano del Distrito de Columbia en Washington D.C.³ En estos distritos se unieron los sectores industriales y comerciales con los funcionarios de la ciudad para estimular una reinversión de envergadura en sus respectivas áreas.

La utilidad del modelo BID no se limita a áreas urbanas extensas. Hay muchos pueblos pequeños que ya están familiarizados con esta herramienta. Los BID siguen surgiendo en muchos tipos de comunidades, desde ciudades de tamaño mediano, como el centro urbano de Milwaukee hasta comunidades más pequeñas como Monterey Park en California; Norfolk en Virginia, y Yonkers en Nueva York.⁴

2.

Establecer áreas de financiamiento preferencial para dirigir el desarrollo hacia las comunidades ya establecidas

El lugar al que los funcionarios locales asignan los fondos públicos puede ser tan importante como la manera en la que los asignan. Puesto que los desarrollos privados dependen de que el sector público proporcione la infraestructura y los medios de transporte que apoyen los nuevos proyectos de construcción, los fondos públicos pueden servir de instrumento eficaz para guiar y dirigir el desarrollo hacia las comunidades establecidas. En aras de aprovechar plenamente este potencial latente, algunos estados y ciudades están estableciendo áreas de financiamiento preferencial (PFA en adelante por sus siglas en inglés) para dirigir eficazmente la inversión pública.

Sorprende lo sencillo que es el enfoque de establecer PFA. Una entidad gubernamental designa un perímetro geográfico como "área preferencial" para el financiamiento de la infraestructura. Esta medida actúa como

incentivo para atraer y retener capital de mercado. Si bien se permite la construcción fuera de las PFA, no se subsidia la misma mediante recursos públicos. Este sistema tiene varias ventajas: las localidades evalúan las áreas designadas para desarrollos futuros y establecen un orden de prioridad. Las prioridades envían señales claras al mercado respecto al lugar donde se apoyarán los proyectos de construcción y, de esta manera, el proceso de desarrollo se torna más previsible. Los contribuyentes se benefician de un uso más estratégico de los fondos públicos, lo que puede mejorar el rendimiento de las inversiones y reducir los costos.

Tanto los gobiernos estatales como los locales pueden implantar la designación de un PFA. En el año 1997, el Estado de Maryland aprobó la ley conocida como Smart Growth Priority Funding Areas Act.⁵ Ciudades como Austin en Texas y Sacramento en California han empezado también a implantar variantes del modelo PFA para dirigir el desarrollo hacia comunidades establecidas. Según la ley de Maryland, los funcionarios locales designan las áreas donde aspiran a que la inversión estatal apoye el crecimiento futuro. A partir de entonces se les confiere prioridad a las áreas especificadas para la mayoría de los programas estatales de financiamiento, incluso dinero para el transporte, sistemas de agua y alcantarillado, y desarrollo económico. La legislación articula criterios claros para la designación de las áreas y la distribución de los recursos públicos, y les exige a los planificadores estatales mantener un mapa actualizado de las áreas preferenciales para el Estado.

Para que estas gestiones surtan buenos resultados, es imperativo que las entidades que distribuyen los recursos públicos para la infraestructura, como los fondos asignados a agua, alcantarillado y transportación, coordinen sus actividades y concentren los recursos de manera que las PFA reciban consideración preferencial respecto a todos los recursos especificados. Sin coordinación o longevidad, es poco probable que un PFA atraiga una inversión significativa en las áreas designadas por parte del sector privado.

3.

Ofrecer programas para asegurar la propiedad residencial contra la desvalorización

Los programas para asegurar la propiedad residencial contra la desvalorización conocidos en inglés como *home equity assurance programs* (HEAP en adelante) se han implantado con éxito en varias comunidades para frenar la ola del éxodo de la clase media, restaurar la confianza de los dueños de una casa en el mercado local de vivienda y revitalizar las comunidades en transición, tanto reteniendo los propietarios de una residencia como atrayendo nuevos residentes y negocios. Un HEAP es un mecanismo que las comunidades pueden aplicar para asegurarles a los dueños de una vivienda que su mayor activo —su hogar— no perderá valor debido a las condiciones demográficas cambiantes, los trabajos de revitalización, los proyectos de relleno urbano o la construcción de la infraestructura de transportación.

Todos los HEAP examinados en un informe de Liz Hersh sometido en el año 2001 a la organización 10,000 Friends of Pennsylvania se administraban como programas gubernamentales o mediaban organizaciones comunitarias sin fines lucrativos.⁶ Este breve informe es un recurso valioso para los gobiernos locales y otras organizaciones interesadas en saber más sobre los HEAP existentes y las maneras en las que se podría estructurar uno. El informe concluye que asegurar el valor de la propiedad residencial parece ser lo más eficaz en las comunidades relativamente estables que enfrentan una transición y donde la mayoría son dueños de una vivienda.

En el HEAP, la entidad a cargo designa áreas que corren el riesgo de decaer o están seleccionadas para desarrollo adicional. Dentro de estas áreas se aseguran las propiedades residenciales contra una desvalorización. En aras de permitir que los cambios o los nuevos proyectos se integren plenamente en el tejido del vecindario, se limitan los términos del seguro a un período de tiempo razonable (por lo regular cinco

años). El HEAP puede ser financiado a través de varios mecanismos, entre los que se encuentran bonos, ingresos generales del erario, contribuciones especiales sobre la propiedad o, incluso, una asociación con el sector privado.

El primer HEAP empezó en el año 1977 en Oak Park, Illinois, un suburbio antiguo del anillo interior de la periferia de Chicago, como respuesta a los temores relativos a cambios en las condiciones demográficas de la comunidad (muchos residentes pensaban que la densificación afectaría el valor de su propiedad). El seguro se basó en fondos generados mediante un pequeño impuesto sobre el valor de la propiedad residencial para asegurarla contra la desvalorización provocada por los proyectos de construcción nuevos. Los programas en Illinois se financian mediante un impuesto sobre la propiedad que se atribuye a todos los dueños de una vivienda propia en el área de servicio. La viabilidad de ese impuesto como base del financiamiento de los HEAP depende en gran medida de que la entidad gubernamental tenga la autoridad y la voluntad de cobrar impuestos. Las tasas impositivas en Illinois fluctúan entre un 0.08 y un 0.12 por ciento. En las áreas participantes, una mayoría de los residentes votó mediante referéndum a favor del programa.⁷ El programa de Oak Park no ha tenido que pagar ni por una sola reclamación, y la comunidad sigue prosperando dentro de la región metropolitana de Chicago.⁸

Los HEAP por sí solo no están concebidos, ni se han proyectado, como mecanismo para rescatar los vecindarios con múltiples problemas que ya están sufriendo un proceso prolongado de decadencia. La experiencia de Baltimore con el área de Patterson Park demostró que lo que motivaba a la gente a abandonar el vecindario era la amenaza a la calidad de vida, no la baja anticipada del precio de la reventa de su hogar. El programa no fue tan eficaz como esperaban sus fundadores.⁹ Sin embargo, los HEAP implantados como parte de un programa más amplio de medidas a beneficio de la comunidad pueden contribuir a retener a los residentes y facilitar los cambios planeados en la comunidad, como la densificación mediante la edificación de relleno o la incorporación de instalaciones de transporte adicionales en o cerca de los vecindarios residenciales.

4.

Establecer una administración de terrenos

En las ciudades y los pueblos a través de todo el país hay muchas comunidades que se ven afectadas por su aspecto de deterioro y decadencia a medida que las edificaciones abandonadas y propiedades vacantes languidecen. En las comunidades que tienen muchas propiedades desocupadas, uno de los mayores obstáculos para devolverlas a un uso productivo es la ineficacia de los procedimientos de ejecución pública de bienes y los trámites de enajenación. A pesar de que haya mucha discrepancia entre las maneras de regir estos procedimientos en los diferentes estados, la mayoría de los trámites de enajenación tienen la desventaja de verse afectados por requisitos de espera muy onerosos y por restricciones legales que complican el proceso de lograr la transferencia de un título.¹⁰ Por consiguiente, muchos funcionarios locales prefieren dejar las propiedades gravadas vacantes en vez de iniciar la difícil encomienda de devolverlas a un uso productivo. Como resultado, las propiedades se quedan abandonadas por muchos años, propagan la depresión por toda la comunidad y sangran el presupuesto de los gobiernos locales.

Una manera de enfrentar los problemas inherentes a las propiedades abandonadas y vacantes consiste en crear una administración de terrenos, conocido en inglés como *land bank authority* (LBA en adelante), diseñada para administrar y devolver estas propiedades a un uso productivo. Dependiendo de la legislación habilitadora provista por el Estado, una LBA puede servir de centro de intercambio de información tanto relativo a las propiedades de dominio público como acerca de las propiedades sobre las que pesa algún tipo de gravamen público, incluso por cargos y gravámenes por impuestos y servicios o por infracción de códigos.

Cuando se trata de propiedades públicas, la entidad gubernamental que tiene el título en su haber puede traspasarlo a la LBA por una cantidad nominal de dinero y, de esta manera, le permite a ésta volver a transferir un título limpio a proyectistas privados o individuos interesados. En el caso de propiedades que tienen obligaciones, la LBA puede hacerse cargo de cualesquiera deudas públicas y proceder con los trámites de ejecución de la propiedad gravada, librar el título de las obligaciones y poner la propiedad en venta. En ambos casos, la LBA actúa como una especie de corredor público de bienes raíces que identifica las propiedades disponibles y las devuelve a la productividad. Además, puede hacer transacciones con las propiedades después de haber limpiado el título con el propósito de agrupar parcelas más grandes para proyectos futuros de construcción. Una LBA se puede estructurar de diferentes maneras: algunas pertenecen a una sola jurisdicción, otras se crean mediante un acuerdo entre una ciudad y un condado.

Hay varias ciudades —entre ellas Atlanta en Georgia, Cleveland en Ohio y Flint en Michigan— que han creado variantes del modelo de LBA. La ciudad de Atlanta, en conjunción con el condado circundante de Fulton, creó el County/City of Atlanta Land Bank Authority (también conocido como Atlanta LBA) para hacer un inventario y disponer de propiedades con atrasos en el pago de impuestos en toda la región. Como parte de su misión, el Atlanta LBA mantiene este inventario al día y ofrece información actualizada a entidades públicas y privadas interesadas. Además, gracias a la aprobación de una ley orgánica especial, la Atlanta LBA aplica ahora un procedimiento judicial particular para limpiar el título de propiedades gravadas. Con ello se les garantiza a los titulares futuros que se ha cumplido con la debida notificación y proceso de ley para protegerlos de posibles recusaciones posteriores. La Atlanta LBA puede brindar esta seguridad a la vez que, simultáneamente, apresura todo el proceso y, de esta manera, aminora el riesgo y el costo para posibles proponentes de proyectos de construcción de comunidades.¹¹

EJEMPLO PRÁCTICO:

Cuando se planifica la reforma de los procedimientos estatales o locales para ejecutar bienes inmuebles, cabe incorporar como mínimo las siguientes partes interesadas en el proceso:

- Los representantes de las entidades locales de recaudación de impuestos tienen experiencia con el sistema de ejecución pública de bienes gravados; por lo tanto, son una fuente de información valiosa alusiva a lo que se necesita cambiar y lo que está funcionando bien en la actualidad.
- Los abogados gubernamentales locales tienen información sobre la autoridad estatutaria existente y los requisitos constitucionales para la enajenación de bienes.
- Los representantes de las entidades locales a cargo del desarrollo de la comunidad argumentarán a favor de la reforma por los impactos de las propiedades vacantes.
- Los representantes de compañías locales de seguros de título entienden qué medida de certeza requerirán las compañías de seguros de título en lo relacionado con los procedimientos locales de enajenación antes de asegurar los títulos de las propiedades dispuestos.

Fuente: Frank S. Alexander. *Renewing Public Assets for Community Development*. Un informe para la Local Initiatives Support Corporation (New York: LISC, 1 de octubre de 2000).

5.

Crear un programa que garantiza el financiamiento del desarrollo

Las comunidades más antiguas tienden a iniciar el programa de revitalización a través de una serie de proyectos catalíticos, que incluyen grandes obras de infraestructura o el desarrollo de lugares comerciales. El propósito de estos proyectos es estimular el desarrollo de la comunidad mediante mejoras en el ambiente físico. Desafortunadamente, estas iniciativas suelen conllevar proyectos costosos financiados en gran medida por la comunidad misma. Además, no necesariamente desembocan en el tipo de revitalización concebido porque hacen muy poco para establecer confianza entre la comunidad y los prestamistas privados de capital que son los que poseen los fondos de capital que se quieren diligenciar.

Para la mayoría de los prestamistas, todos los elementos del desarrollo se pueden reducir a la razón entre riesgo y rendimiento. Por consiguiente, los funcionarios que están buscando inversión de capital privado en sus comunidades tienen que centrar por lo menos parte de su esfuerzo en la reducción de los riesgos asociados con el desarrollo. Una manera de atender el problema de la relación entre riesgo y rendimiento sin sacrificar demasiados recursos públicos, consiste en un programa que garantiza el financiamiento del desarrollo conocido en inglés como *development finance insurance program* (DFI en lo que sigue).

Este programa se rige por los mismos principios fundamentales que constituyen la base de cualquier sistema de seguro contra riesgos. Un gobierno local tendría que crear una fuente de capital y usarla para asegurar a los prestamistas privados contra el riesgo de sufrir pérdidas relacionadas con el financiamiento de proyectos de construcción designados como catalizadores del desarrollo de la comunidad. La clave del programa es que un fondo de DFI de una comunidad no se invierte directamente en el proyecto en sí. Por el contrario, el gobierno local trabaja en asociación con determinados prestamistas privados y promotores de proyectos con miras a crear una cartera de financiamiento que comprende capital privado para cubrir los costos del proyecto de desarrollo. El gobierno local usa el fondo como especie de depósito al que los prestamistas pueden recurrir en caso de incumplimiento de pago de un préstamo privado de construcción.

Un programa de DFI ofrece varios beneficios importantes. La ventaja más evidente consiste en que protegen los escasos fondos públicos, a la vez que permiten a las comunidades facilitar importantes proyectos de desarrollo. Así que cuando las entidades prestatarias privadas se muestran reacias a financiar proyectos de usos combinados en comunidades más antiguas por temores fundamentados en las prácticas prestatarias convencionales, un DFI puede reducir la brecha entre riesgos y ganancias.

A medida que los funcionarios públicos desarrollan su participación financiera al reducir los riesgos asociados con el desarrollo de proyectos de construcción, mejoran su comunicación con los promotores privados que comparten los mismos intereses. Estos programas persiguen el propósito de estimular la inversión; sin embargo, por su naturaleza tienden a involucrar más actores y culminan en una estructura de negociación más compleja que usa múltiples fuentes de activos, deudas, etcétera. Cabe procurar que el programa no termine en última instancia con un plazo de tiempo más largo (y más costoso) de desarrollo y, de esta manera, invalide algunas de sus ventajas.

Un fondo de DFI de la comunidad serviría de “reserva compensatoria” en el caso de proyectos en los que el valor del monto principal financiado sea mayor que el valor del terreno del proyecto no terminado. Además, los funcionarios de la ciudad deberían incorporar políticas de reducción de riesgos en un programa de DFI en aras de minimizar el riesgo por medio de la selección del proyecto y del proponente. Los programas de DFI deberían integrar una amplia variedad de partes interesadas en el proceso, que incluye a los prestamistas y proyectistas privados, representantes de los intereses comunitarios y sin fines lucrativos, e integrantes del

sector comercial local. Si los funcionarios de la ciudad recogen el insumo de estos grupos, ayudarán a asegurar que el programa de DFI fomente proyectos beneficiosos para la comunidad entera con el apoyo de amplios sectores.

6.

Elaborar un análisis de mercado orientado en los atractivos con miras a estimular la inversión comercial y de venta al detal en las comunidades desprovistas de servicios

Muchas comunidades, en particular aquellas que han experimentado una reducción de la población, también han perdido inversión comercial y de venta al detal y, como resultado, han dejado los mercados desprovistos de abastecimiento. Esto se debe en gran medida a los análisis tradicionales de mercado que llegan a la conclusión que las comunidades antiguas con alta concentración de familias de escasos a moderados ingresos carecen del poder adquisitivo necesario como para sostener las tiendas y los negocios. Estos análisis suelen limitar su atención al ingreso familiar promedio mientras que ignoran la densidad poblacional de las áreas urbanas. De hecho, en muchas áreas suburbanas a través de todo el país se están construyendo demasiadas tiendas, y los centros urbanos son un mercado sin explotar. Este mercado urbano no está lo suficientemente abastecido como para satisfacer las necesidades de compra cotidianas y representa una oportunidad para los comerciantes. Los detallistas nacionales han empezado a darse cuenta y obran conforme a eso.

Michael Porter de la Harvard Business School indica que las poblaciones urbanas no siempre tienen un alto ingreso per cápita, pero representan un enorme poder adquisitivo neto. En un artículo del *Harvard Business Review* del año 1995, Porter examinó los atractivos pasados por alto en las comunidades más antiguas y céntricas: ubicación estratégica, demanda local, integración dentro de la concentración demográfica regional y recursos humanos disponibles.¹² De acuerdo a Potter, estos atractivos, si se presentan bien, son claves para educar a los sectores comerciales y de venta al detal en torno a las oportunidades latentes de las ciudades céntricas y los mercados de los antiguos anillos suburbanos.¹³ Él señala que la ubicación céntrica de muchas comunidades tradicionales dentro del área metropolitana ofrece ventajas excepcionales para el sector comercial, como lo es el acceso a un mercado de mano de obra diestra. Bien presentada y mercadeada, esta información puede atraer la inversión y ayudar a los líderes de la comunidad a vencer los obstáculos del desarrollo de nuevas actividades comerciales.

Un grupo de investigación del Instituto Brookings que analizó la comunidad de Austin en la región metropolitana de Chicago demostró, por ejemplo, que los residentes locales generaron cerca de 98.2 millones en compras de comestibles fuera de la comunidad por la falta de detallistas de estos productos.¹⁴ Este tipo de información es valiosa para atraer tiendas de comestibles adicionales, cuya presencia es un factor estabilizador para las comunidades en cualquier lugar.

EJEMPLO PRÁCTICO:

En Minneapolis se incorporó un análisis de mercado de la comunidad en el Plan Maestro de Área del entorno de la 46th & Hiawatha Station. El plan y el análisis de mercado abordan el uso de los terrenos, el diseño urbano, la infraestructura pública y los servicios localizados dentro de un radio de media milla de una estación de tren urbano, y se contrató a un consultor para evaluar en qué medida el mercado puede sustentar diversos usos del suelo dentro de ese radio de media milla del proyecto de transporte colectivo de tren urbano de la calle 46. Este análisis de mercado identifica oportunidades comerciales para varios usos de suelo en el futuro. Además, hace un resumen y discute las conclusiones alusivas al mercado y aspectos de implantación.

7.

Estimular la edificación de relleno mediante la adopción de normas y prácticas innovadoras para manejar las aguas pluviales

Las actividades de construcción, tanto durante y después de construida la obra, se mencionan como factores que empeoran el efecto de las aguas pluviales.¹⁵ Los sedimentos del lugar de la obra, escombros y sustancias químicas toman acceso a las corrientes de agua cuando cae mucha lluvia. Cuanto más terreno en una cuenca hidrográfica esté edificado, menos lluvia se infiltra al subsuelo, lo que aumenta la cantidad de escorrentías que eventualmente llegan a los cuerpos de agua receptores.

Si bien hay localidades que todavía invierten en alcantarillas pluviales, sistemas de cañería y áreas extensas de retención, muchas otras exigen a los proyectistas que en sus obras de construcción se tomen medidas de control de las aguas pluviales. La instalación de charcas de retención y áreas de infiltración son prácticas comunes que se han incluido en los reglamentos locales. Sin embargo, a los promoventes de proyectos de construcción en las áreas urbanas les parece que las disposiciones legales que rigen el manejo de las escorrentías en el sitio de la obra representan un obstáculo al redesarrollo, la edificación de relleno y los proyectos más compactos. Muchas veces, el terreno que se requiere para el manejo de las escorrentías no está disponible o su precio es prohibitivo. Además, las normativas que limitan la cantidad de superficie impermeable que se pueda construir en un lugar de obra desalientan tanto la construcción en las áreas urbanas como el desarrollo compacto. Una reglamentación inflexible del manejo de las aguas pluviales aplicada a las áreas urbanas puede tener el efecto no intencionado de empeorar la calidad del agua porque impulsa la construcción hacia las áreas periféricas no desarrolladas.

Afortunadamente existen opciones innovadoras que propician el redesarrollo y el control de las aguas de lluvia. En el año 2002, la ciudad de San Diego adoptó una política que permite a los promoventes de proyectos de redesarrollo en los espacios urbanos vacantes compartir los gastos de la mitigación de las escorrentías en vez de hacerlo individualmente en el sitio de la obra. En lugar de exigir medidas para cada proyecto en particular, el Plan Estándar de Mitigación de las Escorrentías Urbanas permite a los proyectistas contribuir a la mitigación de las aguas pluviales que sirve a toda la cuenca de drenaje. Los ingenieros estiman que los proyectos de construcción individuales pueden lograr ahorros de hasta \$40,000 cuando participan en un programa compartido de control de escorrentías.¹⁶ El Low Impact Development Center, una organización sin fines lucrativos dedicada a la protección de los recursos de agua mediante técnicas de diseño en el sitio, está auspiciando investigación sobre técnicas de desarrollo de bajo impacto que requieran menos espacio.¹⁷ Una de estas técnicas consiste en mejorar las propiedades del suelo de manera que las áreas ajardinadas compactas absorban y retengan las aguas de lluvia sin provocar inundaciones o daño a las estructuras adyacentes.¹⁸

Las jurisdicciones locales se están enterando de las diferentes maneras de atender los problemas de escorrentías y drenaje asociados con los proyectos de construcción y están examinando posibilidades de mitigación fuera de la obra. Esta alternativa torna los pequeños proyectos de edificación de relleno más viables y representa una oportunidad de ubicar las instalaciones de mitigación de una manera que pueda servir a múltiples proyectos.¹⁹ A cambio de la mitigación fuera de la obra, las jurisdicciones podrían aumentar los niveles de densidad permitidos en el centro de la ciudad y las áreas designadas. En este caso, el municipio se haría responsable de mantener la calidad del agua en esta cuenca en particular.

8.

Aumentar el desarrollo orientado hacia el transporte colectivo mediante la integración de subestaciones en las líneas establecidas y la modificación de las estaciones existentes

Las comunidades no siempre se fijan en el potencial de las instalaciones del transporte colectivo ya establecidas para estimular desarrollo adicional. Es posible que las estaciones de los medios de transporte con un diseño adecuado y bien ubicado aumenten el valor de las propiedades circundantes y propicien más desarrollo residencial, comercial y de venta al detal.²⁰ Añadir o renovar estaciones es una manera rentable de fomentar el desarrollo orientado hacia el transporte colectivo. Como la línea ya está establecida, se puede evitar el proceso intensivo en inversión de capital requerido para desarrollar un sistema nuevo. Añadir estaciones o mejorar las existentes genera muchas de las mismas ventajas para una comunidad que un sistema de transporte colectivo nuevo.

Los funcionarios en Washington, D.C., ya han empezado a sacar provecho del extenso sistema de Metro de la ciudad para estimular desarrollo adicional alrededor de muchas de las estaciones de la ciudad. A lo largo de la Línea Roja están ubicando una estación de Metro adicional en la New York Avenue, en el corazón del núcleo urbano. La nueva estación conectará a los residentes locales con los servicios del centro y facilitará el establecimiento de más tiendas y negocios en todos los vecindarios circundantes.

