

Cómo Alcanzar el Desarrollo Inteligente

100 POLÍTICAS 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: 100 Policies for Implementation* – Cómo Alcanzar el Desarrollo Inteligente: 100 Estrategias para su Implantación – fue realizada por Marianne Meyn, lingüista y traductora. La coordinación de los trabajos de revisión y la preparación del documento final en español para la *U.S. Environmental Protection Agency*, *Smart Growth Network* y la *International City/County Management Association* fue realizada por María A. Juncos-Gautier, directora del CEDES.

Agradecimientos por la revisión de la traducción

El CEDES agradece la valiosa aportación voluntaria de los siguientes profesionales y ciudadanos en la revisión de la traducción y del lenguaje técnico: Myriam González, planificadora, abogada y profesora de leyes ambientales de la Escuela de Asuntos Ambientales de la Universidad Metropolitana; Jorge Carbonell, investigador y planificador urbano, y Nereida González, ambientalista y líder comunitaria.

Agradecimientos por el contenido de la publicación

Quisiéramos hacer mención de los esfuerzos de Danielle Arigoni, Amber Levofsky, Lynn Richards, Eric Sprague y Brett VanAkkeren de la U.S. Environmental Protection Agency (EPA). Sin el empeño de ellos y su trabajo en equipo, este manual no existiría. Se recibió también la ayuda de John Bailey, Charlie Bartsch, Constance Beaumont, Scott Bernstein, Kathy Blaha, Don Chen, Jessica Cogan, Peter Dreier, Will Fleissig, Martin Harris, Don Holligan, el Smart Growth Advisory Group de ICMA, John Kostyack, Scott Lazenby, Meg Maguire, Harrison Marshall, Richard Massie, Ed McMahon, Joe Molinaro, Dominic Mouldoun, Shelly Poticha, Ilana Preuss, Harrison Bright Rue, David Scheuer, Gene Schiller, John Shirey, Paul Souza, Jeff Speck, Paul Spoelhof, Ed Thompson, Betty Weiss, Paul Zykofsky –cada uno de ellos aportaron con su excelente comprensión y crítica al documento según se iba elaborando. Laura Otis, al igual que muchos fotógrafos citados en el manual, hizo una valiosa aportación en la recopilación de material fotográfico para el documento. Queremos expresar un agradecimiento especial a Geoff Anderson y otros integrantes del personal de la Development, Community, and Environment Division de la EPA por su participación en la provisión de materiales y comentarios. Finalmente, Joe Schilling y Nadejda Mishkovsky desempeñaron un papel importante en la redacción y revisión del texto, la coordinación del proceso y la publicación final del documento. Por último, Dharma Pachner brindó ayuda valiosa en el diseño y arreglo gráfico.

Reconocimiento por la portada

Peter Calthorpe Associates creó la imagen en acuarela del desarrollo The Crossing en Mt. View, California.

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 impulsar el desarrollo inteligente en vecindarios, comunidades y regiones a través de todos los Estados Unidos de Norteamérica. Entre los socios de la red se encuentran el American Farmland Trust, American Planning Association, Association of Metropolitan Planning Organizations, Center for Neighborhood Technology, Congress of the New Urbanism, Conservation Fund, Environmental Law Institute, Center for Sustainability and Regional Growth del George Washington University Law School, Institute of Transportation Engineers, International City/County Management Association, Local Government Commission, Local Initiatives Support Coalition, 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 Growth Management Leadership Project, 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 el U.S. Environmental Protection Agency. Información sobre membresía individual, publicaciones e información sobre el desarrollo inteligente se puede obtener en la red cibernética en www.smartgrowth.org.

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* - 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 urbano. La versión en español del estudio está disponible a través de la red cibernética en www.proyectosambientales.org.

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 visitar la página cibernética de la Escuela de Asuntos Ambientales de la UMET www.asuntosambientales.info. También, puede llamar al (787) 766-1717, extensiones 6449, 6410 o comunicarse a través del correo electrónico um_mjuncos@suagm.edu

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

Luego de un análisis profundo y de varias reuniones de discusión, hemos decidido 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 donde, 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 utilizamos 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.org, .info o .net. 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

Tabla de Contenido

INTRODUCCIÓN	
1. COMBINAR LOS USOS DE TERRENO	4
2. INCENTIVAR DISEÑOS DE EDIFICACIÓN COMPACTA	15
3. AMPLIAR LA GAMA DE OPORTUNIDADES Y ALTERNATIVAS DE VIVIENDA	25
4. CREAR COMUNIDADES PEATONALES	35
5. DESARROLLAR COMUNIDADES ATRACTIVAS Y DISTINTIVAS QUE PROVOQUEN UN FUERTE SENTIDO DE PERTENENCIA AL LUGAR	45
6. PRESERVAR ESPACIOS ABIERTOS, TERRENOS AGRÍCOLAS, DE BELLEZA NATURAL Y ÁREAS AMBIENTALMENTE CRÍTICAS	56
7. FORTALECER Y DIRIGIR EL DESARROLLO DE LOS TERRENOS HACIA COMUNIDADES EXISTENTES	66
8. PROVEER UNA VARIEDAD DE OPCIONES DE TRANSPORTACIÓN	77
9. HACER QUE LAS DECISIONES SOBRE EL DESARROLLO DE LOS TERRENOS SEAN PREDECIBLES, JUSTAS Y BENEFICIOSAS EN CUANTO A COSTOS	86
10. PROPICIAR LA COLABORACIÓN DE LA COMUNIDAD Y OTROS GRUPOS INTERESADOS EN LA TOMA DE DECISIONES SOBRE EL DESARROLLO DE LOS TERRENOS	97
CONCLUSIÓN	108
APÉNDICE A: MATRIZ – 100 POLÍTICAS PARA LA IMPLANTACIÓN	109
APÉNDICE B: BIBLIOGRAFÍA	119

Cómo Alcanzar el Desarrollo Inteligente:

100 POLÍTICAS PARA SU IMPLEMENTACIÓN

El desarrollo inteligente beneficia la economía, la comunidad y el medio ambiente. Provee un marco de referencia que