La perspectiva de tener una estación nueva ya ha empezado a atraer inversión de capital en el área, ha aumentado así el valor de las propiedades y ha estimulado nuevos desarrollos residenciales. Un grupo de propietarios privados de bienes inmuebles acordó pagar colectivamente \$25 millones (mediante la imposición de un tributo especial sobre la propiedad por un período de 30 años) para construir la estación, y, además, están donando el terreno a la Metropolitan Area Transit Authority de Washington (WMATA). Se complementó este dinero con \$31 millones de fondos federales y \$34 millones de contribuciones de la ciudad. La inversión pública en el área incluye \$100 millones en fondos federales para la nueva sede del U.S. Bureau of Alcohol, Tobacco, Firearms and Explosives en un terreno vacante perteneciente a la ciudad adyacente a la estación del Metro. Los funcionarios creen que las expectativas de generar mil millones de dólares en inversión pública y privada, y 5,000 empleos en lo que empieza la operación de la estación a finales del año 2004 se superarán fácilmente. Todos estos beneficios importantes se obtendrán sacando partido a una línea de transporte colectivo ya establecida.²¹

9.

Crear un fondo rotatorio para apoyar el comercio local independiente

El comercio local independiente suele afectarse cuando la comunidad se enfrenta con deterioro o está en vías de revitalización. En el proceso de decaimiento, los comercios de la localidad pierden la participación en el mercado del comercio local ante las grandes cadenas nacionales que brotan en los márgenes más nuevos de la zona metropolitana. Durante la revitalización, es posible que el comercio local se desplace cuando las cadenas nacionales se establezcan. Por consiguiente, el comercio local independiente representa el eslabón más vulnerable en la cadena comercial de una comunidad existente. En aras de prevenir la pérdida de un activo tan vital, los líderes de la comunidad pueden emplear estrategias para proteger el comercio local. Una de estas estrategias consiste en el uso de un fondo de préstamos rotatorio (RLF en lo que sigue por sus siglas en inglés) para proteger y apoyar a los pequeños comerciantes independientes.

Un RLF es un fondo de capital diseñado para servir como último recurso prestatario en transacciones de alto riesgo. El capital inicial del fondo proviene de un presupuesto gubernamental municipal/local. Los administradores del fondo aprovechan el RLF para proveer financiamiento a miembros seleccionados de la comunidad a un interés más bajo que la tasa del mercado y con garantías hechas a la medida. Los rendimientos que se generan a través de los pagos del principal e interés vuelven al fondo prestatario para préstamos futuros. Por consiguiente, un RLF que se administra adecuadamente puede seguir ayudando a una población determinada por varios años sin que requiera capital adicional de la comunidad.

Los RLF suelen implicar préstamos de alto riesgo a un bajo interés con toda la intención. Los gerentes a cargo del fondo pueden mitigar el riesgo de mora si conocen de antemano las necesidades y limitaciones de la población seleccionada. Al usar esta información, los funcionarios pueden implantar prácticas de garantía adaptadas específicamente a las necesidades de la población determinada y, de esta manera, reducir tanto el riesgo de mora como el costo asociado con la transacción en sí. Mediante la investigación y planificación adecuadas, el RLF puede suministrarle a la comunidad una gran cantidad de capital sin ejercer demasiada presión sobre los presupuestos locales.

10.

Designar un coordinador a cargo de las propiedades vacantes que ponga en vigor los códigos, provea incentivos y tome medidas concertadas para minimizar y eliminar estas propiedades

Una manera de atender los problemas relacionados con los terrenos vacantes y las propiedades abandonadas sin pasar nuevas leyes u ordenanzas consiste en reorganizar a los empleados y actualizar los códigos de una manera holística. Una ciudad que ha tenido buenos resultados con este enfoque es San Diego.²² En el año 1993, ante la creciente cantidad de casas abandonadas y edificios clausurados (o condenados), San Diego —bajo el liderazgo del administrador de la ciudad— creó un grupo de trabajo a cargo de articular un plan de acción para atender el problema de las propiedades vacantes. Representantes de instituciones financieras, compañías de seguro de título, grupos comunitarios, y asociaciones de bienes raíces y de propietarios de apartamentos se unieron al grupo de trabajo junto con empleados de la ciudad a cargo del cumplimiento con los códigos, la oficina legal de la ciudad y los departamentos de vivienda, fomento económico, y planificación. El grupo de trabajo celebró varias reuniones con la comunidad antes de hacerle un conjunto de recomendaciones al comité de servicios públicos y seguridad del ayuntamiento. Entre las recomendaciones figuró la designación de la primera coordinadora a cargo de las propiedades vacantes para

encabezar los esfuerzos de la ciudad.

Desde el mes de abril del 1995 hasta junio del 1997, la coordinadora inventarió más de 400 estructuras vacantes y clausuradas individuales, multifamiliares y comerciales, y durante ese mismo período trabajó con los dueños de propiedades y grupos comunitarios para lograr la rehabilitación de más de la mitad de estas estructuras. La coordinadora proveyó a los propietarios de una guía de autoayuda, información sobre fondos de pareo para trabajos de rehabilitación, asesoría relativa a bienes raíces y contratistas, referidos al registrador de la propiedad del condado, y recursos voluntarios para demolición. La coordinadora creó también una base de datos para encontrar información, que incluye las características de la propiedad, información sobre la titularidad, gravámenes financieros, morosidad contributiva y la cantidad de tiempo en el inventario de la ciudad. Ella estableció lazos estrechos con todos los departamentos importantes de la ciudad, sobre todo con la oficina del procurador general de la ciudad (*city attorney's code enforcement unit*). Como resultado de estos esfuerzos colectivos, la ciudad revisó su ordenanza que rige la remoción de las propiedades vacantes con miras a exigir a los dueños de las mismas a remitir una carta de intención y un plan de rehabilitación dentro de los 30 días de haberse clausurado cualquier edificio abandonado.

San Diego se convirtió en una de las primeras ciudades en California que consolidara sus inspectores de zonificación, edificación y vivienda en un departamento para el cumplimiento con los códigos vecinales. Por su estructura administrativa holística, este departamento se reasignó luego al Police Department Business Center de San Diego y, de esta manera, se integró la eliminación de propiedades vacantes en las estrategias para el mantenimiento del orden público orientadas hacia la comunidad. En aras de apoyar estos esfuerzos, el Department of Housing and Community Development de California otorgó a San Diego un subsidio de \$395,000 para incentivar la puesta en vigor de los códigos de California.

En resumidas cuentas, la designación de un coordinador a cargo de las propiedades vacantes para organizar la remoción y rehabilitación de las mismas es un paso relativamente fácil que los municipios pueden dar para atender este problema de una manera estratégica.

¹ Susan F. Baer. *The Case of the Milwaukee Business Improvement District: Politics and Institutional Arrangements*. Preparado para el 2001 Annual Meeting of the American Political Science Association, agosto de 2001.

² Para más información sobre el Times Square BID, véase <<http://www.timessquarebid.org/>>.

³ Para más información sobre el Golden Triangle BID, véase <<http://www.gtbid.com/>>.

⁴ Para más información sobre programas BID, véase <<http://www.yonkersecondev.com/businessimprovement.php>> o <http://www.downtownnorfolk.org/business_improvement_district.shtml>.

⁵ Para más información sobre el Smart Growth Priority Funding Areas Act, véase <<http://www.mdp.state.md.us/fundingact.htm>>.

⁶ Liz Hersh. *Report on Home Equity Assurance to the Urban Issues Task Force of 10,000 Friends of Pennsylvania*. Otoño 2001.

<http://www.10000friends.org/Web_Pages/Resources/HomeEquityAssuranceReport10-01.doc>.

⁷ Ibid.

⁸ Para información sobre otros HEAPs en el área de Chicago, véase <<http://www.swhomeequity.org/residents.htm>>.

⁹ Véase Liz Herz. Op.cit.

¹⁰ Véase Frank S. Alexander. *Renewing Public Assets for Community Development*. Un informe para la Local Initiatives Support Coalition, 1 de octubre de 2000.

¹¹ Para una serie de recursos en la red cibernética relativos a la recuperación de propiedades vacantes y edificios abandonados, véase el National Vacant Properties Campaign <<http://www.vacantproperties.org/resources.html>>.

¹² Véase Michael E. Porter. "The Competitive Advantage of the Inner City". *Harvard Business Review* mayo-junio 1995.

¹³ Ibid.

¹⁴ Véase Robert Weissbourd. *The Market Potential of Inner-City Neighborhoods: Filling the Information Gap*. Washington, D.C.: The Brookings Institution, 1 de marzo de 1999.

¹⁵ Para una discusión sobre los impactos de las prácticas de construcción sobre la calidad del agua, véase *Coastal Sprawl: The Effects of Urban Design on Aquatic Ecosystems in the United States* preparado para el Pew Oceans

Commission por Dana Beach del South Carolina Coastal Conservation League <http://www.pewoceans.org/reports/water_pollution_sprawl.pdf>.

¹⁶ Para más información sobre el Localized Equivalent Area Drainage (LEAD), véase <<http://www.sannet.gov/stormwater/pdf/watershed.pdf>>.

¹⁷ Para más información, véase <<http://www.lowimpactdevelopment.org/>>.

¹⁸ Para más información sobre desarrollo y usos de bajo impacto en áreas urbanas, véase <<http://www.lid-stormwater.net/>>.

¹⁹ Maupin, Miranda y Theresa Wagner. *Regional Facility vs. On-site Development Regulations: Increasing Flexibility and Effectiveness in Development Regulation Implementation*. Seattle, Washington: EPA, 2003. <<http://www.epa.gov/owow/nps/natlstormwater03/22Maupin.pdf>>.

²⁰ Para enlaces con una serie de informes que afirman este planteamiento, véase American Public Transportation Association. *Transit Resource Guide* <http://www.apta.com/research/info/briefings/briefing_1.cfm>.

²¹ NOMA. "Mt. Vernon Square-Convention Center Metro Station" <<http://www.nomacenter.com/MetroMtVernonSquare-ConventionCenter.htm>>.

²² Gran parte de esta sección es una adaptación de un estudio de ICMA sobre los esfuerzos de San Diego relativos a las propiedades vacantes, "The Revitalization of Vacant Properties: San Diego Case Study" por Joseph Schilling del ICMA. Este y otros estudios sobre temas relacionados con las propiedades vacantes se pueden encontrar en <<http://www.icma.org/vacantproperties>>.

Capítulo Ocho

PROVEER UNA VARIEDAD DE OPCIONES DE TRANSPORTACIÓN

A medida que más comunidades adopten los principios del desarrollo inteligente, las ventajas de conectar la vivienda, el lugar de trabajo y el transporte entre sí se hacen más obvias. Aunque la mayoría de los estadounidenses usan todavía un automóvil personal para la mayor parte de sus salidas, el interés en mejorar toda clase de transportación —entre ella el transporte colectivo, caminar e ir en bicicleta— va en aumento. En una encuesta del año 2003 auspiciada por la American Automobile Association (AAA) y la American Public Transportation Association, el 71 por ciento de 1,032 adultos norteamericanos seleccionados al azar dijeron que era importante tener tanto carreteras buenas como alternativas viables al uso del automóvil¹, incluso mejores condiciones para propiciar el ciclismo y el caminar.² En otra encuesta, el 81 por ciento de 1,003 adultos coincidieron en que más inversión en el transporte público fortalecería la economía, crearía más empleos y reduciría la congestión del tráfico y la contaminación del aire. Ambas encuestas revelan un interés sistemático en que se invierta en varias alternativas de transporte.

Sin embargo, los funcionarios locales tienen que equilibrar la necesidad de una mejor transportación y las instalaciones correspondientes dentro de un clima financiero poco favorable. Los profesionales de la transportación están buscando políticas creativas que hagan un uso óptimo de las inversiones en el transporte existente y los sistemas que maximizan tanto la transportación como el rendimiento económico. Es ahí donde las políticas del desarrollo inteligente pueden ofrecer un abanico de soluciones. Muchas localidades, por ejemplo, se han unido con las agencias a cargo del transporte público en aras de adoptar distritos de planificación y zonificación especiales para el entorno de las estaciones del transporte colectivo con el propósito de aumentar la cantidad de pasajeros y el ingreso fiscal.

Las localidades y los funcionarios de transportación están empezando también a buscar el insumo de una representación mayor de los miembros de la comunidad. Entre estas personas se están formando alianzas inesperadas con miras a contribuir a un mejor desarrollo de la comunidad y de la transportación. La Smart Growth Alliance del condado de Boone en Missouri, una alianza de grupos ambientales, comunitarios y de conservación rural otorga premios alusivos al desarrollo inteligente para galardonar proyectos que dan importancia a la infraestructura de transporte existente y promueven áreas peatonales. Presionadas por los problemas de transportación, las comunidades comerciales de Atlanta en Georgia, Chicago en Illinois y el Silicon Valley en California han sido los protagonistas de la implantación de un desarrollo más inteligente. Como sugieren las políticas presentadas en este capítulo, las estrategias tanto del sector público como privado brindan oportunidades para crear una serie de alternativas de transportación.

1

Crear políticas y programas que propicien el uso compartido del automóvil

Los programas de compartir un automóvil, conocidos en inglés como *car-sharing programs*, que permiten a sus socios reservar un automóvil de una flota de vehículos por períodos cortos de tiempo, son ideales para las personas que usan el automóvil con poca frecuencia o para familias que no quieren tener más de un carro en su posesión. Son normalmente compañías privadas que operan los programas, como Flexcar (<www.flexcar.com>) y ZipCar (<www.zipcar.com>), aunque algunos de los programas exitosos, como el City CarShare de San Francisco, han sido auspiciados parcialmente por los gobiernos locales. En las áreas con muchos usuarios de los medios alternativos para el desplazamiento diario entre el hogar y el trabajo, pueden ser también empresas comerciales que auspicien la práctica de compartir un automóvil con tal de que los empleados que no llegan al trabajo en automóvil puedan compartir el mismo para hacer gestiones a la hora del almuerzo o en casos de emergencia. El Commuter Challenge en el área de Seattle (<www.commuterchallenge.org>) y Zev-Net en California (<www.zevnet.org>) son dos programas que proveen una flota de automóviles para el uso diurno de las personas que no van al trabajo en un vehículo motorizado. Los programas de compartir el automóvil han sido beneficiosos para los gobiernos locales y las empresas privadas porque evitan los costos asociados con la operación de una flota de autos para responder a las necesidades de clientes y servicios.

El uso compartido de un automóvil apoya el desarrollo inteligente reduciendo la cantidad de vehículos en la carretera, a la vez que les ofrece la ventaja de poseer un automóvil a las personas que no quieren comprar ninguno. Flexcar estima que cada automóvil compartido reemplaza la posesión individual de hasta seis vehículos, que —por añadidura— reduce la cantidad de estacionamientos necesarios y, por consiguiente, disminuye el costo potencial del desarrollo (ya que proporcionar estacionamientos puede costar hasta \$10,000 por espacio).³ Los programas de compartir el automóvil funcionan de manera óptima en los lugares donde hay alta densidad residencial, un menú de opciones de transporte y estacionamiento limitado (p.ej., los campus universitarios).

Se pueden propiciar estos programas mediante políticas locales que estimulen el interés en los mismos. Por ejemplo, las localidades pueden reducir la cantidad de espacios de estacionamiento requerido para proyectos residenciales de mayor densidad a cambio de un espacio llamativo de estacionamiento reservado para un automóvil compartido adornado con el logo del programa. Los gobiernos locales pueden designar ciertos espacios públicos, sea en o fuera de la vía, para una flota de automóviles compartidos. Las autoridades regionales, como las organizaciones metropolitanas de planificación (MOP por sus siglas en inglés) pueden también hacer mención del uso del automóvil compartido en sus programas de transportación y de calidad de aire.

Las compañías que operan flotas de automóviles compartidos señalan que no miden su éxito por la cantidad de miembros sino por la frecuencia con la que se usan los autos. Los programas más exitosos, como los de Boston, Seattle y Washington, D.C., son los que tienen un sólido uso residencial, comercial y gubernamental local. Ya que estos usuarios tienden a necesitar un vehículo a horas diferentes del día, los automóviles se están usando constantemente.

2.

Cerciorarse de que los estudios y modelos de transportación contemplan fielmente todos los modos de desplazamiento

La planificación del desarrollo inteligente depende de que ya existan buenas conexiones entre los proyectos de desarrollo y las redes de transportación. Una buena planificación depende de buenas previsiones y para poder hacerlas, los planificadores recurren a datos obtenidos en sondeos, análisis de tendencias y modelos computarizados. Desafortunadamente, los métodos que se aplican en los análisis de tendencias y los modelos hechos en la computadora suelen estimar únicamente los resultados relacionados con los automóviles y estrategias de diseño. De esta manera, se subestiman o se ignoran los desplazamientos a pie o en bicicleta. Por ende, los resultados de los modelos convencionales tienden a sobreestimar el tráfico y las necesidades de estacionamiento para los proyectos de desarrollo inteligente. Además, tienden a subestimar las ventajas que pueden conllevar las mejoras a los sistemas de transporte peatonal, en bicicleta y colectivo.

A una escala mayor se usan los modelos para planificar proyectos de transporte regionales y garantizar el cumplimiento con los reglamentos de calidad de aire. Al igual que en cualquier modelo, se usan una serie de supuestos —como un pronóstico de empleos por 20 años y estadísticas demográficas— para llenar lagunas de información. Los supuestos que se usan en los modelos de transportación y de calidad del aire se basan en patrones típicos de desarrollo, como usos separados, un sólo modo de transporte (el automóvil) y una jerarquía de vías de rodaje.⁴ Las comunidades que están aspirando a la reducción de la contaminación enfrentan opciones limitadas ligadas al modelo y lo que mide el mismo —como el llamado *carpooling*, una combinación del desplazamiento de varias personas utilizando por turnos el auto de cada una, o una combinación de flotas vehiculares— y, a menudo, no toman en cuenta los patrones de desarrollo que estimulan el transporte a pie o en bicicleta. Puesto que el efecto de las decisiones relativas al desarrollo inteligente en el rendimiento del transporte no se puede reconocer en sus méritos a base de los modelos tradicionales, los gobiernos locales tienen menos incentivos para adoptar las políticas de desarrollo inteligente.

Para poder determinar mejor la función del transporte dentro de los planes y proyectos del desarrollo inteligente, los modelos tienen que medir los efectos y la calidad de aire del transporte colectivo, el traslado a pie y el desplazamiento en bicicleta. Está surgiendo un conjunto de datos sobre el desempeño ambiental y de transportación del desarrollo orientado hacia los medios colectivos de desplazamiento, el diseño comunitario y las políticas de apoyo. A muchas localidades les gustaría tener un sistema que concedería créditos en el ámbito reglamentario a los proyectos de desarrollo inteligente por los beneficios que conllevan los mismos para la calidad de aire, pero no están seguros de la manera en la que pueden dar cuentas del desempeño acumulativo de muchos proyectos pequeños de desarrollo inteligente con el pasar del tiempo. El proyecto Clean Air Counts en Chicago (<<http://www.cleanaircounts.org>>) ofrece un buen ejemplo de cómo contabilizar los beneficios para la calidad de aire de muchas medidas modestas. Como parte de un esfuerzo de bajar los niveles de ozono, la ciudad auspicia un sitio cibernético que permite a los pintores comerciales y los dueños de una casa registrar cuántos galones de pintura han usado con un nivel bajo de compuestos orgánicos volátiles (VOC por sus siglas en inglés en adelante). La ciudad tabula entonces la reducción en los niveles de los VOC en comparación con los niveles estimados por el uso de pinturas tradicionales con un nivel más alto de VOC. Así mismo, las regiones pueden dar cuenta del desempeño ambiental del desarrollo orientado hacia el transporte colectivo (TOD por sus siglas en inglés) *vis a vis* el perfil de la calidad del aire en el contexto de una concentración similar de desarrollo basado en un plan tradicional y no orientado hacia el transporte colectivo.

EJEMPLO PRÁCTICO:

En julio del año 2003, Washington D.C. empezó a ofrecer un producto hipotecario que toma en cuenta el desplazamiento diario inteligente. La iniciativa conocida en inglés como SmartCommute reconoce que los dueños de una casa que no dependen del automóvil para su transportación tienen más recursos financieros disponibles para la vivienda. Los posibles compradores de una casa pueden entonces cualificar para una hipoteca más alta si compran una vivienda ubicada cerca del transporte colectivo. “Para muchas familias, la transportación es el segundo gasto más grande después de la hipoteca o el alquiler, y la iniciativa SmartCommute es una manera excelente de la gente reducir sus gastos y aumentar su poder adquisitivo de una casa”, dijo Tim Vogel, el gerente general de las operaciones del área de Washington, D.C., de Flexcar. La compañía está ofreciéndoles a los socios cuotas y tarifas especiales para los compradores de una casa que participan en SmartCommute.⁵

3.**Consultar en una etapa temprana a las entidades de respuesta a emergencias cuando se articulan planes para el desarrollo inteligente**

Un componente importante del sistema de transporte de una comunidad consiste en la respuesta eficaz a emergencias. En algunos casos, los oficiales de la policía, las ambulancias o los bomberos han expresado dudas acerca de los diseños viales en los vecindarios que siguen los principios del desarrollo inteligente por problemas de acceso. Específicamente, temen que las calles más estrechas, intersecciones más pequeñas y curvas más cerradas obstaculizarán los virajes de vehículos de emergencia o impedirán el montaje de equipos, sobre todo cuando el equipo que se usa es cada vez más grande. En algunos casos, las comunidades han abandonado los planes para realizar mejoras en la transportación y las carreteras guiadas por el desarrollo inteligente, tales como calles con diferentes usos o técnicas de ingeniería para disminuir la velocidad del tráfico, después de que un jefe de bomberos testificara en contra de los planes por razones de falta de accesibilidad.

Algunos oficiales a cargo de las respuestas a emergencias han señalado que visto desde una perspectiva más amplia de seguridad comunitaria, las calles y curvas más anchas crean generalmente más problemas de seguridad de los que solucionan porque promueven velocidades más altas y, por consiguiente, provocan accidentes de tráfico más graves. Otros observan que los diseños de las calles residenciales, como las calles sin salida y los puntos de acceso limitado para comunidades cerradas, también impiden el acceso eficaz.

En aras de tornar las redes viales más seguras, los gobiernos locales deben consultar a las entidades de respuesta a emergencias durante la fase del diseño de un proyecto de mejora de una carretera y no al final del proceso. Si trabajan juntos antes de empezar, pueden crear diseños que redundan en comunidades más habitables y más seguras. Por ejemplo, si se consulta a las unidades de rescate acerca de los requisitos para poder montar el equipo de bomberos, los diseñadores de carreteras pueden crear ensanches del encintado a mitad de la cuadra que brindan el espacio adecuado, los estacionamientos se pueden retirar más de las intersecciones claves, y los bordes y encintados se pueden diseñar para el uso de equipo de emergencias. En algunas comunidades se han resuelto las controversias de manera eficaz sacando el equipo para hacer simulacros o colocando conos para simular el diseño de una calle o intersección.

La tendencia a usar vehículos más grandes para la respuesta a emergencias puede ser una de las razones porque el personal de rescate favorezca carreteras y espacios de viraje más anchos. Sin embargo, el origen

de la mayor parte de las llamadas a los bomberos no son fuegos sino accidentes automovilísticos. Los diseños viales guiados por el desarrollo inteligente reducen la frecuencia y severidad de estos incidentes y, de esta manera, alivian un poco la carga de los rescatadores. La Local Government Commission ha creado materiales alusivos al nexo entre diseño comunitario y calles más seguras, que incluyen medidas para el diseño vial, indicadores visuales para reducir la velocidad vehicular, como ajardinamiento y rotulación, y equipamiento que atiende la seguridad de los peatones y ciclistas.⁶ Por consiguiente, cuando los diseños innovadores no son suficientes como para responder ni a las necesidades del desarrollo inteligente ni a las necesidades de los equipos de rescate, es posible que la solución sea procurar un camión más pequeño para darle servicio a las áreas construidas en base a los principios del desarrollo inteligente. De hecho, dado los ahorros asociados con las calles más estrechas y el potencial de reducir la frecuencia y gravedad de los accidentes, la adquisición de un equipo más pequeño puede ser una inversión sensata.

4.

Cambiar la política pública de seguros para crear primas que se rigen por la coantidad de millas recorridas

Las primas de los seguros automovilísticos suelen determinarse al comienzo de la póliza anual y se fijan sin que se refleje la cantidad de millas realmente recorridas. Una vez pagada la póliza, no se toma en cuenta el riesgo adicional que conlleva el recorrido de cada milla añadida. Como las compañías de seguro reducen las primas para los conductores que adoptan otro tipo de medidas para la reducción de riesgos, como el uso de frenos antibloqueo, parece razonable que los conductores reciban un crédito si reducen los riesgos por recorrer menos millas. Una póliza que se rige por la cantidad de millas recorridas, conocida en inglés como *pay-as-you-drive insurance*, asigna primas que se basan directamente en la cantidad de veces que se conduce un vehículo. Una aseguradora puede revisar el odómetro para calcular el millaje o requerir que el asegurado pague una cantidad estimada y luego cubra la diferencia o reciba un reembolso si la cantidad de millas recorridas es menor de lo estimado. En el año 2001, el Estado de Texas pasó una pieza legislativa para autorizar el seguro que se rige por las millas recorridas, y varios estados adicionales están ahora poniendo a prueba las medidas correspondientes.

Entre los obstáculos de un aprovechamiento más amplio de estas pólizas de seguro se encuentran la renuencia de las aseguradoras a cambiar su práctica, dudas acerca de la fiscalización de los conductores, y el impacto sobre los mismos en las áreas rurales. Las políticas de los seguros automovilísticos se rigen por normas legales establecidas por el Estado, por ende, cambiar las políticas es el paso que hay que dar para implantar las alternativas orientadas hacia las millas recorridas. En la elaboración de las políticas y los reglamentos correspondientes, los estados deben tomar en cuenta las inquietudes de los grupos industriales y de consumidores para garantizar que se haga una lectura exacta y se rinda cuenta fiel del millaje, y que los diferentes tipos de consumidores (es decir, los conductores en el escenario rural *vis a vis* el urbano) paguen primas adaptadas a sus hábitos de conducir y sus entornos. Por ejemplo, las pólizas atemperadas a los conductores en las áreas rurales se pueden fundamentar en la cantidad de riesgos promedios por milla recorrida en un escenario rural y no en los de un escenario general.

5.

Tomar en cuenta el transporte a la hora de elaborar sistemas de clasificación para los programas y edificios verdes

Durante la última década, el interés en los edificios “verdes”, que son ambientalmente sensitivos, ha aumentado exponencialmente. El potencial de reducción en el consumo de energía, agua y en la generación de desperdicios ha atraído la atención tanto del sector público como privado. Muchas jurisdicciones aplican ahora un sistema de clasificación con miras a conferir una puntuación a las ventajas ambientales de un edificio a la hora de tomar decisiones sobre los proyectos de construcción, y les dan incentivos y prioridad a los proyectos verdes.

El U.S. Green Building Council ha elaborado el sistema de clasificación Líder en el Diseño Ambiental y Energético (LEED por sus siglas en inglés en adelante) para asistir a los proyectistas y los gobiernos locales en la evaluación de lo “verde” de una estructura. Las versiones iniciales del sistema de puntuación examinaron factores como el consumo energético, la reducción de las aguas de escorrentía y el uso de materiales de construcción “verdes”. En tanto que se relacionaban los beneficios ambientales con la estructura en sí, el sistema no daba cuentas de los atributos de la ubicación de la edificación en cuanto a energía, agua y calidad de aire se refiere. Los que asumieron una visión más amplia del impacto ambiental de un edificio señalaron que los edificios verdes localizados en áreas remotas, de hecho, podrían aumentar la contaminación porque se puede llegar a ellos sólo mediante el recorrido de largas distancias en automóvil y porque, posiblemente, requerirían lotes grandes para estacionamientos. A medida que aumentaba la puntuación de LEED, los analistas empezaron a pensar más en la energía requerida para transportar gente, materiales y mercancías de un lugar al otro.

Como resultado, la creación más reciente de las clasificaciones de LEED evalúa los aspectos ambientales de la ubicación. Su tarjeta de puntuación 2.0 incluye una sección sobre lugares sustentables, incluso el redesarrollo urbano, una huella más pequeña de la edificación y la cercanía a servicios de transporte colectivo y de ciclismo. Se confieren puntos especiales al “transporte alternativo”, que incluye las políticas que rigen los estacionamientos, los beneficios del transporte colectivo y el uso compartido del automóvil. Los sistemas de construcción innovadores y las estrategias de desarrollo inteligentes reciben también una puntuación alta. Por ejemplo, en el sistema de los edificios verdes se adjudican puntos para estructuras ubicadas en áreas ya construidas y el redesarrollo de propiedades identificadas como *brownfields*. El Estado de Maryland ha traducido su Código Inteligente a una puntuación estilo LEED. El programa conocido en inglés como Smart Code se ha creado en aras de reducir las barreras que representan los códigos y permisos para la renovación de edificios antiguos en las áreas construidas. Al renovar estructuras existentes, por ejemplo, un constructor puede reclamar como mínimo un crédito por la selección del lugar (un punto), redesarrollo urbano (un punto), reuso de un edificio (tres puntos) y reutilización de recursos (dos puntos) así como cumplir con el requisito previo de reducir la cantidad de desperdicios que se acarrea a los vertederos de relleno sanitario.

6.

Transformar los estacionamientos disuasivos en lugares con diferentes usos

Los lotes de estacionamiento en las estaciones del transporte colectivo suelen usarse sólo para estacionar. Sin embargo, estos espacios grandes sin desarrollar representan oportunidades para atender necesidades de los pasajeros que se trasladan diariamente entre el hogar y el lugar de trabajo, sin que se generen viajes adicionales. De acuerdo con el Departamento de Transportación de EE.UU., más de dos terceras partes del total de los viajes no están relacionados con ir y venir al trabajo. Además, son la porción de los viajes que está aumentando más rápidamente (es decir compras, recreo, diligencias). Estos viajes más cortos se podrían reducir si se incorporaran pequeñas tiendas de comestibles, tintorerías y bancos en los alrededores de los estacionamientos de las estaciones del transporte colectivo, de manera que la gente pueda hacer sus diligencias como parte de su viaje diario al trabajo. Además, las tiendas de alquiler de videos y las bibliotecas del lugar podrían instalar buzones para la devolución de películas y libros cerca de la estación. Los gobiernos locales podrían, también, montar una oficina satélite o un pequeño kiosco para brindar una serie de servicios misceláneos, como atender solicitudes de información sobre impuestos, procesar la renovación de la licencia del automóvil y recibir querrelas sobre averías que requieran reparación por parte de la ciudad o el condado. Una estación del transporte colectivo de Maplewood en Nueva Jersey ofrece un servicio ambulante que actúa de intermediario entre los pasajeros y los vendedores y proveedores de servicios del lugar para que se puedan atender las diligencias cotidianas mientras pasan por la estación del tren en su viaje ida y vuelta al trabajo.⁷ El desarrollo del servicio comercial y ciudadano se podría construir dentro de una huella pequeña, lo que sería ideal para las áreas donde un desarrollo a gran escala orientado hacia el transporte colectivo no es factible.

Dependiendo del tamaño e intensidad del desarrollo así como de las tarifas que se cobran para estacionar, la agencia del transporte colectivo podría devengar un ingreso por alquilar los espacios comerciales. Al igual que en el caso de todo detallista, la ubicación conveniente para el cliente y el horario son aspectos importantes a tomar en consideración. Algunas autoridades de transporte colectivo, como la Metropolitan Transit Authority de la ciudad de Nueva York, han limitado los tipos de mercancía disponibles para la venta con tal de evitar problemas de basura y desperdicio de alimentos en los trenes, los autobuses y las estaciones. Además del comercio de venta al detal, la ubicación de guarderías infantiles en la estación, como las que la autoridad del transporte colectivo Sound Transit ofrece en algunas estaciones en el Estado de Washington, puede representar una alternativa conveniente para aquellos padres que no tienen automóvil.

Como es probable que el desarrollo se dé en terrenos dedicados actualmente a estacionamientos, puede surgir resistencia de parte de los usuarios del transporte colectivo por la congestión de los lotes. Sin embargo, el espacio que se necesita para tiendas y servicios públicos podría ser mínimo. Además, cabe contraponer la pérdida de unos pocos estacionamientos a los beneficios económicos, de aire limpio y de calidad de vida que surgirían con toda probabilidad como resultado del desarrollo de la estación.

7.

Integrar la transportación y entrega de mercancías en el desarrollo inteligente

La creciente congestión en nuestras carreteras y los puertos ha estimulado maneras nuevas de pensar sobre el movimiento, el almacenaje y la distribución de las mercancías. Se necesitan sobre todo ideas innovadoras, porque está aumentando también el volumen de las mercancías que se entregan. Hasta ahora, los planificadores del transporte de mercancías y la comunidad de proveedores de servicios de carga (es decir, las empresas de transporte en carretera y entrega de mercancías) han centrado su atención en la red de transporte de una región mientras que han pasado por alto las medidas complementarias del desarrollo inteligente encaminadas a crear mejoras en el ámbito de los servicios de entrega. Sin embargo, en la mayoría de los casos, las mejoras no se pueden hacer volviendo a construir desde el principio, así que los proveedores de servicios de carga tienen que colaborar con los planificadores y los gerentes a cargo de la infraestructura para identificar posibles mejoras en los sistemas existentes de entrega. En muchos casos, se pueden encontrar mejoras para los servicios de carga en los planes de redesarrollo y en un mejor aprovechamiento de la infraestructura existente y de las ventajas de la comunidad.

Para convertir esto en realidad, las compañías de transporte debieran trabajar con las localidades en las ciudades con mucho movimiento de carga para garantizar que las decisiones locales relativas a la transportación y el uso de los terrenos faciliten el servicio de carga. Puesto que mucha de la carga de la nación se maneja a través de puntos de entrada y centros (o núcleos) de distribución, la localización y ubicación ventajosa de estas instalaciones grandes son importantes. Es posible que las ciudades que prohíben centros de distribución dentro de sus límites y distritos comerciales provoquen rutas más largas para la entrega de mercancías por crear un "desparramamiento del servicio de carga" o "*freight sprawl*" en inglés.

A lo largo de las carreteras, las vías del tren y los litorales ribereños se encuentran muchas veces lugares identificados como *brownfields*. Estos sitios pueden representar buenas oportunidades para ubicar centros de distribución y consolidación. Los planificadores del transporte de mercancías pueden hacer esfuerzos conjuntos con los programas estatales y locales para el manejo de los *brownfields* en aras de evaluar la posible ubicación de los centros para el manejo y la distribución de cargas en estos lugares.

Una vez que las cargas en un centro de distribución estén listas para entrega, es crucial que haya un aprovechamiento creativo de las rutas, los lotes de estacionamiento y el espacio en el encintado para facilitar la transportación eficaz de las mercancías a los detallistas. Por lo regular, las ciudades han destinado el uso de los encintados a los automóviles, árboles urbanos y parquímetros. Cada vez más, las localidades encuentran que es necesario atender el problema de competencia por espacio cerca de los encintados por las compañías dedicadas a entregas, servicios de mensajería, el tráfico y puntos para subir y bajar pasajeros. Dado el alto grado de competencia por este espacio, las ciudades debieran repensar la adjudicación del mismo. Pueden instituir tarifación escalonada que asignan precios o tarifas de parquímetros más altos durante las horas de uso pico de los encintados. Si no hay parquímetros, las ciudades pueden permitir el estacionamiento o asignar ciertas horas a la entrega de mercancía. El opúsculo *Freight: Metropolitan Implication* (<http://www.intermodal.org/FIRE/e-freight_brochure.html>) de la Foundation for Intermodal Research and Education describe medidas que se pueden implantar para facilitar el manejo de carga y entregas.

EJEMPLO PRÁCTICO:

El Alameda Corridor, un ferrocarril de carga de 20 millas de largo que conecta el puerto de Long Beach y Los Angeles con el centro de esta ciudad, ha contribuido a que se transporten las mercancías con mayor eficacia, a la vez que se evitan muchos peligros para la comunidad y se mejora la calidad de vida en los lugares por donde pasa. Se eliminarán doscientos pasos a nivel lo que permitirá a los trenes transitar más rápidamente y alivia la congestión de tráfico. Además, la Autoridad de Transportación del Corredor de Alameda ofrece capacitación y colocación laboral para cientos de residentes en las comunidades adyacentes. Para más información, véase <http://www.acta.org/home_page.htm>.

8.**Proveer a los usuarios de información personalizada sobre el transporte colectivo**

En demasiadas ocasiones, las estrategias de mercadeo para las agencias del transporte colectivo empiezan y terminan con afiches y mapas impresos. Si bien los mapas son esenciales para un sistema de transporte colectivo, la mera colocación de los mismos en un escaparate no ayuda mucho para aumentar la cantidad de usuarios. Una alternativa consiste en ofrecer información personalizada directamente a los usuarios potenciales, tal como lo comprobó el proyecto piloto reciente de Portland en Oregon. Este proyecto se concentró en llevar información individualizada —incluso mediante visitas al hogar— a las personas que expresaron interés en las alternativas al uso del automóvil. Los que recibieron esta información redujeron sus viajes en automóvil en un 8 por ciento. En Perth, Australia, la entrega directa de información personalizada a los viajeros sobre las alternativas de transportación disminuyó el uso del automóvil entre 10 y 15 por ciento.

Los patronos pueden ayudar también. En el proceso de entrevista pueden proveer a los candidatos prospectivos de mapas que indican las rutas más directas del transporte colectivo del área. En esta etapa, el empleado podría tomar una decisión mejor fundamentada que sopesa todo —el empleo, la vivienda y el transporte— a la misma vez. Esto se podría mejorar aun más si los patronos se asocian con los profesionales del campo de los bienes raíces o la sección de bienes inmuebles del periódico local con el propósito de equiparar una variedad de alternativas de transportación con las viviendas disponibles.

Los adelantos tecnológicos han llegado al punto en que puestos interactivos puedan brindar información personalizada. Se podrían ubicar estas cabinas interactivas no sólo en las estaciones del transporte colectivo sino, además, en otros lugares seguros, como bibliotecas y hoteles, y en eventos importantes y festivales. Los puestos interactivos serían también valiosos para comunicar las nuevas rutas en el caso de que haya cambios de ruta imprevistos o en caso de emergencias.

9.

Crear un programa integral para el uso de la bicicleta

A pesar de que el uso de la bicicleta para el viaje diario al trabajo y para hacer diligencias está en aumento, el porcentaje de los desplazamientos que se hacen en bicicleta todavía es bajo. De acuerdo con una encuesta llevada a cabo en el año 2003 bajo el auspicio de la American League of Bicyclists, el 52 por ciento de los estadounidenses quisiera ir en bicicleta más a menudo. Un tercio de las personas entrevistadas dijo que el proporcionamiento de ciclovías seguras y otros servicios los animaría a usar la bicicleta más.

Un programa integral para el uso de la bicicleta puede crear las condiciones bajo las cuales la bicicleta puede ser una opción de transporte competitiva. Un plan bueno evalúa todos los puntos del trecho hasta el final, que incluye el lugar a donde lleva, y ofrece rutas e instalaciones seguras y convenientes. La bicicleta se torna todavía más viable como alternativa de transportación cuando se incorpora en el sistema de transporte a gran escala, como un modo conectado y coordinado con otros. En algunas comunidades, por ejemplo, las autoridades de tránsito colocan estratégicamente los soportes para bicicletas para un uso óptimo, tanto en los autobuses y vagones del tren como en las estaciones, con vestidores con casillas y cerca de las líneas de conexión. Además, las ciclovías para el uso recreativo se consideran cada vez más como instalaciones de transporte también y están diseñadas con toda la intención para conectar las viviendas con los lugares de empleo, servicios y diversión.

Uno de los obstáculos a un uso más generalizado de la bicicleta para transportarse ida y vuelta al trabajo consiste en la falta de acceso a vestidores y duchas. Algunas comunidades, como Denver en Colorado y Iowa City en Iowa, exigen estacionamientos para bicicletas en los edificios comerciales más grandes. En Sacramento, California, los proyectos con cien o más empleados pueden reducir la cantidad de estacionamientos requeridos para vehículos de motor mediante la instalación de vestidores con casillas y duchas para los empleados que llegan en bicicleta. Otras comunidades han considerado la posibilidad de crear ordenanzas alusivas a las duchas, pero han vacilado ante el costo para los proyectistas. King County en Washington, ha ofrecido subsidios para los constructores que instalan vestidores y duchas. Cuando no es viable requerir de cada proyecto individual la provisión de las instalaciones completas, se puede estimular a los proyectistas a que contribuyan a la construcción de una instalación compartida o negocien con un club de salud para que cobre una tarifa especial para las personas que llegan al lugar de trabajo en bicicleta, u ofrezca paquetes de servicios. Portland en Oregon auspicia un programa llamado "Bike Central", una red de instalaciones que les proveen a los ciclistas de aparcamientos para bicicletas, vestidores y duchas por una cuota mensual de \$35 o una tarifa diaria de \$2.50.

Los programas de las comunidades para el uso de la bicicleta están aumentando también. Tampa en Florida, Portland en Oregon, Madison en Wisconsin, Missoula en Montana y Boulder en Colorado ofrecen bicicletas con o sin cargo en los distritos del centro de la ciudad. Los sistemas más conocidos de bicicletas compartidas saltan a la vista con bicicletas pintadas de un color vivo, como anaranjado en Tampa o amarillo en Decatur, Georgia. El condado de Montgomery en Maryland opera un programa de prestar bicicletas a los empleados de los negocios del área de Rock Springs Park.

EJEMPLO PRÁCTICO:

La League of American Bicyclists auspicia el programa conocido como Bicycle Friendly Community Campaign. Esta campaña consiste en un programa de premiación que da un reconocimiento a los municipios que promueven el ciclismo. Para ver cuáles comunidades proveen un ambiente propicio para el ciclista y para conocer las políticas y los equipamientos correspondientes, véase <<http://www.bicyclefriendlycommunity.org>>.

10.**Emplear el método de tarificación escalonada**

La tarificación basada en el nivel de congestión, los peajes con tarifas escalonadas y los carriles para vehículos con muchos pasajeros (en inglés *high-occupancy toll* [HOT]) son ejemplos de tarificación escalonada en las vías de rodaje. En estos programas, los conductores que usan las vías durante las horas de mayor tránsito pagan una tarifa más alta para el uso de la vía o de ciertos carriles designados para su uso. La idea es disminuir el volumen del tránsito mediante un incentivo dirigido a lograr un cambio en el horario de viaje, aumentar el traslado de varias personas al lugar de trabajo utilizando por turnos el coche de cada una de ellas (*carpooling*), estimular el uso de rutas alternativas o usar otras formas de transporte. El debate sobre las tarifas basadas en el nivel de congestión ha sido intenso, y controversial, por algún tiempo. Los que se oponen a esta medida tarifaria sostienen que representa una carga financiera más alta en términos relativos para las personas con ingresos más bajos y que el costo administrativo de la implantación y operación del sistema sería mayor que el beneficio. Los proponentes alegan que todos los usuarios, independientemente de sus ingresos, tienen la carga financiera implicada lidiando con las vías congestionadas y que las tarifas para los usuarios es una manera justa de asignar recursos a la infraestructura de transportación. Sostienen, además, que los autobuses se convertirán en una opción de transporte colectivo más atractiva cuando se pueden mover de manera más rápida y fiable por los carriles no congestionados.

El método de tarificación escalonada está recibiendo una acogida más amplia dada la necesidad de hacer inversiones adicionales en la transportación y el valor del tiempo perdido en las vías congestionadas. Un informe reciente del General Accounting Office favorece la tarificación escalonada,⁸ y la tarifa de congestión que se cobra en Londres, Inglaterra, ha contribuido a legitimar el concepto. El apoyo creciente por parte de varios grupos ambientales y partidarios del desarrollo inteligente, en combinación con los avances tecnológicos, está desempeñando un papel crucial a la hora de tornar las tarifas escalonadas viables y aceptadas por el público.

Una estrategia general de desarrollo inteligente debería combinar el establecimiento de las tarifas basadas en el nivel de congestión con otras medidas encaminadas a un mejor rendimiento de la transportación en general y con un menú de opciones para el desplazamiento. El establecimiento de tarifas escalonadas en las vías de rodaje se debería mejorar por medio de una estrategia general que entrelaza la transportación, los empleos y la vivienda. La meta de las tarifas escalonadas no es el cobro de peajes, sino la búsqueda de un método para el aprovechamiento óptimo de la capacidad del sistema de transporte. Mientras que la distribución del tráfico es uno de los objetivos de la creación de tarifas de acuerdo con el nivel de congestión, hay algunas vías que, a lo mejor, no aguanten el cambio o no debieran aguantarlo. Es preciso que los planificadores no sólo examinen la vía en cuestión sino también la posible red de rutas alternativas.

La inquietud de que las tarifas basadas en el nivel de congestión sean justas para con los conductores de bajo ingreso es válida. Se pueden elaborar las medidas de manera que incorporen el factor de equidad en el sistema. La equidad de estas tarifas depende de cómo se invierten los ingresos cobrados y la disponibilidad de alternativas de transporte. En el año 1998, San Diego lanzó su proyecto conocido en inglés como *Priced Express Lanes* para ver si el establecimiento de precios escalonados reduciría la congestión. Después de tres años, el proyecto genera ahora \$1.2 millones de ingreso anual, la mitad del cual se está usando para sostener el servicio del transporte público en el corredor. En los estudios de seguimiento, San Diego encontró que existe mucho apoyo por parte de los grupos de todos los niveles de ingreso, y que el grupo del nivel de ingreso más bajo expresó más apoyo que el del nivel de ingreso más alto (80 versus 70 por ciento).⁹

La clave en San Diego y Londres, y en toda medida tarifaria escalonada, es la existencia de alternativas viables. Si los conductores pueden seleccionar entre modos alternos de transporte, entonces el gasto en que incurren es discrecional; es decir, que el conductor elige pagar por su conveniencia. De otra manera, el cobro se convierte sencillamente en impuesto. Donde no hay alternativas, se pueden usar los ingresos de las tarifas escalonadas para crear alternativas.

¹ Comunicado de prensa del 4 de abril del 2003. Véase <<http://www.apta.com/media/releases/congestion.cfm>>.

² Comunicado de prensa del 5 de mayo del 2003 de la League of American Bicyclists. Resultados de una encuesta efectuada por Beldon Russonello y Steward (BRS) y un comunicado de prensa del Surface Transportation Policy Project con fecha del 1 de abril del 2003. Véase <<http://www.transact.org/report.asp>>.

³ Victoria Transport Policy Institute. "Transportation Cost and Benefits Analysis—Parking Costs". Actualizado, junio 2003. <<http://www.vtpi.org/tca/tca0504.pdf>>.

⁴ Para una explicación más completa del modelo, véase "Inside the Black Box: Making Transportation Models Work for Livable Communities" de Edward Beimborn, Rob Kennedy y William Schaefer en <http://www.environmentaldefense.org/documents/1859_InsideBlackBox.pdf>.

⁵ Fuente: SmartCommute. Comunicado de Prensa 23 de julio del 2003.

⁶ Local Government Commission. Para un resumen de información, recursos y referencias, véase <http://www.lgc.org/freepub/PDF/Land_Use/focus/traffic_safety.pdf>.

⁷ Para más información, véase <<http://www.maplewoodonline.com/concierge/>>.

⁸ <<http://www.gao.gov/new.items/d03735t.pdf>>.

⁹ United States Department of Transportation, Federal Highway Administration. "Value Pricing Pilot Program Project Descriptions". Actualizado 5 de junio de 2003. Véase <<http://www.fhwa.dot.gov/policy/opts/projdesc.htm>>.

Capítulo Nueve

HACER QUE LAS DECISIONES SOBRE EL DESARROLLO DE LOS TERRENOS SEAN PREDECIBLES, JUSTAS Y BENEFICIOSAS EN CUANTO A COSTOS

En los años 80, si alguien quería ver una muestra de desarrollo inteligente, él o ella podía escoger sólo entre un puñado de ejemplos en todo el país. Sin embargo, en la década de los 90, la mayoría de los estados tenía por lo menos un proyecto para exhibir. Hoy hay cientos de proyectos de desarrollo inteligente por toda la nación que están terminados o en proceso de construcción.¹ El desarrollo inteligente como prospecto de inversión les brinda a los proyectistas la posibilidad de escoger entre diversas alternativas de inversión a diferentes escalas: la construcción en antiguos terrenos industriales identificados como *brownfields*, áreas comerciales abandonadas llamadas en inglés *greyfields*, edificación de relleno, proyectos orientados hacia el transporte público y el peatón, y desarrollos vecinales tradicionales en áreas no desarrolladas a los que se refiere en inglés como *greenfields*.

Todavía, estos esfuerzos no se están realizando fácilmente. Llevar a cabo un proyecto ha tenido su cuota de riesgo e incertidumbre para los empresarios. Para los gobiernos locales, el proceso de desarrollo ha precisado de nuevas leyes, acuerdos complejos, programas de incentivos y sacrificio personal; y las partes interesadas comprometidas con efectuar cambios, a menudo, han tenido discrepancias en torno a la dirección del desarrollo.

Se ha aprendido mucho de los logros y fracasos del pasado. Se están perfeccionando los incentivos públicos. Los procesos locales de aprobación se están agilizando. Los proyectistas entienden mejor su producto y cómo atraer a los consumidores al final del camino. Nuevas soluciones están trascendiendo los lugares individuales y abarcan distritos y, en algunos casos, jurisdicciones enteras. Más importante aun, hay un nivel más alto de conocimiento, educación y experiencia que beneficia a todos los grupos interesados en ofrecer alternativas nuevas relativas a la manera en la que la gente pueda vivir, trabajar, recrearse y proteger el medio ambiente.

El desarrollo inteligente tiene que ser rentable para seguir atrayendo la atención de los inversionistas, prestamistas, promoventes de proyectos y empresarios. Si bien es cierto que todas las iniciativas relacionadas con bienes raíces implican retos, hay un nivel más alto de riesgo asociado con los proyectos de desarrollo inteligente que con aquellos de un solo uso que se encuentran en el patrón tradicional de desarrollo. En este sentido, le queda todavía mucho por hacer al sector público para disminuir los obstáculos de desarrollo, nivelar el campo de juego y estimular un crecimiento más inteligente. No es suficiente centrar la atención en las soluciones en un lugar específico sólo para tener que repetir el mismo proceso en un solar adyacente. En aras de aumentar el desarrollo y reducir los riesgos, los gobiernos locales deberían actuar de manera uniforme y coherente. Esta práctica administrativa puede enviar un mensaje a los proyectistas en el sentido de que existe mayor certidumbre y previsibilidad en el proceso de desarrollo.

1.

Educar a los líderes electos y funcionarios del gobierno sobre el desarrollo inteligente

Muchas comunidades están descubriendo el desarrollo inteligente. En estos lugares, los ciudadanos esperan de los funcionarios gubernamentales que apliquen los principios del desarrollo inteligente para convertir sus pueblos y vecindarios en mejores lugares con más calidad de vida. Los prospectos de un desarrollo más inteligente se mejoran mucho cuando los líderes del sector público pueden articular claramente una visión contundente sobre cómo y dónde debiera darse el crecimiento.

Los dirigentes electos y designados que reconocen la importancia de un buen diseño urbano, la escala, diversidad e integración adecuada de los nuevos proyectos dentro del ambiente construido existente, pueden lograr un crecimiento superior que no pierde su valor con el tiempo. Entender estas herramientas y aprender cómo estimulan el desarrollo requiere educación y capacitación. En aras de enfrentar este reto, han surgido en todo el país una serie de centros estatales y nacionales de diseño para educar a los dirigentes electos y los funcionarios gubernamentales sobre el desarrollo inteligente.

El Maine Smart Growth Institute en Augusta reúne a los funcionarios locales, regionales, estatales y federales con líderes del sector privado con el propósito de educarlos en torno al desarrollo inteligente, la economía de bienes raíces, la economía del mercado y los patrones existentes de desarrollo y crecimiento. Reciben capacitación relativa a los conceptos del desarrollo inteligente, técnicas de diseño, principios e incentivos de desarrollo al igual que las herramientas para capacitar a otros. El Florida Public Officials Design Institute en Jupiter les ofrece su pericia de planificación y diseño a funcionarios electos en comunidades específicas. Operado por el Catanese Center de la Florida Atlantic University, este instituto de diseño provee a los líderes electos de capacitación e instrumentos para lidiar con problemas específicos, opciones para un mejor desarrollo y sugerencias concretas para implementar el desarrollo inteligente.

En el ámbito nacional hay también organizaciones que capacitan a los funcionarios electos en torno al desarrollo inteligente. El Joint Center for Sustainable Communities en el Distrito de Washington ayuda a estos funcionarios locales a construir comunidades sustentables, brindándoles asistencia técnica, capacitación y foros educativos. El Smart Growth Leadership Institute capacita a dirigentes electos, locales y estatales en torno a cómo crear e implantar eficazmente iniciativas de desarrollo inteligente. El Mayor's Institute on City Design enseña a los alcaldes cómo abogar por buenos diseños, mediante talleres y recomendaciones específicas dirigidas a tener un impacto sustancial en la calidad del desarrollo en sus pueblos y ciudades. Los graduados de estos programas educativos adquieren el conocimiento y las herramientas necesarias para los llamados *green light projects*, que se convierten en modelos para el desarrollo inteligente en toda la nación.

Todos los días se recurre a los dirigentes electos para que respalden proyectos grandes de desarrollo y edificación. Tienen que aprobar variaciones especiales, negociar excepciones y estar en comunicación con su electorado sobre los impactos positivos de estos proyectos en sus comunidades. Cada proyecto aprobado representa una oportunidad para añadir valor a una comunidad, hacerla normal y corriente o empeorarla. El no dejar claro lo que se quiere y lo que finalmente se aprueba, puede enviar un mensaje contradictorio a los proyectistas, quienes pueden sencillamente optar por dedicarse a otro proyecto con un proceso más fácil y más transparente. Este tipo de resultado se puede evitar mediante la educación y capacitación de un liderato.

2.

Dirigir el desarrollo hacia corredores para crear distritos más sólidos

Los corredores pueden funcionar como distritos para varios propósitos que pueden unificar diversos usos vecinales con espacios públicos, enlazar centros suburbanos, aprovechar la infraestructura existente y crear distritos comerciales más vigorosos. Los proyectos de alta densidad están mejor ubicados a lo largo de corredores, donde la capacidad de transporte es mayor. Se deben planificar estos corredores con miras a conectar los centros suburbanos en una manera conveniente. Esto se puede lograr mediante paradas para trenes de pasajeros, autobuses o tranvías a lo largo de los bulevares intra-urbanos o las avenidas entre los barrios del centro. Avenidas bien diseñadas con muchas intersecciones crean un entorno propicio para que los residentes del área caminen o vayan en bicicleta a los diferentes lugares de la localidad. A medida que aumentan los modos de transporte, mejora el acceso a empleos en el corredor. La planificación del transporte puede posicionar ese corredor como centro para empleos con el propósito de atraer nuevas empresas.

Una ventaja clave de la planificación de corredores consiste en crear un distrito económico que es más sólido que la suma de las partes que lo componen (es decir, los centros individuales más pequeños). Los comerciantes, sobre todo los detallistas nacionales, seleccionan mercados nuevos a base de las condiciones demográficas locales, población diurna, alternativas de transporte, accesibilidad, estacionamientos y el prospecto de la sinergia comercial de venta al detal. Asimismo, los mercados para oficinas quedan más claramente definidos cuando los edificios de oficinas están ubicados próximos entre sí. En lugar de dispersar espontáneamente los distritos comerciales y los edificios de oficina por toda la región, el desarrollo en un corredor trasciende los centros individuales, a la vez que los concentra aun dentro de los mercados establecidos. Este tipo de crecimiento refuerza la viabilidad de los centros individuales, provee orientación para los nuevos proyectos de construcción y crea un distrito comercial más sólido, a la vez que es costo efectivo para la región.

Hace más de treinta años que el condado de Arlington en Virginia comenzó un proceso de planificación para el área de dos millas cuadradas que abarca los vecindarios de Rosslyn y Ballston. Casi inmediatamente se iniciaron varios proyectos de desarrollo dirigidos hacia proyectos de densidad más alta y muchos usos comerciales en las calles principales que conectaban cinco nuevas estaciones del Metro. Hoy, algunos sectores del corredor están experimentando una segunda ola de desarrollo. Entre los años 1999 y 2002 se construyeron más de 2,500 apartamentos, condominios, 1.5 millones de pies cuadrados de espacio para oficinas y 379,000 pies cuadrados de espacio comercial de venta al detal. El corredor contribuye más del 33 por ciento de los ingresos impositivos sobre los bienes inmobiliarios, pero comprende menos del 10 por ciento del terreno del condado. Bajo condiciones suburbanas típicas, la densidad del corredor se desparramaría sobre 14 millas cuadradas de espacio abierto. Semejante concentración y sinergia de usos han contribuido a la extraordinaria capacidad de recuperación del mercado, a pesar de una economía decaída. En el año 2002, el proyecto de Rosslyn-Ballston Metro Corridor del Condado de Arlington se galardonó con uno de los *National Awards for Smart Growth* que otorga la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos.

3.

Crear muestrarios de diseños para simplificar y agilizar la construcción y mejorar la comercialización de los proyectos

Un muestrario de diseño es una especie de glosario usado tradicionalmente por los constructores para determinar la forma básica de las edificaciones y proporcionar los elementos y pormenores arquitectónicos claves. Estos libros les proveen a los constructores de una variedad de ilustraciones y especificaciones de los procedimientos necesarios aceptables para construir una casa. Mediante la variación de las alternativas y los detalles, los constructores pueden crear un número ilimitado de modelos de casas enmarcadas en un estándar arquitectónico común y, de este modo, dotar cada unidad de su estilo propio y singular. Los lugares nuevos y antiguos con este tipo de casas, son sumamente atractivos para los compradores de un hogar, y los muestrarios ayudan a asegurar la calidad y variedad de nuevas viviendas en el mercado.

Los proyectistas están empezando de nuevo a incorporar muestrarios para asistir a las grandes empresas de construcción en la edificación de nuevas unidades de vivienda en los proyectos de desarrollo inteligente. Esta herramienta sirve de manual de instrucciones para los constructores que tradicionalmente trabajan a base de sus propios planos estándar para las casas de urbanización. Los muestrarios ayudan al constructor a realizar el concepto del desarrollo según se articuló en los códigos arquitectónicos y de diseño del proyecto. No sólo son ventajosos en el proceso de construcción, sino los proyectistas encuentran que constituyen también un componente clave en el programa general de promoción y ventas. Un muestrario de diseño deja un margen para crear más variaciones en las viviendas de las que suelen encontrarse en las urbanizaciones convencionales. Como resultado, los consumidores tienen más posibilidades de selección y, a menudo, les gusta la singularidad del producto —aspectos que distinguen los vecindarios construidos a base de muestrarios de las urbanizaciones más uniformes con pocos prototipos.

El muestrario de diseños se está convirtiendo en ventajoso para los proyectistas en el proceso de aprobación debido a que los proyectos nuevos requieren más insumo por parte de la comunidad. Pueden contribuir a comunicarles a la comunidad y los funcionarios a cargo de la aprobación las características del plan maestro propuesto, y sirve para asegurarles que “lo que ven es lo que obtendrán”. Una vez se haya alcanzado un consenso general relativo a un plan maestro, el muestrario de diseños sirve de instrumento para implementarlo. Este proceso involucra a los constructores, proyectistas, arquitectos y los profesionales en el campo de bienes raíces en un proceso más bien técnico. Si un muestrario se elabora correctamente, puede disminuir la cantidad de malos entendidos entre los dueños de una casa, los promoventes de proyectos, los constructores y los subcontratistas. Proporciona las herramientas a todos para comprender, abarcar y construir desde el punto de vista de una visión compartida.²

4.

Hacer los códigos de zonificación y otros reglamentos alusivos al uso de los terrenos fáciles de leer y aplicar

A la hora de considerar sus opciones a base de los códigos de zonificación más tradicionales, es posible que un proyectista invierta mucho tiempo y dinero en simplemente entender cuáles prácticas y variaciones están permitidas y cuáles no. En algunos casos, el código puede estar escrito en una complicada jerga legal que es difícil de descifrar para los proyectistas (y los ciudadanos). En otros es posible que una sección del código contenga referencias confusas y contradictorias a otras, o que los usos permitidos estén dispersos en

secciones largas de texto repetitivo. La simplicidad y facilidad de uso es para el bien de todas las partes interesadas porque todo el mundo puede entender rápidamente las reglas del juego.

Una de las razones para la complejidad de muchos códigos es que se han enmendado varias veces a lo largo de muchas décadas sin haberlos sometido a una actualización completa. En el caso de Milwaukee en Wisconsin, el código se había convertido con el tiempo en una “colección de hojas de Post-It®”. Entre otras rarezas, el antiguo código tenía más de 125 distritos de zonificación diferentes, muchos de los cuales nunca se usaron. Después de un proceso de evaluación de cuatro años de duración, que comenzó en el año 1997, el ayuntamiento aprobó muchos de los cambios propuestos por los empleados de la ciudad y un grupo de trabajo especialmente designado. Los cambios fueron dramáticos. El código se redujo de veinticinco a sólo diez secciones, se eliminaron clasificaciones de distritos innecesarias, y está disponible ahora una ordenanza de zonificación computarizada que se puede acceder y examinar a través de la red cibernética. Ahora, el código se ajusta mucho al mapa de zonificación (véase Política 8), y el mapa de zonificación se actualizó de manera que refleja mejor los patrones actuales de desarrollo. Gracias a la simplificación de los procedimientos administrativos, los proyectistas no tienen que seguir pasando por un tedioso proceso ante la junta de apelaciones de zonificación. El período de revisión ante esta junta se redujo de un promedio de 27 semanas en el año 1998 a entre seis y ocho semanas en el 2001.³

Varias otras localidades, entre las que están Detroit, Chicago y Honolulu, han llevado a cabo actualizaciones similares para convertir sus códigos en más fáciles de usar. La simplicidad no es una meta fácil de alcanzar. Después de que la ciudad de Dayton emprendió la actualización de su código, un consultor involucrado en el proceso señaló que los funcionarios tenían que tener esta meta siempre presente “porque cada vez que pensábamos en una buena idea nueva, incluirla hubiese podido aumentar la complejidad”.⁴

EJEMPLO PRÁCTICO:

En el manual *Smart Growth Zoning Codes: A Resource Guide*, el autor Steve Tracy ofrece varias sugerencias para la elaboración de códigos alusivos al desarrollo inteligente fáciles de usar. Incluye las siguientes:

- Usar un lenguaje sencillo y términos cuya definición no sea ambigua y se usen de manera coherente.
- Proporcionar explicaciones sencillas que eviten complejidades innecesarias. Tratar de mantener cada sección del código como componente independiente y evitar referencias contradictorias, excepciones y notas al calce.
- Usar tablas o gráficas para comunicar los criterios de zonificación y estándares de desarrollo, y evitar los textos largos y repetitivos. Detallar las franjas de separación para las diferentes zonas y tipos de edificación preferiblemente en tablas que mediante la repetición de la misma oración una y otra vez con diferentes cifras.⁵

5.

Crear una estrategia de planificación que abarque un consorcio de municipios para proporcionar desarrollo en los mercados rurales, a la vez que se conserven los rasgos rústicos

Algunos estados exigen a sus municipios elaborar planes individuales para el uso de los terrenos que incluyan todas las posibles zonificaciones de uso en el ámbito de su jurisdicción. Este reto puede ser bastante desalentador y para muchos pueblos rurales, sendas estipulaciones legales pueden tener consecuencias no deseadas que afecten el carácter rural de la región. Al zonificar para todos los usos se coloca a las comunidades rurales en una posición precaria. Los municipios tienen que designar la eliminación futura de valiosos espacios abiertos para usos no compatibles con las áreas rurales (como apartamentos, oficinas o complejos industriales) y, además, los usos no rurales suelen afectar el espíritu de la comunidad. En el contexto de la política contemporánea de planificación, estos usos no rurales se ubican en las regiones rústicas que quedan lejos de los centros urbanos existentes. La ubicación de este desarrollo requiere nueva infraestructura que cuesta mucho implantar y mantener. Los municipios en todo Pensilvania y Nueva Jersey están examinando otras soluciones de planificación que sirvan para mejorar el desarrollo económico, a la vez que se preserve el carácter rural.⁶ Una de las herramientas es la planificación que abarca un consorcio de municipios, llamado en inglés *multiplanning*, que se aplica eficazmente a regiones rurales para fomentar el crecimiento económico de manera que tenga un impacto mínimo sobre su valor rural.

La planificación por consorcio municipal brinda la oportunidad a las comunidades rurales de trabajar juntas para obtener el beneficio del crecimiento a la vez de proteger las prioridades rurales. Esta estrategia de planificación reduce algo de la distorsión creada por el requisito de planificar para todos los usos. Puede reducir los costos de la infraestructura mediante la concentración de los usos de mediana o alta densidad en menos áreas. Además, puede preservar terrenos agrícolas y otros importantes espacios abiertos en todas las jurisdicciones. Desde una perspectiva regional, la planificación plurimunicipal puede facilitar la distribución de los ingresos contributivos y, de esta manera, reducir la necesidad de los municipios de competir entre sí por los proyectos de desarrollo comercial. Les permite a los municipios conservar terrenos, a la vez que se benefician aun del desarrollo comercial o industrial cercano. Además, esta estrategia de planificación puede proporcionar un conjunto de normas legales coherentes aplicables a una región de planificación y tornar así el desarrollo más atractivo.

Existe también una serie de incentivos para los municipios participantes que varía de acuerdo con las leyes estatales. En Pensilvania no necesitan proveer todos los posibles usos, sino pueden distribuir concertadamente los usos por las regiones geográficas. Los municipios pueden recibir fondos prioritarios provistos por agencias estatales para este tipo de planificación y obra, y es más probable que las agencias estatales tengan confianza en la planificación plurimunicipal para tomar decisiones sobre permisos y financiamiento.

Para el beneficio de los proyectistas e inversionistas, la planificación que abarca varios municipios expone a grandes rasgos las áreas de expansión de una región entera y delimita las fronteras del crecimiento rural. Los salva de llevar batallas individuales en favor de sus proyectos en cada uno de los municipios integrados en el plan. Además, asegura que exista la infraestructura adecuada para sustentar el desarrollo donde se considera apropiado.

6.

Crear en el ámbito regional o estatal un “gabinete para el desarrollo inteligente”

Son muchas las medidas gubernamentales que ejercen influencia sobre los patrones y las prácticas del desarrollo de los terrenos, que incluyen proyectos de transportación, decisiones alusivas a la infraestructura, políticas relacionadas con la vivienda, programas de fomento económico y estrategias para la protección ambiental. Si no se cuenta con una clara dirección y coordinación, es posible que agencias, políticas y programas envíen mensajes contradictorios al mercado de la construcción. Esto puede aplicar sobre todo al desarrollo inteligente dado que los códigos de zonificación, los reglamentos y las ordenanzas existentes no tienen cabida para una práctica regida por los principios del desarrollo inteligente como norma. Actualmente, el proceso de aprobación para proyectos de desarrollo inteligente requiere variaciones y acuerdos entre diferentes departamentos. En aras de tornar las innovaciones del desarrollo inteligente más fáciles y más competitivas que el desarrollo tradicional, los estados han creado “gabinetes” compuestos de miembros del gabinete ministerial en el ámbito estatal y altos ejecutivos de agencias y departamentos.

Los estados que cuentan con gabinetes para el desarrollo inteligente persiguen varios propósitos y tienen muchas metas; sin embargo, sí tienen cosas en común. En una forma u otra, estos gabinetes establecen la política de desarrollo inteligente, coordinan procedimientos y programas interdepartamentales, evalúan programas para determinar si cumplen con los principios del desarrollo inteligente y solucionan conflictos entre las agencias y los departamentos que surjan en el proceso de implantación. Muchos de estos estados han adoptado principios del desarrollo inteligente para que sirvan de orientación. Es común encontrar que estos gabinetes se concentran en programas integrales de desarrollo en el ámbito estatal, además de enfocar los intereses específicos del Estado, tales como el redesarrollo de los lugares identificados como *brownfields*, el fortalecimiento de los centros existentes, el desarrollo económico, la movilidad y transportación, la contaminación y la conservación de los espacios abiertos.

Independientemente de la localización geográfica o de los partidos políticos, los gobernadores están examinando el desarrollo inteligente con miras a ayudar a conservar los recursos fiscales y los terrenos, reducir la contaminación y planificar para que haya crecimiento. Los “gabinetes” para el desarrollo inteligente pueden asistir en la articulación coherente de políticas de inversión e incentivos en el ámbito estatal, monitorizar el progreso del Estado relativo al desarrollo de los terrenos y la conservación, asistir a los gobiernos locales en sus esfuerzos dirigidos hacia el desarrollo inteligente, simplificar y agilizar la implantación del mismo en todo el Estado y eliminar los obstáculos de un mejor crecimiento.

EJEMPLOS PRÁCTICOS:

Varios estados (por ejemplo, Minnesota, Wisconsin, Kentucky, Dakota del Norte y Utah) han adoptado iniciativas de desarrollo inteligente. Además de las iniciativas de su Estado, Colorado, Nueva Jersey y Maryland han creado también oficinas para el fomento del desarrollo inteligente. Hasta la fecha, sólo Maryland ha tenido una plaza para el director ejecutivo de esta oficina. Los siguientes siete estados y una autoridad regional tienen gabinetes que procuran el desarrollo inteligente:

Illinois Balanced Growth Cabinet

Office of the Governor

<<http://www.state.il.us/state/balanced/cabinet.htm>>

Maine Smart Growth Coordinating Committee

Maine State Planning Office

<<http://www.state.me.us/spo/landuse/tfandcomm/sgcc/index/php>>.

Maryland Smart Growth Subcabinet

Maryland Governor's Office of Smart Growth

<<http://www.smartgrowth.state.md.us/>>.

Massachusetts Commonwealth Development Coordinating Council

Office of the Governor <<http://www.mass.gov>>.

Michigan Land Use Leadership Council

Department of Environmental Quality, Environmental Science & Service

<<http://www.michiganlanduse.org/>>.

New Jersey Smart Growth Policy Council

Office of Smart Growth, New Jersey Dept. of Community Affairs

<<http://www.nj.gov/dca/osg/commissions/sgpc.html>>.

Pennsylvania Interagency Land Use Team

Governor's Center for Local Government Services

Department of Community and Economic Development

<<http://www.landuseinpa.org>>.

Great Lakes Sustainable Land Use Commission

<<http://www.glc.org/bridges/>>.

7.

Asignar un “perito en incentivos” para proyectistas y empresarios cuando se ha designado un área a desarrollo/redesarrollo

Muchos proponentes de proyectos no están al tanto de todos los incentivos disponibles a la hora de contemplar la posibilidad de construir un proyecto de desarrollo inteligente. Un perito en incentivos los orienta en torno al conjunto de herramientas existentes y les recomienda opciones para obtener incentivos, explica programas y brinda otro tipo de asesoramiento. Si no se quiere crear especialmente una plaza, este rol lo podría desempeñar un planificador municipal experto o un director de desarrollo económico o comunitario.

Convertir el proceso de desarrollo en uno justo y predecible para los proyectistas no requiere tecnología

avanzada, sino que se puede lograr mediante un uso más eficaz de los recursos disponibles y la reducción de los obstáculos a un mínimo. La disponibilidad de incentivos en un área seleccionada para proyectos de construcción abre la puerta a los proyectistas. Sin embargo, aun cuando existan estos valiosos programas, los proponentes de proyectos suelen tener dificultades cuando navegan por el complejo laberinto de papeleo y tratan de entender los requisitos de elegibilidad.

Una manera de asistir a los empresarios en el proceso de desarrollo consiste en la designación de un profesional para todas las consultas y el mercadeo de incentivos. Este experto puede estar asignado a proyectistas activos o a lugares especialmente identificados para desarrollo, o puede servir de enlace con los inversionistas que contemplan la posibilidad de desarrollar propiedades que la localidad quiere reconstruir. El perito en incentivos debe ser bien versado en todo lo relacionado con los incentivos, las fortalezas de la comunidad y el tipo de desarrollo deseado.

La agencia Empire State Development of New York les provee a las empresas y los inversionistas de este tipo de información para proyectos nuevos y para la relocalización de negocios. También, ayudan a los que toman decisiones en torno a los programas de bonos, incentivos contributivos y financieros, y medidas para el ahorro de energía, así como en lo relativo a las opciones en diferentes zonas de incentivos.⁷ Una oficina gubernamental local de enlace debería también tener una lista de lugares que califican para la obtención de incentivos y mercadear estos lugares como corresponde.

Los proyectistas realizan una serie de cálculos complejos antes de comprometerse con un proyecto. Entre los factores que toman en cuenta figuran el financiamiento, las oportunidades en el mercado, el fácil acceso, la sincronización de las actividades y la disponibilidad de mano de obra. A pesar de que una localidad no tenga control sobre muchos de estos factores, ya puede haber creado incentivos para reducir la cantidad de obstáculos. Un experto en incentivos puede comunicarse de manera transparente con inversionistas potenciales, simplificar y agilizar el proceso de obtener incentivos, y así mejorar las posibilidades de la comunidad de atraer el tipo de desarrollo que quiere tener.⁸

EJEMPLOS PRÁCTICOS:

- Proveer a la persona contacto de las herramientas necesarias para empezar un proyecto exitoso;
- Producir una hoja informativa sobre los programas de incentivos;
- Incluir los nombres y números de teléfono de funcionarios claves del lugar, prestamistas y agencias locales, así como información sobre personas de contacto con funcionarios estatales u otros oficiales públicos importantes;
- Crear un cuaderno que incluye todos los documentos que se utilizaron anteriormente para una variedad de proyectos exitosos como muestras a seguir fielmente;
- Producir una lista de los errores más comunes y más caros que los proyectistas han cometido.

8.

Incorporar la planificación basada en los sistemas de información geográfica en el proceso de desarrollo de los terrenos

Los sistemas de información geográfica (GIS por sus siglas en inglés en adelante) ya repercuten en la planificación y evaluación de proyectos de desarrollo. Cuando se aprovechan creativamente, los GIS aceleran el proceso de evaluación de proyectos y miden indicadores como, por ejemplo, el carácter peatonal y la combinación de usos.

Los GIS son un instrumento computarizado para representar y analizar muchos conjuntos de datos, que incluyen capas alusivas al uso de los terrenos, empleo, transportación y el medio ambiente. Se pueden usar para analizar rápidamente la característica ambiental de cualquier lugar de construcción potencial, entre las que pueden figurar el tipo de suelo, la capacidad de los acuíferos, pendientes empinadas, planicies de inundación, cuencas hidrográficas, humedales, zonas de amortiguamiento y amplitud del paisaje. Se puede evaluar el acceso del lugar a la infraestructura de transportación y servicios. Los planificadores urbanos y de transporte juntan estos y otros indicadores para hacer proyecciones en torno a futuras necesidades e impactos de los diferentes usos del terreno.

Los departamentos de planificación y zonificación en los EE.UU. están evaluando una cantidad cada vez mayor de propuestas de desarrollo con menos empleados y recursos. Los GIS pueden aliviar esta carga proporcionando los medios para evaluar rápida y fácilmente las consultas remitidas. Si se hacen las evaluaciones en poco tiempo, se crea un clima económico atractivo para los proponentes por la mayor certidumbre que pueden tener en el proceso de consulta de los proyectos. La ciudad de San Diego ha hecho una gran inversión en los GIS (*Process 2000*) con el propósito de simplificar y agilizar su proceso de evaluación de los proyectos. Como promedio, el tiempo de espera para ciertos permisos se ha reducido hasta por nueve meses.⁹

El servicio de información geográfica *Map Milwaukee* combina los GIS con datos públicos con miras a ofrecer información integral sobre la ubicación del lugar, la zonificación, datos sobre la parcela y la propiedad. Estos mapas pueden ser útiles para los proyectistas de Milwaukee porque les proporcionan información para la planificación y tramitación de permisos para edificios nuevos y remodelados. Un proponente de proyectos puede determinar, entre otras cosas, si una parcela está ubicada en un distrito dedicado a mejoras comerciales o en un vecindario seleccionado para inversiones, o si se trata de una propiedad renovada que está en venta.

Para avanzar más en el desarrollo inteligente, los GIS pueden añadir certidumbre y acelerar el proceso de aprobación de permisos. Las localidades pueden establecer y difundir estándares de desarrollo específicos para la comunidad de manera similar a las tarjetas de puntuación que se usan en el país para evaluar proyectos de desarrollo inteligente (ver Principio 8, Política 5). Los GIS proveen una manera de medir objetivamente el rendimiento de muchos parámetros, tales como orientación hacia el peatón y acceso al transporte colectivo o espacios abiertos, y, de esta manera, reduce la incertidumbre del proceso. De esta forma, un proceso acelerado de evaluación se puede combinar con los indicadores de desempeño del proyecto de construcción, y los proponentes pueden tener una idea más clara sobre los estándares requeridos, cómo se evaluarán y, potencialmente, qué beneficios acompañan los diferentes niveles de excelencia.

9.

Simplificar y agilizar los procesos de aprobación del redesarrollo de propiedades identificadas como *brownfields*

La gran cantidad de impedimentos han desalentado tradicionalmente la inversión en propiedades contaminadas. Los dueños de las mismas y los prospectivos proyectistas optan muchas veces por llevar a cabo proyectos de construcción en áreas no desarrolladas que no presentan problemas de contaminación en vez de correr el riesgo de enfrentar la responsabilidad ambiental, los costos de limpieza y la incertidumbre que se asocian con el redesarrollo y la limpieza de propiedades identificadas como *brownfields*. Desde los años 90, el reconocimiento creciente del beneficio potencial del redesarrollo de estos lugares para las comunidades y regiones circundantes ha llevado a los encargados de la formulación de políticas a crear incentivos para el redesarrollo de los *brownfields*. Sobre todo los programas estatales para la limpieza voluntaria de propiedades (VCP por sus siglas en inglés en lo que sigue) han jugado un rol importante. Casi todos los estados han promulgado algún tipo de VCP para estimular a los dueños de propiedades, los proyectistas y los municipios a iniciar limpiezas de estos sitios. Además, muchos municipios han creado sus propios incentivos para el redesarrollo de estos terrenos. Los estados y municipios suelen combinar los incentivos, como asistencia financiera, relevo de responsabilidad ambiental y otras medidas. La racionalización de los procesos de aprobación, que se puede lograr mediante la incorporación de procedimientos administrativos simplificados y más eficaces, así como el fomento de la participación comunitaria es posiblemente el próximo reto.¹⁰

Milwaukee, una ciudad con un pasado de mucha actividad industrial que alberga muchos *brownfields*, concentra sus esfuerzos de redesarrollo y limpieza de los mismos en cuatro zonas de desarrollo designadas por el Estado. Entre los componentes claves de su programa de revitalización figuran los siguientes:

- Organizar mesas redondas antes de comenzar el desarrollo en sí en el caso de los proyectos grandes, donde las agencias públicas y los proyectistas identifican los obstáculos potenciales y previenen demoras provocadas por las normativas legales;
- Hacer los arreglos pertinentes para la agrupación de fincas y actuar como enlace con las agencias reguladoras estatales;
- Crear una oficina administrada por la ciudad para el fomento del desarrollo que sirva como único punto de contacto y asistencia para obtener permisos de construcción y edificación.¹¹

Las agencias pueden también simplificar y agilizar el proceso de aprobación fijando plazos para garantizar que la evaluación de una solicitud se termine dentro de un término de días a partir del momento de remisión del proyecto. Además, los organismos públicos pueden también facilitar el redesarrollo proporcionando apoyo informativo, asesoría de bajo costo, asistencia técnica, análisis basado en los GIS e historiales de usos anteriores. Estos procedimientos y formas de apoyo administrativo reducen las demoras en el proceso de limpieza de propiedades, aclaran asuntos relacionados con los requisitos y ofrecen información a los prospectivos proyectistas y dueños de terreno. Son también claves para atender los mayores obstáculos al redesarrollo como, por ejemplo, el alto costo de las transacciones. De hecho, los programas estatales de asistencia relativamente baratos encaminados a reducir el costo de la toma de decisiones, sí pueden ser más eficaces que los subsidios financieros mucho más caros que persiguen mayor rentabilidad pero —en comparación con los estándares de riesgo— pueden implicar problemas de justicia ambiental o de salud.¹²

10.

Crear fondos de inversión para proyectos de desarrollo inteligente

Cada vez más proyectistas e inversionistas que han terminado proyectos de desarrollo inteligente están buscando oportunidades adicionales. Gracias a su experiencia, los inversionistas se están tornando más expertos en la identificación de los componentes de este tipo de proyectos. Su experiencia brinda también a los proyectistas un entendimiento sólido sobre qué esperar en el proceso de desarrollo. En resumidas cuentas, el desarrollo inteligente se está convirtiendo en más predecible para el profesional veterano de bienes raíces. Estos inversionistas están ahora en condiciones de identificar, mediante los fondos de inversión para el desarrollo inteligente, la gran cantidad de oportunidades que producen un “doble resultado”, uno que es rentable para los inversionistas y que apoya las metas del desarrollo inteligente.

CalPERS, el fondo público de pensiones más grande en los EE.UU., tiene dos programas de desarrollo inteligente que asciende a un total de \$300 millones. El Northern California Urban Infill Investment Program tiene un fondo de capital de \$100 millones que aumentó a \$200 millones en el mismo año que se estableció. Las dos compañías de bienes raíces, Bridge Housing Corporation y RREEF, administran \$100 millones cada una de la asignación del fondo. CalPERS tiene también un fondo similar a cargo de Commonwealth Partners, LLC (Sociedad de Responsabilidad Limitada), valorado en \$100 millones dirigido al sur de California. Ambos programas aplican las estrategias de inversión del desarrollo inteligente que se centran en la construcción nueva y de rehabilitación.¹³

La compañía de inversiones American Ventures, con sede en Coral Gables, Florida, ha lanzado recientemente dos fondos de inversión en bienes raíces dirigidos a vecindarios urbanos en Miami y Albuquerque, Nuevo Mexico. Los gerentes del fondo contarán con 50 a 100 millones de dólares para invertir en cada una de las ciudades. Los fondos seleccionarán proyectos con usos combinados dentro de los distritos comerciales céntricos. Se escogieron Albuquerque y Miami por la postura de los funcionarios electos en favor del desarrollo y el deseo de cada uno de ellos de hacer mejoras en las comunidades abandonadas. Se espera que la iniciativa atraiga la inversión de parte de las fundaciones privadas comprometidas con la misión de revitalizar comunidades deprimidas. El dinero se combinará con fondos permanentes y de pensiones del Estado, así como con bancos federales y las asociaciones de ahorro y crédito (S&L por sus siglas en inglés) sujetos al Community Reinvestment Act.

EJEMPLO PRÁCTICO:

Algunas fuentes prestatarias cuentan con iniciativas de financiamiento para proyectos de desarrollo inteligente que pueden ayudar a crear comunidades con una mejor calidad de vida, apoyar alternativas de transporte y fomentar patrones sustentables en el uso de los terrenos. Otras entidades de financiamiento contribuyen al desarrollo de la comunidad y viviendas asequibles, se especializan en programas que apoyan comunidades de escasos recursos y de minorías o financian la protección de espacios abiertos. Estas entidades contribuyen a que las decisiones sobre el desarrollo sean más predecibles proveyéndoles a las comunidades y los proyectistas de un flujo ininterrumpido de capital cuando no pueden contar con fuentes de financiamiento convencionales. Véase Apéndice B para un directorio abarcador de prestamistas y entidades de financiamiento que han apoyado el desarrollo inteligente o se pueden usar para contribuir al mismo.

¹ Rober Steutiville. "New Urban Projects on a Neighborhood Scale in the United States". *New Urban News* 7. 8 (2002).

² Urban Design Associates. "Pattern Books and Design Guidelines". 6 de mayo de 2003:1 <<http://www.urbandesignassociates.com/servicespattern.html>>.

³ Actas de "Reforming Codes, Revitalizing Communities: An ICMA Regional Forum on Revising Codes to Achieve Smart Growth". Washington D.C.: International City/County Management Association (en preparación).

⁴ Ibid.

⁵ Steve Tracy. *Smart Growth Zoning Code: A Resource Guide*. Sacramento: Local Government Commission, 2003.

⁶ Pennsylvania Municipalities Planning Code. Acta 247 de 1968; los "Growing Smarter" Amendments. Actas 67 & 68 de 2000; y New Jersey Municipal Land Use Law, sección 40:55D-77.

⁷ Para más detalles, véase <<http://www.empire.state.ny.us/nysdc/>>.

⁸ Mucho de esta sección es una adaptación de Terry Richman. "Is Your Town Developer Friendly?" <http://www.cadi.cornell.edu/cd_toolbox_2/tools/dev_friendly_town.cfm>. Reimpresión de "Towns & Topics". Association of Towns of the State of New York. Septiembre – octubre 2002.

⁹ George Arimes. "Doing the Job in Double Time". *Planning*, marzo 1997.

¹⁰ Para más información, véase el informe de la U.S.EPA, *Redevelopment: Economic Engine and Environmental Opportunity*. Una versión electrónica del informe e información sobre cómo pedir una copia impresa se puede encontrar en <<http://www.epa.gov/smartgrowth>>.

¹¹ Angela E. Vitulli, Charlotte Dougherty y Dan Hutch. "Urban Competitive Advantage and Brownfields Redevelopment". *Brownfields 2002 Conference Proceedings*. Charlotte, NC, 13–15 de noviembre de 2002 <<http://www.brownfields2002.org/proceedings2000/5-07vpdf>>.

¹² Peter B. Meyer. "Approach to Brownfield Regeneration: The Relative Value of Financial Incentives, Relaxed Mitigation Standards and Regulatory Certainty". Documento de trabajo. Louisville, KY: Center for Environmental Policy and Management, University of Louisville, 2000.

¹³ La página de CalPERS en la red cibernética en <<http://www.calpers.ca.gov/>> presenta los pormenores de ambos fondos y su estrategia de inversión llamada "Smart Growth".

Capítulo Diez

PROPICIAR LA COLABORACIÓN DE LA COMUNIDAD Y OTROS GRUPOS INTERESADOS EN LA TOMA DE DECISIONES SOBRE EL DESARROLLO DE LOS TERRENOS

El proceso actual de desarrollo de los terrenos no satisface ni a los ciudadanos ni a la comunidad de urbanizadores, aunque se pueden ver cambios en el proceso que benefician a ambas partes cuando colaboran en la toma de decisiones sobre el desarrollo. Después de los ciudadanos haberse sometido a un largo y exhaustivo proceso de visualización, es posible que se desilusionen y se frustren cuando los planes preliminares, los códigos y, en última instancia, el proyecto de desarrollo no están conforme a lo esperado. Al igual que la comunidad de urbanizadores, la ciudadanía en general se beneficia de un proceso de desarrollo transparente, abierto y predecible.

A medida que las comunidades adopten los principios del desarrollo inteligente, salen a la luz enseñanzas sobre cómo involucrar mejor las partes afectadas. En primer lugar, las comunidades tienen que involucrarse desde el inicio del proceso, o un poco antes. Cuando los miembros de la comunidad se integran tarde, es probable que el proceso y los planes de desarrollo no sean inclusivos y, por consiguiente, la comunidad los vea con desconfianza. Además, los planes pueden estar tan adelantados en su proceso de diseño que no se pueden integrar fácilmente sugerencias constructivas en una etapa posterior.

En segundo lugar, se están creando constantemente herramientas nuevas para visualizar el impacto de un proyecto y aprovechar la creatividad de las partes interesadas. Lo último en herramientas y tecnologías, como los sondeos de preferencia visual o los instrumentos computarizados para proyectar un desarrollo propuesto en su escenario, han hecho posible que los proyectistas construyan modelos virtuales interactivos de sus planes de desarrollo propuestos. Estos instrumentos les ayudan a crear detalles de diseño, lo que es una ventaja tanto para la comunidad como para el proyecto.

Es también importante proveer a los miembros de la comunidad de información fácil de entender. Los medios de difusión, como los periódicos locales y las emisoras de noticias, tienen la destreza de llevar la información que afecta la comunidad a un público diverso, al igual que los colegios y las empresas locales que, también, son recursos claves para transmitir la información alusiva al proceso de planificación de la comunidad.

Finalmente, involucrar toda la gama de grupos interesados en el proceso de desarrollo, aunque sea difícil, es una de las mejores maneras de garantizar que el resultado del crecimiento será una comunidad más efervescente y con una mejor calidad de vida que refleja exactamente las necesidades y los valores locales. Las políticas que se presentan a continuación tienen el propósito de contribuir a que se involucren todas las partes con un legítimo interés en el proceso de desarrollo.

1.

Integrar grupos de terceros para asegurar que se manifiesten los puntos de vista de diferentes sectores

Muchas veces, el proceso de aprobación de un proyecto de desarrollo desemboca en un acalorado intercambio verbal entre los representantes de los vecindarios adyacentes y el proyectista. Por consiguiente, los únicos argumentos que se presentan a los funcionarios a cargo de la toma de decisiones tienden a subrayar los potenciales impactos negativos sobre las propiedades adyacentes y reiterar lo que el proponente del proyecto está dispuesto a construir. Como las decisiones que se toman relativas a proyectos de desarrollo raras veces afectan únicamente la comunidad vecina o sólo al constructor, la incorporación de otros comentarios o los testimonios de terceros sobre los posibles impactos positivos y negativos puede forjar una idea mejor del proyecto final. Por ejemplo, una cámara de comercio local puede ofrecer comentarios sobre una combinación de vivienda y empleos que otras partes, a lo mejor, no quieran ventilar por tener otras prioridades o por falta de pericia.

Por lo general, los análisis y testimonios de terceros han abogado por viviendas asequibles. En los últimos años, sin embargo, sus testimonios han tendido a favorecer desarrollos compactos, un mayor grado de densidad y usos combinados. Los puntos de vista de ellos suelen ser útiles en el caso de proyectos que los residentes vecinos ven con escepticismo (p.ej., cuando se quieren llevar usos comerciales o apartamentos a vecindarios residenciales).

Para tener credibilidad, los grupos de terceros tienen que estar arraigados en la comunidad y representar una variedad de intereses comunitarios. En el área de la Bahía de San Francisco, por ejemplo, la Transportation and Land Use Coalition integra noventa organizaciones locales que favorecen un mejor sistema de transportación, vivienda asequible y diseño comunitario participativo. Además de contar con grupos que abogan por asuntos ambientales y de transporte, la coalición integra representantes de las iglesias y defensores de los intereses de las personas de la tercera edad. Este grupo tiene peritaje en los ámbitos de transportación y la relación entre viviendas y empleos.

Es preciso que los grupos de terceros establezcan criterios relativos a los proyectos de desarrollo para que su endoso no parezca subjetivo y arbitrario. Por ejemplo, la Washington Smart Growth Alliance en el Distrito de Colombia auspicia un programa de reconocimiento de los proyectos de desarrollo inteligente. Los integrantes de esta alianza, que representan los intereses ambientales, cívicos y de los proyectistas, evalúan las propuestas de desarrollo residencial y comercial, y escriben cartas de testimonio y apoyo si un proyecto cumple con los criterios del programa. Entre otros requisitos, el desarrollo propuesto tiene que estar ubicado en o cerca de áreas urbanizadas, tener suficiente densidad, ofrecer opciones de transporte y generar beneficios para el área circundante.¹

2.

Incorporar grupos sin fines lucrativos como consultores sobre el desarrollo inteligente

Reunir todas las partes interesadas en el proceso de desarrollo puede ser un proyecto grande. Muchas comunidades encuentran que no están al corriente de los conocimientos especializados sobre la planificación o no tienen el dinero para contratar un asesor. Hay cada vez más grupos dedicados a fomentar el desarrollo inteligente que suelen contar con personas de diferentes trasfondos profesionales (p. ej., transportación, zonificación, protección de cuencas hidrográficas, etcétera) y que están llenando este espacio con sus servicios.

Un líder en ese campo es el American Farmland Trust, una organización sin fines lucrativos con sede en Washington, D.C. que aboga por la preservación de los terrenos agrícolas. Su grupo de asesores, Community Farmland Protection Consulting Services, ayuda a los pueblos y vecindarios a estimar el costo de los servicios para diferentes patrones de desarrollo, identificar terrenos con recursos valiosos e integrar al público en la planificación e implantación de la compra de derechos de desarrollo.² Para poder encontrar organizaciones parecidas, las comunidades pueden consultar a los grupos locales y estatales partidarios del desarrollo inteligente, las organizaciones dedicadas a la protección de las cuencas hidrográficas y los grupos de conservación de terrenos, para enterarse de quiénes son los especialistas en la planificación, quiénes ofrecen talleres o efectúan análisis de lugares.

Las universidades pueden también proporcionar asesoría valiosa. El Estado de Delaware se acercó al Institute for Public Administration de la Universidad de Delaware para que ayudara a pequeñas comunidades a elaborar planes integrales como parte de la iniciativa del Estado conocida como “Livable Delaware”.

Un elemento común de las organizaciones dedicadas al desarrollo inteligente que brindan asesoría es la capacidad de conectar áreas de peritaje, como, p.ej., la protección de terrenos agrícolas o las escuelas, con las disciplinas relacionadas para poder elaborar planes integrales locales y regionales. Las organizaciones sin fines lucrativos pueden ofrecer sus servicios o ayudar a una comunidad a centrarse en las necesidades claves de crecimiento y planificación antes de contratar a un consultor.

EJEMPLO PRÁCTICO:

La entidad sin fines lucrativos conocida como National Charrette Institute (NCI en adelante) se fundó en el año 2001 con el propósito de ayudar a las localidades a desarrollar comunidades más habitables mediante procesos colectivos de planificación. El término francés “charrette” significa carretilla y se usa para describir el intenso esfuerzo final de trabajo invertido por parte de estudiantes de arte y de arquitectura para cumplir con la fecha límite de un proyecto. El término ha evolucionado y significa ahora un proceso riguroso e inclusivo en el que se articulan las estrategias y los documentos de implantación para proyectos complejos y difíciles de planificación y diseño. Las *charrettes* incluyen sesiones intensas durante varios días consecutivos. El producto es un plan de consenso sobre cómo una comunidad debería desarrollarse y crecer. El NCI se constituyó en aras de fomentar el aprovechamiento más generalizado de procesos de planificación integrales y colectivos en el diseño de las comunidades. Para más información sobre el NCI y lo que ofrece, véase: <<http://www.charretteinstitute.org/>>.

3.

Organizar viajes de estudio para llevar a funcionarios locales y residentes a visitar comunidades orientadas hacia el desarrollo inteligente

Muchas veces, los funcionarios locales y los activistas vecinales tienen poca experiencia con el desarrollo inteligente o no han estado expuestos al mismo anteriormente. Si bien las gráficas y los dibujos arquitectónicos pueden dar una idea general del aspecto de los proyectos, una manera más eficaz de demostrar el potencial del desarrollo inteligente es llegar a caminar por un desarrollo vecinal tradicional o un proyecto de desarrollo inteligente terminado.

La idea de llevar a las personas claves a ver proyectos establecidos no es nueva. El Marshall Fund, por ejemplo, auspicia viajes de intercambio para que delegaciones estadounidenses y europeas puedan apreciar las mejores prácticas de proyectos ambientales y de transportación. Una variante de estos programas de intercambio que giren alrededor del desarrollo inteligente es una excelente oportunidad para que funcionarios locales vean cómo convergen densidad, diseño y transportación en las ciudades que han implementado este tipo de desarrollo. Un proyecto ya establecido puede desenmascarar mitos y malos entendidos comunes sobre tráfico, estacionamientos y servicios públicos. Para obtener buenos resultados, el organizador de una gira de este tipo incluiría una presentación de los principios y las políticas que sustentan el crecimiento, entrevistas con varios grupos interesados y cualesquiera enseñanzas que sirvan para informar proyectos similares de planificación e implantación.

Para entender el alcance del desarrollo inteligente en el mundo real, los representantes de una comunidad no tienen que viajar al extranjero, sino pueden encontrar proyectos modelos en su propia región. Un primer paso para encontrar estos proyectos es buscar iniciativas premiadas o programas de certificación de desarrollo inteligente, como los galardones que otorga la Agencia de Protección Ambiental de los EE.UU. Las organizaciones dedicadas al estudio del desarrollo de los terrenos, como el Urban Land Institute y el Congress for New Urbanism, auspician también premios alusivos al diseño de proyectos de desarrollo inteligente y de transportación. La American Planning Association ha incorporado una categoría especial de desarrollo inteligente a su lista de reconocimientos anuales.

EJEMPLO PRÁCTICO:

En el año 1999, investigadores del Kalamazoo College llevaron a un grupo de líderes comunitarios de Kalamazoo en Michigan, a una excursión de estudio a Portland en Oregon con el propósito de analizar problemas y políticas relacionadas con el control de crecimiento. El viaje fue el inicio de un proyecto de un año de duración llamado "Convening Our Community" que generó la voluntad política de solucionar una serie de asuntos difíciles y contenciosos relativos al uso de los terrenos en el oeste de Michigan.³

4.

Crear cursos de capacitación sobre diseños que responden al contexto, dirigidos a los ingenieros de tráfico y enfocados en las estrategias de participación comunitaria

El diseño que responde al contexto (CSD por sus siglas en inglés en adelante) se define como método interdisciplinario y de colaboración que integra todas las partes interesadas en el desarrollo de instalaciones de transportación que atienden una variedad de necesidades de la comunidad. Además de promover la movilidad y seguridad, este enfoque tiene en cuenta los recursos ambientales, históricos, estéticos y escénicos de una comunidad. El CSD surgió como resultado del reconocimiento de que los sistemas de transportación y sus instalaciones afectan un área que va más allá de los alrededores inmediatos de una carretera o línea de ferrocarril. Además, los funcionarios de transportación saben que las instalaciones existentes actúan como centros importantes no sólo para mejorar las redes de transportación sino también a las comunidades.

Sin embargo, se puede partir de la premisa que conciliar las necesidades de transportación con las de la comunidad implica hacer sacrificios. Los ingenieros de transportación se encontrarán en el terreno desconocido de tener en cuenta la creación de comunidades, la preservación histórica y el arte público. Aun cuando los funcionarios de transportación estén muy versados en el diseño comunitario, es posible que requieran ayuda a la hora de explicar las necesidades de transportación a un público que no conoce la materia técnica o traducir una amplia gama de necesidades de transportación a normas de diseño que, tradicionalmente, han sido inflexibles.

Para mantener este proceso más simple, las comunidades pueden crear un programa de encuentro que integre a los funcionarios e ingenieros de transportación con los residentes de la comunidad, arquitectos paisajistas y representantes del sector de construcción con miras a articular estrategias de diseño participativo dirigidas específicamente hacia las instalaciones de transportación. La organización conocida como Project for Public Spaces, con sede en la ciudad de Nueva York, ha elaborado un curso excelente de tres días de duración sobre la integración de las comunidades en el CSD. Para más información, véase <<http://www.pps.org>>.

5.

Establecer programas de respuesta rápida para obtener la aprobación de proyectos de desarrollo inteligentes

Los periódicos de todos los lugares del país están llenos de historias sobre cómo están retornando las ciudades, estimuladas por distritos de vivienda, comercio de venta al detal y diversión. Sin embargo, proponer un proyecto de relleno urbano o de redesarrollo puede representar un reto. Reglamentos anticuados, mapas obsoletos, diseños difíciles y códigos de zonificación sobrepuesta son algunos de los obstáculos con los que se enfrentan los proyectistas y es posible que, en última instancia, consideren la construcción en áreas no desarrolladas como opción más sencilla. En aras de allanar el camino del desarrollo, las localidades y los estados han instituido programas de respuesta rápida para ayudar a tramitar las propuestas. Para garantizar que estos programas no rehuyan el proceso de participación de las partes interesadas, es importante seleccionar un equipo de trabajo representativo.

El programa conocido como Transportation and Growth Management (TGM) de Oregon es un proyecto de colaboración entre el Department of Transportation y el Department of Land Conservation and Development. Un componente importante es el programa de respuesta rápida, que atiende las peticiones de la comunidad ofreciendo servicios de planificación y diseño para implementar metas, planes y proyectos de desarrollo inteligente —por lo regular dentro de dos semanas. En respuesta a las solicitudes locales, se reúnen los proponentes de proyectos, dueños de una propiedad, funcionarios locales y estatales, y las partes interesadas para evaluar propuestas de desarrollo, elaborar soluciones de diseño innovadoras y superar obstáculos reglamentarios relativos al uso de los terrenos, transportación y diseño. El programa ofrece, además, análisis de viabilidad económica y de mercado. El Estado contrata compañías de planificación y diseño con experiencia para que remitan planes, análisis y recomendaciones para la reforma de códigos.

En un ejemplo, una comunidad no estaba satisfecha con un plan de redesarrollo que crearía un centro comercial de venta al detal de un solo piso con instalaciones de estacionamiento de exterior. Con la asistencia del programa de respuesta rápida, y en coordinación con la ciudad, se transformó la cuadra en un proyecto de uso combinado con venta al detal en el primer piso, condominios en las plantas altas y casas adosadas con estacionamiento subterráneo. En aras de responder al interés de la comunidad de que el proyecto forme un conjunto armonioso con la escala del vecindario histórico aledaño de Irvington, se ubicó una línea de casas adosadas de dos plantas en el lado posterior de la edificación.⁴

6.

Efectuar auditorías de los lugares para identificar las oportunidades y barreras del desarrollo inteligente

Las comunidades invierten mucho tiempo en el intento de predecir los impactos de los proyectos de construcción individuales sin haber entendido en primer lugar la dinámica de su vecindario. La auditoría de un lugar, o una comunidad, puede contribuir a evaluar las funciones de la comunidad mediante el análisis del conjunto de los pequeños detalles que afectan a todos, como el tráfico, espacio para la recreación, vivienda y seguridad. Mientras que las auditorías del desarrollo inteligente o del código de zonificación centran su atención específicamente en los códigos y reglamentos, la auditoría de un lugar examina cómo los atractivos de la comunidad, los reglamentos y el ambiente edificado se relacionan entre sí. Es posible que una organización dedicada al fomento del desarrollo de la comunidad necesite auspiciar una auditoría del vecindario como medida para propiciar un ambiente comunitario y lograr que los vecinos se integren en el proceso de planificación.

Un tipo de estudio de un lugar consiste en la auditoría peatonal. En aras de examinar la calidad del ambiente peatonal, esta auditoría revisa los detalles relativos a la anchura de las aceras, la altura de los encintados, las esquinas y los cruces peatonales. La auditoría de un lugar puede estudiar estos elementos así como la manera en la que están construidos los parques, los edificios y las calles dentro de un vecindario. Esto ayuda a los residentes a entender los factores y variantes de diseño que impactan la velocidad del tráfico, la seguridad de los peatones y los diseños requeridos.

Aunque haya diferencias entre las auditorías de los lugares, todas suelen incluir los siguientes elementos fundamentales:

- Una persona de la localidad que presenta una situación o un problema particular del lugar;
- Una introducción visual al diseño comunitario;
- Una caminata por la comunidad para identificar condiciones positivas y negativas;
- Una discusión sobre lo que la gente observó en la caminata;
- Acuerdos sobre una serie de asuntos y propuestas de mejoras.⁵

Durante un proceso de planificación es posible que una comunidad lleve a cabo otros tipos de auditoría del vecindario. Por ejemplo, cuando se evalúan alternativas de localización para viviendas destinadas a las personas de la tercera edad, las partes interesadas deberían efectuar una auditoría especial de la comunidad que tome en cuenta cómo los nuevos residentes se desplazarán en su nuevo vecindario. La caminata debería dar lugar a preguntas acerca de características que muchos miembros más jóvenes de la comunidad dan por sentado. ¿Las aceras tienen rampas? ¿Los rótulos están diseñados y localizados de una manera que los ancianos pueden encontrar el camino fácilmente? ¿Se ofrecen cerca del lugar los servicios y las mercancías que compran las personas de la tercera edad?

Si bien las auditorías se pueden concebir con miras a atender una serie de asuntos de la comunidad, su función principal es que los vecinos examinen las condiciones y los problemas reales. Fundamentar la discusión en el vecindario implica dejar a un lado los argumentos ideológicos, retóricos y filosóficos y tener una discusión más práctica y basada en soluciones. Convertir el aspecto físico del vecindario en el contexto, puede contribuir en gran medida a que diferentes puntos de vista lleguen a coincidir.

EJEMPLO PRÁCTICO:

La Baltimore Neighborhood Indicators Alliance ha aprovechado datos del censo e información de la oficina de planificación de la ciudad para establecer un conjunto de indicadores alusivos a vivienda y desarrollo comunitario, salud infantil, seguridad, capacitación laboral, desarrollo económico, ambiente urbano, transporte colectivo, educación y juventud. Para más información, véase <<http://www.bnia.org>>.

7.

Establecer indicadores comunitarios para garantizar que el desarrollo cumpla con las metas de la comunidad

Los indicadores son medidas identificables que se pueden aplicar para evaluar la salud de su comunidad. Muchos indicadores censales, financieros y de transporte, por lo general, ya están recopilados y las localidades los usan como puntos de referencia, como el ingreso, la tasa de propietarios de una vivienda y las millas de ciclovía. Sin embargo, estos estimados comunes, a lo mejor, no cuentan toda la historia de cómo una comunidad alcanza metas más amplias a largo plazo. Por ejemplo, es posible que una comunidad tenga una alta tasa de dueños de un hogar, pero aun esté luchando para cumplir con su meta de proveer vivienda para los empleados de la ciudad o de la industria de servicios. Usando este mismo ejemplo, es posible que una comunidad quiera encontrar otras estadísticas alusivas a la vivienda, como las que reflejan el porcentaje de los empleados que viven fuera de la jurisdicción o la cantidad porcentual de apartamentos convertidos en condominio.

Las jurisdicciones que tienen este tipo de proyecto de indicadores incluyen Chapel Hill en Carolina del Norte, el condado de Boulder en Colorado y Santa Barbara en California. Cada una trabaja con diferentes tipos de indicadores que se elaboraron con participación pública.

Los indicadores deben salir de fuentes de información fiables, medir resultados y ser fáciles de entender.

Esté preparado para sustentar sus indicadores con información de trasfondo y de contexto. Encontrar los indicadores significa que una comunidad se enfrentará en algún momento con resultados negativos o deterioro funcional. Cuando se elaboran indicadores, la comunidad debería pensar en toda clase de resultados probables (tanto buenos como malos), aquellos factores sobre los que tiene control, y la capacidad de la comunidad de responder y cambiar de rumbo. El objetivo de un proyecto de indicadores es comprender los elementos valiosos para la comunidad y usar los datos para fundamentar las decisiones sobre el desarrollo.

Se debe consultar a toda clase de partes interesadas a la hora de seleccionar los indicadores apropiados y determinar cómo enunciarlos. Por ejemplo, el acceso de fango y sedimento a los lagos y las corrientes de agua por la acción de las escorrentías es un problema común relacionado con la calidad del agua. La decisión de frasear el indicador de calidad de agua como “sedimentos provenientes de lugares de construcción” podría señalar injustamente a ciertas partes involucradas (p.ej. los constructores de hogares de la localidad), a la vez de impedir que la comunidad identifique y atienda otras causas del problema.

8.

Usar mapas codificados a color para establecer el marco de planificación y zonificación para las decisiones futuras

Puede parecer imposible, pero varias comunidades han reducido sus planes para el uso de los terrenos a una hoja de papel. Para lograr que se involucren las partes interesadas, los mapas pueden ser el mejor medio para comunicarles información a personas con diversos trasfondos y habilidades técnicas. Las gráficas o los mapas codificados a color pueden servir como la única referencia para todos los grupos.

La planificación es un proceso complejo que desemboca generalmente en por lo menos un documento voluminoso que describe la historia del uso de los terrenos del área, las tendencias para el futuro, las normas legales y los detalles de diseño. Aunque estos documentos sean útiles, tienden a ser ineficaces a la hora de necesitar de momento una referencia o un planteamiento escueto de planificación. Es en ese momento que los mapas tienen una enorme utilidad para demostrar las áreas de planificación, la zonificación actual o una representación visual de proyectos terminados. Los mapas son también sumamente útiles para plasmar hacia dónde una comunidad quiere dirigir su desarrollo o, al contrario, precisar cuáles son las áreas designadas a baja densidad o espacio abierto.

El condado de Arlington en Virginia, en las afueras de Washington, D.C., elaboró un plan general para el uso de los terrenos (GLUP en adelante por sus siglas en inglés) en el transcurso de los años 60, al mismo tiempo que se planificaron las estaciones de su Metro. Quería alcanzar dos metas a la misma vez: dirigir el desarrollo de alta densidad a los corredores del transporte colectivo y preservar los vecindarios más antiguos con menor densidad. Para obtener la aprobación de la ciudadanía para el desarrollo de alta densidad, el condado instituyó una zonificación selectiva (*bull's eye zoning*) con miras a disminuir paulatinamente las densidades según iba acercándose a los vecindarios. Además, trazó líneas divisorias para separar los vecindarios más antiguos de las áreas de redesarrollo con mayor densidad. El mapa del GLUP que resultó de allí, cuando se sobrepone a la

red de carreteras del condado, refleja esta planificación con precisión. Las notas al calce del plan se usan para denotar ejercicios de planificación futura, excepciones especiales y otros detalles.

En Austin, Texas, las partes interesadas articularon una estrategia un poco diferente pero similar al usar lo que llaman un mapa de los usos futuros del terreno (FLUM en adelante por sus siglas en inglés) para guiar las decisiones relativas al desarrollo venidero. El FLUM se elabora durante el proceso de planificación que integra los vecinos. Los participantes examinan primero un mapa que refleja los usos actuales, la zonificación vigente y las líneas divisorias del vecindario. Luego piensan en lo que quisieran ver en el futuro dentro de los límites de la comunidad. La ciudad sobrepone entonces el mapa de zonificación al FLUM para demarcar dónde se requerirán cambios de zonificación, inversión comunitaria u otros cambios en el proceso.⁶

9.

Ilustrar conceptos complejos con imágenes y fotografías

Para que los miembros de una comunidad participen en el proceso de planificación y zonificación, los mejores materiales para iniciar las sesiones dirigidas a estos fines no son precisamente los documentos extensos de zonificación llenos de referencias alusivas a las proporciones de área bruta de piso y requisitos alusivos al volumen físico. Aun cuando los documentos estén resumidos, los complejos materiales de planificación y zonificación, el lenguaje legal complicado y las notas al calce pueden representar un obstáculo a una amplia participación pública. Es en este momento que la representación visual de los conceptos complejos puede ser útil.

Por ejemplo, la zonificación típica especifica los usos del terreno, como residenciales, comerciales e institucionales, y las densidades permitidas. En ese sentido, una clasificación de "R-2" podría significar dos casas por acre, mientras que "R-6" establece seis unidades residenciales en la misma extensión de terreno. Estas seis unidades pueden ser casas individuales unifamiliares o casas dúplex. Algunas ilustraciones pueden demostrar las variaciones de ordenación de estas unidades en un acre y puede proveer mejor información alusiva a la disminución de diámetro y altura, y a reducción de espacios abiertos.

Otra manera innovadora de aprovechar las imágenes consiste en la comparación de las ilustraciones de los lugares favoritos de los grupos interesados con una clasificación de zonificación en particular. Por ejemplo, puede ser sorprendente para los residentes opuestos a ocho unidades residenciales por acre cuando descubren que Cape Cod en Massachusetts, Charleston en Carolina del Sur e, incluso, su propio centro urbano se edificaron de acuerdo con una densidad de ocho (o más) unidades por acre. El riesgo asociado con este método es que gran parte de la reacción de la gente a las ilustraciones responde al diseño del desarrollo (a diferencia de la cantidad de unidades por acre). Sin embargo, este acercamiento puede contribuir a disipar temores y estereotipos alusivos a las densidades más altas.

Al crear las ilustraciones o seleccionar las fotografías, debería cerciorarse de dejar claro que las representaciones son solamente ejemplos de posibles escenarios. Si se incluyen como parte de un código que responde a la forma urbana, un proyectista podría pensar que él o ella estén atados al código visual y tengan que reproducir el plan o la casa de forma exacta, cuando la intención es realmente representar características generales. (Para más información sobre muestrarios de diseños, véase Principio 9, Política 3).

10.

Crear y distribuir películas de video gratuitas para ilustrar las metas locales de planificación

Hay cada vez más herramientas asistidas por la computadora y elementos tecnológicos para comunicar las opciones y decisiones de planificación. Por ejemplo, la ciudad de San José en el Valle de Silicon en California ha creado un sistema complejo de diseño asistido por computadora que permite a los arquitectos, planificadores y funcionarios gubernamentales locales cambiar los bocetos, añadir tratamiento paisajista y modificar los tipos de edificación en la pantalla de una computadora, frente a cientos de personas.

Aunque no todas las localidades tienen los recursos o el peritaje para crear esta visualización interactiva, hasta los videos sencillos pueden ser instrumentos eficaces para ilustrar los planes de desarrollo inteligente. Una manera barata de crear esta herramienta consiste en reclutar estudiantes de cine de una escuela superior, un colegio comunitario o una universidad de la localidad para que produzcan documentales de los vecindarios y las calles o entrevisten residentes como parte de un proyecto de la clase. Es también posible que los grupos locales dedicados a fomentar el desarrollo inteligente quieran filmar videos personalizados para atender los asuntos locales relativos al desarrollo inteligente.

Si no tiene acceso a cineastas locales, puede también defender convincentemente sus metas de planificación adquiriendo videos ya preparados. La organización 1000 Friends of Florida ha reseñado muchos videos acerca del desarrollo inteligente en su página cibernética, la que proporciona también reseñas breves del contenido de cada video y la información pertinente para mandar a pedirlos.⁷ Otras organizaciones sin fines lucrativos, entre ellas la Local Government Commission y la American Planning Association, tienen librerías que proveen videos a un precio bajo o libre de costo.

Un plan de difusión y distribución del video es tan importante como su contenido. Deje que traduzcan los videos si necesita llegar a diferentes comunidades. Si bien las bibliotecas locales y las escuelas son sitios naturales para presentar y distribuir los videos, otros posibles lugares son videotecas, casas de películas, mercados agrícolas y ferias vecinales en la calle. La ciudad de Portland en Oregon hizo arreglos para que se distribuyan los videos informativos en las videotecas locales. Si quiere alcanzar un público específico, adapte el plan de distribución a este público. Por ejemplo, si su localidad quiere expandir el servicio de autobús, asegúrese que las áreas residenciales de alta densidad, centros importantes de empleos y ciudadanos de la tercera edad participen todos en el proceso para lograr que la ruta de autobús seleccionada responda a las necesidades tanto de los pasajeros actuales como de los usuarios futuros.

¹ Véase <<http://www.washington.uli.org/sga>>.

² Véase <<http://www.farmland.org/consulting/index.htm>>.

³ Kiran Cunningham y Hannah McKinney. *Regional Community Building: The Kalamazoo, Michigan, Experience*. Washington, D.C.: ICMA, septiembre 2001.

⁴ Para más información sobre el Quick Response Program, véase <http://www.icd.state.or.us/tgm/quickresponse.htm>.

⁵ Véase <http://www.walkinginfo.org/insight/features_articles/silicon/sil_good_audits.htm>.

⁶ The City of Austin Texas. "Developing a Community Plan." <http://www.ci.austin.tx.us/test/zoning/dev_np.htm>.

⁷ Véase <http://www.1000friendsofflorida.org/Other_Info_Sources/Smart_Growth_Videos.asp>.

100 Estrategias para la Implementación

| | Estado | Local | Combinar los usos de terreno | Incentivar diseños de edificación compacta | Ampliar la gama de oportunidades y alternativas de vivienda | Crear comunidades peatonales | Desarrollar comunidades distintivas y atractivas que provoquen un fuerte sentido de pertenencia al lugar | Preservar espacios abiertos, terrenos agrícolas, de belleza natural y áreas ambientalmente críticas | Fortalecer y dirigir el desarrollo de los terrenos hacia comunidades existentes | Proveer una variedad de opciones de transportación | Hacer que las decisiones sobre el desarrollo de los terrenos sean predecibles, justas y beneficiosas en cuanto a costos | Propiciar la colaboración de la comunidad y otros grupos interesados en la toma de decisiones sobre el desarrollo |
|---|--------|-------|------------------------------|--|---|------------------------------|--|---|---|--|---|---|
| | | | I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X |
| I. Combinar los usos de terreno | | | | | | | | | | | | |
| 1. Adoptar planes integrales y planes de subárea que fomenten la combinación de los usos del terreno | | √ | √ | √ | | √ | √ | | | √ | √ | √ |
| 2. Usar mejores técnicas de zonificación para lograr una combinación de los usos del terreno | | √ | √ | √ | | | | | | | √ | |
| 3. Proveer subsidios de planificación regional para proyectos que generan usos combinados del terreno | √ | √ | √ | √ | √ | √ | √ | | | √ | | |
| 4. Estimular la transformación de usos individuales en usos combinados | | √ | √ | | | | √ | | √ | | | |
| 5. Dar cabida a la reutilización de las estructuras institucionales cerradas, decomisadas u obsoletas | | √ | √ | | | √ | √ | | √ | | | |
| 6. Ofrecer incentivos para combinar el uso comercial en los bajos con el residencial en los altos tanto en las estructuras existentes como en los proyectos futuros | | √ | √ | | √ | | | | | | √ | |
| 7. Ubicar tiendas vecinales en áreas residenciales | | √ | √ | | | √ | √ | | √ | | | |
| 8. Utilizar las zonas flotantes para planificar ciertos usos no determinados | | √ | √ | | | | | | | | √ | |
| 9. Organizar una variedad de usos verticales y horizontales del terreno | | √ | √ | | √ | | | | | | √ | |
| 10. Desarrollar distritos universitarios de usos combinados | | √ | √ | | √ | √ | √ | | √ | | | |

| 100 Estrategias para la Implementación | | | | | | | | | | | | |
|--|--------|-------|------------------------------|--|---|------------------------------|--|---|---|--|---|---|
| | Estado | Local | Combinar los usos de terreno | Incentivar diseños de edificación compacta | Ampliar la gama de oportunidades y alternativas de vivienda | Crear comunidades peatonales | Desarrollar comunidades distintivas y atractivas que provoquen un fuerte sentido de pertenencia al lugar | Preservar espacios abiertos, terrenos agrícolas, de belleza natural y áreas ambientalmente críticas | Fortalecer y dirigir el desarrollo de los terrenos hacia comunidades existentes | Proveer una variedad de opciones de transportación | Hacer que las decisiones sobre el desarrollo de los terrenos sean predecibles, justas y beneficiosas en cuanto a costos | Propiciar la colaboración de la comunidad y otros grupos interesados en la toma de decisiones sobre el desarrollo |
| | | | I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X |
| II. Incentivar diseños de edificación compacta | | | | | | | | | | | | |
| 1. Organizar un programa de endoso del desarrollo compacto | | √ | | √ | | | | √ | | √ | √ | √ |
| 2. Adoptar ordenanzas de zonificación para la construcción de viviendas tipo chalé | | √ | | √ | √ | | | | | | √ | |
| 3. Vincular el desarrollo compacto con las mejores prácticas de manejo en el sitio para mejorar los resultados ambientales | | √ | | √ | | | | √ | | | √ | |
| 4. Seguir el modelo del vecindario tradicional | | √ | √ | √ | √ | √ | √ | √ | | √ | | |
| 5. Usar el diseño compacto para crear vecindarios más seguros | | √ | | √ | | √ | √ | | √ | | | √ |
| 6. Subdividir el espacio de almacenes vacantes en unidades residenciales | | √ | √ | √ | √ | | √ | | | | | |
| 7. Garantizar que la escala y el diseño de las megatiendas localizadas en los centros urbanos existentes sean adecuados | | √ | | √ | | √ | √ | | √ | | | |
| 8. Crear parques de oficinas compactos y recintos corporativos | | √ | √ | √ | √ | √ | | | | | | |
| 9. Reducir o eliminar estratégicamente las disposiciones del tamaño mínimo del solar | | √ | | √ | √ | √ | | | | | | |
| 10. Gestionar la transición entre los vecindarios de mayor y menor densidad | | √ | | √ | √ | √ | √ | | √ | | √ | √ |

| 100 Estrategias para la Implementación | | | | | | | | | | | | |
|---|--------|-------|------------------------------|--|---|------------------------------|--|---|---|--|---|---|
| | Estado | Local | Combinar los usos de terreno | Incentivar diseños de edificación compacta | Ampliar la gama de oportunidades y alternativas de vivienda | Crear comunidades peatonales | Desarrollar comunidades distintivas y atractivas que provoquen un fuerte sentido de pertenencia al lugar | Preservar espacios abiertos, terrenos agrícolas, de belleza natural y áreas ambientalmente críticas | Fortalecer y dirigir el desarrollo de los terrenos hacia comunidades existentes | Proveer una variedad de opciones de transportación | Hacer que las decisiones sobre el desarrollo de los terrenos sean predecibles, justas y beneficiosas en cuanto a costos | Propiciar la colaboración de la comunidad y otros grupos interesados en la toma de decisiones sobre el desarrollo |
| | | | I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X |
| III. Ampliar la gama de oportunidades y alternativas de vivienda | | | | | | | | | | | | |
| 1. Establecer un programa de vivienda subvencionado por el patrono | | √ | | | √ | | | | √ | | | |
| 2. Simplificar y agilizar el proceso de evaluación de los proyectos cuando las unidades incluyen viviendas asequibles | | √ | | | √ | | | | | | √ | |
| 3. Crear un programa regional para estimular a todas las comunidades a proporcionar una cantidad justa y razonable de vivienda de precio bajo y moderado | √ | √ | | √ | √ | √ | | | | | √ | √ |
| 4. Usar los fondos asignados a la transportación como incentivo para proporcionar viviendas cerca al transporte colectivo | √ | √ | | √ | √ | √ | | | | √ | | |
| 5. Integrar la construcción de viviendas en los planes de revitalización para crear "ciudades de 24 horas" | | √ | √ | √ | √ | √ | √ | | √ | √ | √ | √ |
| 6. Integrar los programas de vivienda y el desarrollo inteligente | | √ | √ | √ | √ | √ | √ | √ | √ | √ | √ | √ |
| 7. Adoptar programas de exención de contribuciones sobre la propiedad dirigidos a urbanizaciones para personas de diferentes niveles de ingreso y para dueños de escasos recursos | | √ | | | √ | | | | √ | | √ | |
| 8. Crear fondos para el desarrollo inteligente en comunidades que carecen de servicios adecuados | | √ | | | √ | | | | √ | | √ | |
| 9. Escoger constructores diferentes para secciones de terreno contiguas y así garantizar una variedad en los estilos de las viviendas | | √ | | | √ | √ | √ | | | | √ | |
| 10. Crear un fideicomiso de vivienda | √ | √ | | | √ | | | | √ | | √ | |

| 100 Estrategias para la Implementación | | | | | | | | | | | | |
|---|--------|-------|------------------------------|--|---|------------------------------|--|---|---|--|---|---|
| | Estado | Local | Combinar los usos de terreno | Incentivar diseños de edificación compacta | Ampliar la gama de oportunidades y alternativas de vivienda | Crear comunidades peatonales | Desarrollar comunidades distintivas y atractivas que provoquen un fuerte sentido de pertenencia al lugar | Preservar espacios abiertos, terrenos agrícolas, de belleza natural y áreas ambientalmente críticas | Fortalecer y dirigir el desarrollo de los terrenos hacia comunidades existentes | Proveer una variedad de opciones de transportación | Hacer que las decisiones sobre el desarrollo de los terrenos sean predecibles, justas y beneficiosas en cuanto a costos | Propiciar la colaboración de la comunidad y otros grupos interesados en la toma de decisiones sobre el desarrollo |
| | | | I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X |
| IV. Crear comunidades peatonales | | | | | | | | | | | | |
| 1. Desarrollar un plan maestro peatonal | √ | √ | | | | √ | √ | | | √ | | √ |
| 2. Diseñar comunidades de manera que los niños puedan caminar a la escuela | | √ | √ | √ | | √ | | | | √ | | √ |
| 3. Hacer uso de árboles y demás infraestructura verde para brindar resguardo, belleza, reducir la temperatura urbana y separar al peatón del tráfico vehicular | | √ | | | | √ | √ | √ | | | | |
| 4. Propiciar rutas peatonales seguras al transporte colectivo | √ | √ | √ | √ | | √ | √ | | √ | √ | | √ |
| 5. Elaborar programas de concienciación y promoción de la actividad peatonal | | √ | | | | √ | √ | | | √ | | √ |
| 6. Hacer uso de tecnologías modernas para incrementar la seguridad peatonal | √ | √ | | | | √ | | | | | | |
| 7. Hacer uso de indicadores visuales y elementos de diseño para resaltar los derechos de paso de peatones y minimizar los conflictos | | √ | | | | √ | √ | | | | | |
| 8. Ubicar los estacionamientos con miras a mejorar el entorno peatonal y facilitar el acceso cómodo entre un lugar y otro | | √ | √ | √ | | √ | √ | | | √ | √ | |
| 9. Modificar los lugares de manera que sean peatonales para la población de edad avanzada como respuesta a nuevas condiciones demográficas y necesidades especiales | | √ | √ | | √ | √ | √ | | | √ | | √ |
| 10. Rediseñar las cuadras muy extensas y las redes de calles sin salidas | | √ | √ | √ | | √ | √ | | √ | √ | | |

| 100 Estrategias para la Implementación | | | | | | | | | | | | |
|---|--------|-------|------------------------------|--|---|------------------------------|--|---|---|--|---|---|
| | Estado | Local | Combinar los usos de terreno | Incentivar diseños de edificación compacta | Ampliar la gama de oportunidades y alternativas de vivienda | Crear comunidades peatonales | Desarrollar comunidades distintivas y atractivas que provoquen un fuerte sentido de pertenencia al lugar | Preservar espacios abiertos, terrenos agrícolas, de belleza natural y áreas ambientalmente críticas | Fortalecer y dirigir el desarrollo de los terrenos hacia comunidades existentes | Proveer una variedad de opciones de transportación | Hacer que las decisiones sobre el desarrollo de los terrenos sean predecibles, justas y beneficiosas en cuanto a costos | Propiciar la colaboración de la comunidad y otros grupos interesados en la toma de decisiones sobre el desarrollo |
| | | | I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X |
| V. Desarrollar comunidades atractivas y distintivas que provoquen un fuerte sentido de pertenencia al lugar | | | | | | | | | | | | |
| 1. Crear fondos rotatorios a préstamos para la preservación histórica | √ | √ | | | √ | | √ | | √ | | √ | |
| 2. Crear jardines comunitarios | | √ | | √ | | √ | √ | √ | √ | | | √ |
| 3. Convertir carreteras subutilizadas en bulevares | √ | √ | | | | √ | √ | | √ | √ | | |
| 4. Crear un sistema integral de rótulos que indiquen el camino en los centros urbanos | | √ | | | | √ | √ | | | √ | | |
| 5. Usar un transporte colectivo distintivo para incrementar el atractivo de los vecindarios | | √ | | | | √ | √ | | | √ | | |
| 6. Poner de relieve los atractivos culturales mediante el arte público y noches de espectáculos | | √ | | | | √ | √ | | √ | | | √ |
| 7. Aprovechar las herramientas basadas en los atractivos así como la participación de los residentes para reflejar los valores comunitarios | | √ | | | | | √ | | √ | | | √ |
| 8. Revitalizar las zonas que bordean los cuerpos de agua | | √ | √ | | | √ | √ | √ | √ | √ | | |
| 9. Convertir centros comerciales en lugares atractivos y distintivos | | √ | √ | √ | √ | √ | √ | | | | | |
| 10. Usar los fondos dedicados a mejoras de la transportación para crear lugares característicos | √ | √ | | | | √ | √ | √ | √ | √ | | |

| 100 Estrategias para la Implementación | | | | | | | | | | | | |
|---|--------|-------|------------------------------|--|---|------------------------------|--|---|---|--|---|---|
| | Estado | Local | Combinar los usos de terreno | Incentivar diseños de edificación compacta | Ampliar la gama de oportunidades y alternativas de vivienda | Crear comunidades peatonales | Desarrollar comunidades distintivas y atractivas que provoquen un fuerte sentido de pertenencia al lugar | Preservar espacios abiertos, terrenos agrícolas, de belleza natural y áreas ambientalmente críticas | Fortalecer y dirigir el desarrollo de los terrenos hacia comunidades existentes | Proveer una variedad de opciones de transportación | Hacer que las decisiones sobre el desarrollo de los terrenos sean predecibles, justas y beneficiosas en cuanto a costos | Propiciar la colaboración de la comunidad y otros grupos interesados en la toma de decisiones sobre el desarrollo |
| | | | I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X |
| VI. Preservar espacios abiertos, terrenos agrícolas, de belleza natural y áreas ambientalmente críticas | | | | | | | | | | | | |
| 1. Vincular la conservación de terrenos con otros principios del desarrollo inteligente | √ | √ | | | | | | √ | √ | √ | | |
| 2. Procurar la adquisición de terrenos y el empleo de técnicas de manejo para proteger las fuentes de agua potable | √ | √ | | | | | | √ | √ | | | |
| 3. Hacer uso de una serie de técnicas de financiamiento para preservar espacios abiertos | √ | √ | | | | | | √ | | | | |
| 4. Identificar criterios para establecer un orden de prioridad en la adquisición de espacios abiertos | √ | √ | | | | | √ | √ | | | √ | √ |
| 5. Incorporar la conservación de terrenos en la planificación de la transportación | √ | √ | | | | | √ | √ | √ | √ | | √ |
| 6. Aprovechar los servicios ecológicos de la naturaleza | √ | √ | | | | | | √ | | | √ | |
| 7. Contribuir a la preservación de árboles mediante asociaciones público-privadas | | √ | | | | √ | √ | √ | | | | |
| 8. Permitir que los fideicomisos de terreno sean elegibles para recibir fondos de conservación | √ | | | | | | | √ | | | | |
| 9. Invertir en la economía rural para preservar los suelos productivos | √ | √ | | | | | √ | √ | | | √ | |
| 10. Aplicar métodos innovadores en el proceso de aprobación de permisos para proteger áreas ambientalmente críticas | √ | √ | √ | √ | | | √ | √ | √ | | √ | |

| 100 Estrategias para la Implementación | | | | | | | | | | | | |
|--|--------|-------|------------------------------|--|---|------------------------------|--|---|---|--|---|---|
| | Estado | Local | Combinar los usos de terreno | Incentivar diseños de edificación compacta | Ampliar la gama de oportunidades y alternativas de vivienda | Crear comunidades peatonales | Desarrollar comunidades distintivas y atractivas que provoquen un fuerte sentido de pertenencia al lugar | Preservar espacios abiertos, terrenos agrícolas, de belleza natural y áreas ambientalmente críticas | Fortalecer y dirigir el desarrollo de los terrenos hacia comunidades existentes | Proveer una variedad de opciones de transportación | Hacer que las decisiones sobre el desarrollo de los terrenos sean predecibles, justas y beneficiosas en cuanto a costos | Propiciar la colaboración de la comunidad y otros grupos interesados en la toma de decisiones sobre el desarrollo |
| | | | I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X |
| VII. Fortalecer y dirigir el desarrollo de los terrenos hacia comunidades existentes | | | | | | | | | | | | |
| 1. Estimular la creación de distritos de mejoramiento de negocios | | √ | √ | | | | √ | | √ | √ | √ | √ |
| 2. Establecer áreas de financiamiento preferencial para dirigir el desarrollo hacia las comunidades ya establecidas | √ | √ | | | | | | √ | √ | √ | √ | |
| 3. Ofrecer programas para asegurar la propiedad residencial contra la desvalorización | | √ | | | √ | | | | √ | | √ | |
| 4. Establecer una administración de terrenos | √ | √ | | | √ | | | | √ | | √ | |
| 5. Crear un programa que garantiza el financiamiento del desarrollo | | √ | √ | | | | | | √ | | √ | √ |
| 6. Elaborar un análisis de mercado orientado en los atractivos con miras a estimular la inversión comercial y de venta al detal en las comunidades desprovistas de servicios | | √ | √ | | √ | | √ | | √ | | √ | √ |
| 7. Estimular la edificación de relleno mediante la adopción de normas y prácticas innovadoras para manejar las aguas pluviales | √ | √ | | √ | | | | √ | √ | | √ | |
| 8. Aumentar el desarrollo orientado hacia el transporte colectivo mediante la integración de subestaciones en las líneas establecidas y la modificación de las estaciones existentes | √ | √ | | | | √ | | | √ | √ | √ | |
| 9. Crear un fondo rotatorio para apoyar el comercio local independiente | | √ | | | | | √ | | √ | | √ | |
| 10. Designar un coordinador a cargo de las propiedades vacantes que ponga en vigor los códigos, provea incentivos y tome medidas concertadas para minimizar y eliminar estas propiedades | | √ | | | √ | | √ | | √ | | √ | |

100 Estrategias para la Implementación

| | Estado | Local | Combinar los usos de terreno | Incentivar diseños de edificación compacta | Ampliar la gama de oportunidades y alternativas de vivienda | Crear comunidades peatonales | Desarrollar comunidades distintivas y atractivas que provoquen un fuerte sentido de pertenencia al lugar | Preservar espacios abiertos, terrenos agrícolas, de belleza natural y áreas ambientalmente críticas | Fortalecer y dirigir el desarrollo de los terrenos hacia comunidades existentes | Proveer una variedad de opciones de transportación | Hacer que las decisiones sobre el desarrollo de los terrenos sean predecibles, justas y beneficiosas en cuanto a costos | Propiciar la colaboración de la comunidad y otros grupos interesados en la toma de decisiones sobre el desarrollo |
|---|--------|-------|------------------------------|--|---|------------------------------|--|---|---|--|---|---|
| | | | I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X |
| VIII. Proveer una variedad de opciones de transportación | | | | | | | | | | | | |
| 1. Crear políticas y programas que propicien el uso compartido del auto | √ | √ | | | | √ | √ | | | √ | √ | |
| 2. Cerciorarse de que los estudios y modelos de transportación contemplen fielmente todos los modos de desplazamiento | √ | √ | | | | √ | | | | √ | √ | √ |
| 3. Consultar en una etapa temprana a las entidades de respuesta a emergencias cuando se articulan planes para el desarrollo inteligente | | √ | | | | √ | | | | √ | | |
| 4. Cambiar la política pública de seguros para crear primas que se rigen por la cantidad de millas recorridas | √ | | | | | | | | | √ | | |
| 5. Tomar en cuenta el transporte a la hora de elaborar sistemas de clasificación para los programas y edificios verdes | √ | √ | √ | √ | | √ | | | √ | √ | | |
| 6. Transformar los estacionamientos disuasivos en instalaciones con diferentes usos | √ | √ | √ | √ | √ | √ | | | | √ | | |
| 7. Integrar la transportación y entrega de mercancías en el desarrollo inteligente | √ | √ | | | | √ | | | √ | √ | √ | √ |
| 8. Proveer a los usuarios de información personalizada sobre el transporte colectivo | √ | √ | | | | √ | | | | √ | | |
| 9. Crear un programa integral para el uso de la bicicleta | √ | √ | | | | √ | √ | | | √ | | √ |
| 10. Emplear el método de tarificación escalonada | √ | √ | | | | | | | | √ | | |

| 100 Estrategias para la Implementación | | | | | | | | | | | | |
|--|--------|-------|------------------------------|--|---|------------------------------|--|---|---|--|---|---|
| | Estado | Local | Combinar los usos de terreno | Incentivar diseños de edificación compacta | Ampliar la gama de oportunidades y alternativas de vivienda | Crear comunidades peatonales | Desarrollar comunidades distintivas y atractivas que provoquen un fuerte sentido de pertenencia al lugar | Preservar espacios abiertos, terrenos agrícolas, de belleza natural y áreas ambientalmente críticas | Fortalecer y dirigir el desarrollo de los terrenos hacia comunidades existentes | Proveer una variedad de opciones de transportación | Hacer que las decisiones sobre el desarrollo de los terrenos sean predecibles, justas y beneficiosas en cuanto a costos | Propiciar la colaboración de la comunidad y otros grupos interesados en la toma de decisiones sobre el desarrollo |
| | | | I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X |
| IX. Hacer que las decisiones sobre el desarrollo de los terrenos sean predecibles, justas y beneficiosas en cuanto a costos | | | | | | | | | | | | |
| 1. Educar a los líderes electos y funcionarios del gobierno sobre el desarrollo inteligente | √ | √ | | | | | | | | | √ | √ |
| 2. Dirigir el desarrollo hacia corredores para crear distritos más sólidos | | √ | √ | √ | √ | √ | √ | √ | √ | √ | √ | |
| 3. Crear muestrarios de diseños para simplificar y agilizar la construcción y mejorar la comercialización de los proyectos | | √ | | | √ | | √ | | | | √ | √ |
| 4. Hacer los códigos de zonificación y otros reglamentos alusivos al uso de los terrenos fáciles de leer y aplicar | √ | √ | | | | | | | √ | | √ | √ |
| 5. Crear una estrategia de planificación que abarque un consorcio de municipios para proporcionar desarrollo en los mercados rurales a la vez que se conserven los rasgos rústicos | √ | √ | √ | | | | √ | √ | √ | | √ | |
| 6. Crear en el ámbito regional o estatal un "gabinete para el desarrollo inteligente" | √ | √ | | | | | | | | | √ | √ |
| 7. Asignar un "perito en incentivos" para proyectistas y empresarios cuando se ha designado un área a desarrollo/redesarrollo | | √ | | | | | | | | | √ | √ |
| 8. Incorporar la planificación basada en los sistemas de información geográfica en el proceso de desarrollo de los terrenos | √ | √ | | | | | | | | | √ | √ |
| 9. Simplificar y agilizar los procesos de aprobación del redesarrollo de propiedades identificadas como <i>brownfields</i> | √ | √ | | | | | | | √ | | √ | |
| 10. Crear fondos de inversión para proyectos de desarrollo inteligente | √ | √ | | | √ | | | | √ | | √ | |

Directorio de fuentes de financiamiento para proyectos de desarrollo inteligente e instituciones prestatarias

The Acushnet Foundation

c/o Seamark Fin. Svcs.

P.O. Box 1498

Mattapoisett, MA 02739

(508) 758-6159

Contacto: William Blasdale

Contribuciones dirigidas generalmente al área de New Bedford, MA; financiamiento para proyectos de edificación/renovación que sirvan de apoyo a niños, servicios humanos, salud y preservación histórica.

Adirondack Community Trust

105 Saranac Ave.

Lake Placid, NY 12946

(518) 523-9904

Contacto: Cali Brooks, Dir. Exec.

info@generousact.org

<<http://www.generousact.org>>

Contribuciones dirigidas con prioridad a la región de Adirondack de NY; financiamiento para proyectos de edificación/renovación que sirvan de apoyo al desarrollo comunitario, cuidado de la salud y preservación histórica.

Allegheny Foundation

301 Grant St., Ste. 3900

Pittsburgh, PA 15219-6401

(412) 392-2900

Contacto: Dir. Exec.

<<http://www.scaife.com>>

Contribuciones dirigidas principalmente al oeste de Pensilvania, con énfasis en Pittsburgh, y concentración en desarrollo comunitario, desarrollo de la juventud y preservación histórica.

Bank of America

315 Montgomery St.

San Francisco, CA 94104-1866

(404) 607-4173

Contacto: Candace C Skarlatos, SVP, Especialista de comunicación y promoción; o Randy Muller (proyectos ambientales)

<http://www.bankofamerica.com/environment/index.cfm?Menu_Sel=public&oth=smartgrowth>

<http://www.bankofamerica.com/environment/index.cfm?template=env_comm_outreach>

Préstamos para redesarrollo inteligente, proyectos de edificación de relleno urbano y uso combinado.

Bank of America

10 Light St., 19th Floor

MD4-302-19-02

Baltimore, MD 21201

(888) 488-9802

\$350 mil millones comprometidos

<http://www.bankofamerica.com/community/index.cfm?template=cdb_threefiftybillion>

Financiamiento Estado por Estado:

<http://www.bankofamerica.com/community/index.cfm?template=cdb_localefforts>

Bank of America, Community Development Banking

600 Peachtree St., 14th Floor

Atlanta, GA 30308

(404) 607-6245

Contacto: Ms. Laura Keenan, GA Gerente de Desarrollo

laura.keenan@bankofamerica.com

Desarrolla y financia vivienda asequible en la zona metro de Atlanta:

<<http://www.chrcatlanta.org/directry/BACDC.htm>>

Bank of New York, NY

One Wall Street

New York, New York 10286

(212) 635-7714

Préstamos para desarrollo comunitario:

<<http://www.bankofny.com/pages/acdb.htm>>

Bank One

1 Bank One Plaza

Chicago, IL 60670

(877) 226-5663

Autogestión económica:

<<http://www.bankone.com/answers/BolAnswersDetail.aspx?top=all&segment=ABO&topic=CorporateContributions.WhatWeFund&item=EconomicEmpowerment>>

Bay Area Community Foundation

703 Washington Avenue

Bay City, MI 48708-5717

(989) 893-4438

Contacto: Roger Merrifield, C.E.O.

(800) 926-3217

bacfnd@bayfoundation.org

<<http://www.bayfoundation.org/comminit.html>>

Contribuciones se limitan a los condados de Bay y Arenac , MI, con énfasis en inversiones dirigidas a mejoras y sustentabilidad de la comunidad del Area de la Bahía.

Norwin S. and Elizabeth N. Bean Foundation

c/o New Hampshire Charitable Foundation

37 Pleasant St. Concord, NH 03301-4005

(603) 225-6641

Contacto: Nike F. Speltz, Oficial Senior de Programa

Contribuciones dirigidas a Amherst y Manchester, NH, con énfasis en edificación/renovación para proveer vivienda de interés social.

Bernstein Family Foundation

(anteriormente Leo M. Bernstein Family Foundation)

3299 K St., N.W., Ste. 700

Washington, DC 20007

(202) 965-0737

Contacto: Ami Ann Becker, V.P. Exec. y Directora Administrativa

Contribuciones dirigidas únicamente a organizaciones de beneficencia ubicadas en o atendiendo a las áreas localizadas dentro de un radio de 100 millas de Washington D.C., con énfasis en desarrollo comunitario y vivienda.

Broadway Federal Bank, CA

Community Development Account Representative
4800 Wilshire Blvd.
Los Angeles, CA 90010
(866) 883-0283
Contacto: Eric Johnson
Cuenta para desarrollo comunitario que sirve al área central-sur de Los Angeles
<<http://www.broadwayfed.com/communit.htm>>

Annie E. Casey Foundation

701 St. Paul St.
Baltimore, MD 21202
(410) 547-6600
Financiamiento para proyectos encaminados a mejorar las condiciones de vida en vecindarios con problemas.
Mejoramiento económico de las familias: Financiamiento para viviendas y desarrollo de negocios en comunidades deprimidas.
<<http://www.aecf.org/initiatives/fes/fes/investments.htm>>

Citigroup

850 Third Ave., 13th Floor
New York, NY 10022
(212) 559-9007
Contacto: Kim Latimer-Nelligan, Citigroup CCDE
Center for Development Enterprise (Centro para Iniciativas de Desarrollo Comunitario):
<<http://www.citigroup.com/citigroup/citizen/community/data/02ccde.pdf>>
Misión de desarrollo comunitario:
<<http://www.citigroup.com/citigroup/citizen/community/index.htm>>

City National Bank, CA

City National Corporation
City National Center
400 North Roxbury Dr.
Beverly Hills, CA 90210
(800) 773-7100
Desarrollo económico y vivienda de interés social:
<<http://www.cityntl.com/infocenter/community/>>

DTE Energy Foundation

(anteriormente Detroit Edison Foundation)
2000 2nd Ave., Rm. 1046 WCB
Detroit, MI 48226-1279
(313) 235-9416
Contacto: Karla Hall, Secretaria
<http://www.dteenergy.com/community/foundation/index.html>
Financiamiento para proyectos que comprenden la interrelación entre la protección ambiental y el desarrollo sustentable; énfasis en el redesarrollo de lugares identificados como *brownfields*, desarrollo comercial y vivienda de interés social; cubre gastos previos al desarrollo relacionados con la evaluación ambiental y la limpieza del lugar. Provee financiamiento principalmente en el sureste de Michigan.

DuPage Community Foundation

110 N. Cross St.

Wheaton, IL 60187-5318

(630) 665-5556

Contacto: David M. McGowan, Dir. Exec.

<<http://www.dcfnd.org>>

Contribuciones dirigidas principalmente a IL para edificación/renovación que fomenta el desarrollo comunitario, el medio ambiente y el cuidado de la salud.

J.Tom Eady Charitable Trust

c/o Corsicana National Bank & Trust

P.O. Box 624

Corsicana, TX 75151

(903) 654-4500

Contacto: Les Leskoven, Vicepresidente Senior y Oficial del Fideicomiso

Contribuciones dirigidas principalmente a Navarro County, TX, para financiar proyectos de edificación/renovación que fomentan el desarrollo comunitario y servicios humanos.

Federal Home Loan Bank of Cincinnati, OH

221 East 4th St.

1000 Atrium Two

Cincinnati, OH 45202

(513) 852-7615

Contacto: Carol M. Peterson, Vicepresidente Senior y Oficial de Inversión Comunitaria.

Programa de vivienda de interés social:

<http://www.fhlbcin.com/05_AffHouPro.asp>

First Tennessee Bank, TN

First Tennessee Housing Corporation

P.O. Box 84, 10th Floor

Memphis, TN 38101

(901) 523-4444

First Tennessee Housing Corporation

<http://www.firsttennessee.com/ft_docs/cfm/2col.cfm?setion=company_information&menu=comp_info_housing_corp&body=housing_corporation>

Fleet Boston

100 Federal St., 10034F

Boston, MA 02110

(617) 434-2200

Community Investment Group (Sociedad de Inversión Comunitaria):

<http://www.fleet.com/about_cig_overview.asp>

Revitalización de los vecindarios en todo el noreste:

<<http://www.fleet.com/communityreport/2002/economic.html>>

Community Partnership in Massachusetts (Consortios Comunitarios en Massachusetts):

<<http://www.fleet.com/communityreport/2002/pdfs/CommInsertMA.pdf>>

Community Partnership in New Jersey (Consortios Comunitarios en Nueva Jersey):

<<http://www.fleet.com/communityreport/2002/pdfs/CommInsertNJ.pdf>>

Ford Foundation

320 East 43rd St.
New York, NY 10017 USA
(212) 573-5000
Desarrollo Comunitario:
<http://www.fordfound.org/program/asset_units.cfm?unit_name=community_development>

The Foundation Center

<<http://www.foundationcenter.org>>
Información sobre más de 70,000 subsidios e información valiosa para presentar solicitudes de financiamiento. Mediante suscripción pagada se puede acceder a toda la información en la red cibernética y en una colección cooperadora (Cooperating Collection) disponible en los 50 estados, para obtener la información sin costo.
<<http://www.foundationcenter.org/collections/index.html;jsessionid=V3WNGFMRSWKR2P5QALRSGW15AAAACI2F>>

Mertz Gilmore Foundation

218 East 18th St.
New York, NY 10003-3694
(212) 475-1137
Contacto: Bethany Wall, Oficial de Programa
<bwall@mertzgilmore.org>
Financiamiento para preservación histórica, desarrollo comunitario y planificación en vecindarios de escasos recursos en la Ciudad de Nueva York:
<<http://www.mertzgilmore.org/www/default2.asp?section=nyc>>

The James Irvine Foundation

One Market, Steuart Tower, Suite 2500
San Francisco, CA 94105
(415) 777-2244
<<http://www.irvine.org/frameset16.htm>>
Apoya proyectos pilotos en California que propician patrones sustentables del uso de los terrenos, revitalización de áreas urbanas y conservación de terrenos.

JSJ Foundation

700 Robbins Rd.
Grand Haven, MI 49417-2651
(616) 842-6350
Contacto: Lynne Sherwood, Secretaria - Tesorera.
<<http://www.jsjcorp.com>>
Contribuciones dirigidas con prioridad a las áreas de operación de la compañía en la Florida, Michigan, Texas y Wisconsin; financiamiento de proyectos de edificación/renovación con énfasis en servicios sociales y salud.

Junior Hospitality Club

P.O. Box 20393
Oklahoma City, OK 73156-0393
(405) 840-9978
Contacto: Mary Tyson, Oficial de Proyectos
Contribuciones dirigidas principalmente a Oklahoma County, OK; financiamiento de proyectos de edificación/renovación que fomentan el desarrollo comunitario.

Living Cities: The National Community Development Initiative

330 West 108th Street
New York, New York 10025
(212) 663-2078

Asociación de fundaciones, instituciones financieras, entidades sin fines lucrativos y los CDC que proveen financiamiento del gobierno federal.

<<http://www.livingcities.org/>>

Louisville Community Development Bank, KY

Louisville Real Estate Development Company
2901 West Broadway
Louisville, KY 40211
(502) 778-7000

Louisville Real Estate Development Company:

<<http://www.morethanabank.com/lredc.htm>>

Lyndhurst Foundation

517 East Fifth St.
Chattanooga, TN 37403-1826
(423) 756-0767

Vivienda de interés social, planificación urbana y revitalización en Tennessee:

<<http://www.lyndhurstfoundation.org/prioritf.html>>

John D. and Catherine T. MacArthur Foundation

140 S. Dearborn St.
Chicago, IL 60603-5285
(312) 726-8000

Préstamos y contribuciones para apoyar la preservación de viviendas de interés social:

<http://www.macfound.org/programs/pri/affordable_housing.htm>

The McKnight Foundation

710 Second St. S. Ste. 400
Minneapolis, MN 55401
(612) 333-4220

Contacto: Rip Rapson, Presidente

info@mcknight.org

<<http://www.mcknight.org>>

Limitada a MN; provee subsidios para proyectos que propicien desarrollos encaminados a comunidades más habitables y sustentables, fomenten el desarrollo económico, aumenten la vivienda de interés social, preserven los espacios abiertos y brinden alternativas de transportación. <<http://www.mcknight.org/cfc/region.asp>>

Living Twin Cities: Estimula un crecimiento más inteligente y trata de mitigar el daño causado por el crecimiento sin planificar, para crear una región metropolitana vibrante.

<<http://www.mcknight.org/environment/living.asp>>

Merrill Lynch

California Partnership for Economic Achievement
4695 MacArthur Court, Suite 1540
Newport Beach, CA 92660
(949) 223-6281

Contacto: Cathy Paredes, Gerente de Desarrollo Comunitario
California Partnership for Economic Achievement (Asociación Californiana para el Éxito Económico) <<http://www.californiapartnership.ml.com>>
<<http://www.californiapartnership.ml.com/pdf/april2003announcement.pdf>>

J.P. Morgan Chase & Company

270 Park Ave.
New York, NY 10017-2070
(585) 258-5454

Contacto: Edward Sigler, Departamento de Préstamos de Bienes Raíces
Préstamos e inversiones comerciales:

<<http://www.jpmorganchase.com/cm/cs?pagename=Chase/Href&urlname=jpmc/community/cdg/c lu/overview>>

Subsidios para desarrollo económico y de viviendas:

<<http://www.jpmorganchase.com/cm/cs?pagename=Chase/Href&urlname=jpmc/ community/grants>>

Fomento de oportunidades de comprar un hogar:

<<http://www.jpmorganchase.com/cm/cs?pagename=Chase/Href&urlname=jpmc/community/ cdg/r lu>>

Fomento de la revitalización de comunidades de familias de escasos recursos:

<<http://www.jpmorganchase.com/cm/cs?pagename=Chase/Href&urlname=jpmc/community/ cdg/rel>>

National Community Reinvestment Coalition

733 15th Street,NW, Ste. 540
Washington, D.C. 20005
(202) 628-8866
<<http://www.ncrc.org>>

Para una lista de bancos que dan préstamos de alto riesgo.

The Parodneck Foundation for Self-Help, Housing & Community Development, Inc.

(anteriormente The Consumer-Farmer Foundation, Inc.)

121 6th Ave., Ste. 501
New York, NY 10013
(212) 431-9700

Contacto: Harold DeRienzo, Pres.

Contribuciones limitadas a Nueva York, NY; énfasis en vivienda de interés social, planificación y desarrollo comunitario con prioridad en ciudadanos de la tercera edad.

PNC Bank

One PNC Plaza, 29th Floor
249 Fifth Ave.
Pittsburgh, PA 15222

Contacto: Mia Hallett, Vice Presidente y Gerente
PNC Foundation

Foundations@pncbank.com

Financiamiento de desarrollo comunitario:

<<http://www.pnc.com/aboutus/charitablecontributions.html#cdv>>

The Schumann Fund for New Jersey, Inc.

21 Van Vleck St.
Montclair, NJ 07042
(973) 509-9883

Contacto: Barbara Reisman, Dir. Exec.
<<http://fdncenter.org/grantmaker/schumann/>>

Fomenta la planificación coordinada de los usos del terreno y provee financiamiento para el redesarrollo de lugares identificados como *brownfields*, particularmente en Nueva Jersey.

Seedco and Non-Profit Assistance Corporation

915 Broadway, Ste. 1703
New York, NY 10010
(212) 473-0255

Contacto: William J. Grinker, Pres.

<<http://www.seedco.org>>

Apoya proyectos de revitalización para sectores de bajos recursos con énfasis en el desarrollo económico y de viviendas.

Shorebank

7054 S. Jeffery Boulevard
Chicago, IL 60649
realestate@sbk.com
(773) 420-4824

Contacto: Jack Crane

Rehabilitación histórica "verde" en Ohio:

<<http://www.clevelandgbc.org/cec/>>

Financiamiento enfatiza rehabilitación y vivienda multifamiliar en áreas residenciales:

<<http://www.sbk.com/livesite/realestate/realestate.asp>>

Ciudad de Cleveland, Iniciativa para la Revitalización de los Vecindarios:

<http://www.shorebankcleveland.com/real_estate/>

Silicon Valley Bank, CA

3003 Tasman Dr.
Santa Clara, CA 95054
(415) 344-6223

Contacto: Christine Carr, Gerente Senior de Enlaces

Financiamiento de desarrollo comunitario:

ccarr@svbank.com

Financiamiento de desarrollo comunitario:

<http://www.svb.com/bus_serv/lending/cdf.html>

Sovereign Bank, PA

CRA Community Development Office

Mail Code: 10-6438-CD8

P.O. Box 12646

601 Penn St.

Reading, PA 19601

(877) 768-9121

Desarrollo Comunitario

<<http://www.sovereignbank.com/companyinfo/comdev.asp>>

Morgan Stanley

Community Affairs

1601 Broadway, 12th Floor

New York, NY 10019

(212) 259-1235

Fondos para desarrollo comunitario:

<http://a992.g.akamai.net/7/992/770/d9a18c587ddb79/www.morganstanley.com/about/inside/charitable_annual2002.pdf>

SunTrust

Mail Code HDQ 4109

P.O. Box 85024

Richmond, VA 23285-5024

(800) 279-4824

SunTrust Community Development Corporation

<http://www.suntrust.com/common/AboutST/diversity/community_diversity_efforts.asp>

SunTrust and the Florida Community Loan Fund:

<<http://www.fclf.org/floridaSolutionsInvestorStories.cfm>>

Surdna Foundation

330 Madison Ave., 30th Floor

New York, NY 10017

(212) 557-0010

<<http://www.surdna.org/programs/environment.html>>

Desarrollo inteligente, transportación y asuntos urbanos/suburbanos y usos del terreno.

Turner Foundation, Inc.

One CNN Center

Suite 1090 South Tower

Atlanta, GA 30303

(404) 681-9900

<<http://www.turnerfoundation.org/grants/pa.asp>>

Financiamiento para políticas de calidad de aire, energía y transportación que fomenten un uso sustentable de los terrenos.

U.S. Bancorp

U.S. Bancorp Center

800 Nicollet Mall

Minneapolis, MN 55402

Desarrollo comunitario:

<http://www.usbank.com/about/community_relations/community_invest.html>

Wachovia

565 5th Ave.

New York, NY

(212) 983-0651

Contacto: Jane Henderson, Vicepresidente Senior

Director de Desarrollo Comunitario

contact.community@wachovia.com

Iniciativas que abarcan todo el Estado:

<http://www.wachovia.com/inside/page/0,,139_413_424,00.html>

Wachovia Foundation:

<http://www.wachovia.com/inside/page/0,,139_414_430,00.html>

Iniciativas relativas a viviendas de interés social:

<http://www.wachovia.com/inside/page/0,,139_413_419_428,00.html>

Wells Fargo

Wells Fargo Housing Foundation

6th and Marquette, Suite 1900

Minneapolis, MN 55479

(612) 667-2146

Iniciativas locales:

<<http://www.wellsfargo.com/about/charitable/index.jhtml>>

Wells Fargo Housing Foundation, adquisición de una casa para familias de escasos recursos:

<http://www.wellsfargo.com/about/wfhf_oview.jhtml>

Bibliografía

Alexander, Frank S. *Renewing Public Assets for Community Development*. Un informe preparado para la Local Initiatives Support Coalition, 1 de octubre de 2000.

American Planning Association. *Regional Approaches to Affordable Housing*. Chicago, IL, febrero de 2003.

American Planning Association. *Planning for Smart Growth, 2002 State of the States*. Chicago, IL: APA, febrero de 2002.

Baer, Susan F. *The Case of a Milwaukee Business Improvement District: Politics and Institutional Arrangements*. Preparado para el 2001 Annual Meeting of the American Political Science Association, agosto de 2001.

Beaumont, Constance. *Better Models for Superstores*. Washington, D.C.: National Trust for Historic Preservation, 1997.

Beimborn, Edward, Rob Kennedy, and William Schaefer. *Inside the Black Box: Making Transportation Models Work for Livable Communities*. New York: Environmental Defense, <http://www.environmentaldefense.org/documents/1859_InsideBlackBox.pdf>

Bodaken, Michael. "The Increasing Shortage of Affordable Rental Housing in America: Action Items for Preservation." *Fannie Mae Foundation: Housing Facts & Findings* 4.4.

Bohl, Charles C. *Placemaking: Developing Town Centers, Main Streets, and Urban Villages*. Washington, D.C.: Urban Land Institute, 2002.

Brookings Institute. Center on Urban and Metropolitan Policy. <<http://www.brookings.org/es/urban/urban.htm>>.

CalPERS. Portal cibernético. <<http://www.calpers.ca.gov/>>.

Carestens, Diane Y. *Site Planning and Design for the Elderly: Issues, Guidelines, and Alternatives*. New York: Van Nostrand Reinhold Company, diciembre de 1997.

Casey, Dougal M. *2002 U.S. Retail Sales, Mall Sales, and Department Store Sales Review*. New York: International Council of Shopping Centers, abril de 2003.

CB Richard Ellis, Inc. *Washington, D.C., Metro Area Office Market, End of Year Report-2002*.

Center for Community Change <<http://www.communitychange.org>>.

City of Austin, Texas. "Developing a Community Plan". <http://www.ci.austin.tx.us/test/zoning/dev_np.htm>.

Congress for the New Urbanism. *Civilizing Downtown Highways: Putting New Urbanism to Work on California's Highways*. San Francisco, CA: CNU, 2002.

Congress for the New Urbanism. *The Coming Demand*, 2000. <http://www.ncu.org/cnu_reports/Coming_Demand.pdf>.

Congress for the New Urbanism. *Greyfields Into Goldfields*, 2000.

Corbin, Jeffrey y Wayne Hunt. "A Single Voice". *American City and County* 118.3 (marzo 2003): 20-29.

Department of Housing and Urban Development. Regulatory Barriers Clearinghouse. <<http://www.huduser.org/rbc/>>.

Duany, Andres, Elizabeth Plater-Zyberk y Jeff Speck. *Suburban Nation*. New York: North Point Press, 2000.

- Duerksen, Chris y Robert Blanchard. "Belling the Box: Planning for Large Scale Retail Stores". *Proceedings of the 1998 National Planning Conference*. <<http://www.asu.edu/caed/proceedings98/Duerk/duerk.html>>.
- Fannie Mae Maxwell Awards of Excellence Program 2001-2002. <<http://www.fanniemae-foundation.org/grants/>>.
- Federal Highway Administration. "Context Sensitive Design: Thinking Beyond the Pavement". <<http://www.fhwa.dot.gov/csd/index.htm>>.
- Fulton, William y Linda Hollis. *Open Space Protection: Conservation Meets Growth Management*. Washington, D.C.: Brookings Institution Center on Urban and Metropolitan Policy, 2002. <<http://www.brookings.org/es/urban/publications/hollis-fultonopenspace.htm>>.
- Funders' Network for Smart Growth and Livable Communities. *The Arts and Smart Growth: The Role of Art in Place Making*. Translation Paper 12, abril 2003.
- Greater Minnesota Housing Fund. <<http://www.gmhf.com/>>.
- Gunts Edward. "Rolling Out the Welcome Mat". *Baltimore Sun*, 9 de enero de 2000.
- Howe, Deborah A. *Aging and Smart Growth: Building Aging-sensitive Communities*. Funder's Network for Smart Growth and Livable Communities. Translation Paper 7, diciembre 2001 <<http://www.giaging.org/aging%20paper.pdf>>.
- Howe, Deborah A., Nancy J. Chapman y Sharon A. Bagget. *Planning for an Aging Society*. PAS Report 451. American Planning Association Planning Advisory Service, 1994.
- Jacobs, Jane. *The Death and Life of Great American Cities*. New York: 1961.
- Lang, Rober. *Office Sprawl: The Evoking Geography of Business*. Washington, D.C.: The Brookings Institute, octubre 2000.
- Leonhardt, David. "Homes Prices Still Rising, But More Slowly." *New York Times*, 3 de junio de 2003.
- Lockwood, Charles. "Raising the Bar: Town Centers Are Outperforming Traditional Suburban Real Estate Products." *Urban Land Magazine*, febrero de 2003.
- Maryland Department of Transportation. "When Main Street Is a State Highway: Blending Function, Beauty, and Identity", 2001. <<http://www.marylandroads.com>>.
- Meyer, Peter B. *Approach to Brownfield Regeneration: The Relative Value of Financial Incentives, Relaxed Mitigation Standards and Regulatory Certainty*. Documento de trabajo. Louisville, KY: Center for Environmental Policy and Management, University of Louisville, 2000.
- Michigan Housing Trust Fund. <<http://www.mhtf.org>>.
- Myers, Dowell, and Elizabeth Gearin. "Current Preference and Future Demand for Denser Residential Environments." *Housing Policy Debate* 12 (2001): 637-639.
- National Charrette Institute. <<http://www.charretteinstitute.org/>>.
- National Transportation Enhancements Clearinghouse. "Enhancing America's Communities: A Guide to Transportation Enhancements." Washington, D.C.: NTEC, 2002.
- National Trust for Historic Preservation's Main Street Center. <<http://www.mainst.org/>>.
- Nelson, C. Arthur, et al. *The Link Between Growth Management and Housing Affordability: The Academic Evidence*. Preparado para el Brookings Institution Center on Urban and Metropolitan Policy. Washington, D.C.: febrero de 2002.
- "New Urban Projects on a Neighborhood Scale in the United States." *New Urban News* 7.8 (2002).
- Pacific Coast Capital Partners, SRL. <<http://www.pacocoastcapital.com/>>.
- Pedestrian and Bicycle Information Center. <<http://www.walkinginfo.org/>> y <<http://www.bicyclinginfo.org/>>.

PolicyLink Equitable Development Toolkit. <<http://www.policylink.org/EquitableDevelopment/>>.

Porter, Michael E. "The Competitive Advantage of the Inner City." *Harvard Business Review*. Mayo-junio de 1995.

Project for Public Spaces. <<http://www.pps.org>>.

Putnam, Robert. *Bowling Alone: The Collapse and Revival of American Community*. New York: Simon and Schuster, 2000.

Smart Growth America. <<http://www.smartgrowthamerica.org>>.

Smart Growth Network. <<http://www.smartgrowth.org>>.

Surface Transportation Policy Project. "Driven to Spend" marzo de 2000. <<http://www.transact.org>>.

Urban Design Associates. "Pattern Books and Design Guidelines". <<http://www.urbandesignassociates.com/servicespattern.html>>.

Urban Land Institute. Página cibernética. "Smart Growth Case Studies". <http://research.uli.org/DK/CaStd/re_CaStd_SmrtGrthCsStdfst.html>.

U.S. Environmental Protection Agency. *Our Built and Natural Environments*. EPA Publication #231-R-01-002. Washington, D.C.: EPA, 2001.

Washington, D.C. Department of Planning. "Principle 5: Mix of Uses. Providing a Diversity of Uses for a Vibrant Center" <<http://www.planning.dc.gov/documents/pdf/Trans-Principle5.pdf>>.

Weissbourd, Robert. *The Market Potential of Inner-City Neighborhoods: Filling the Information Gap*. Washington, D.C.: The Brookings Institution, 1 de marzo de 1999.

Wigfall, La Barbara, and Wendy Griswold. *Community Participation in Brownfield Redevelopment*. Manhattan, KS: Department of Landscape Architecture and Community and Regional Planning, Kansas University, 1999.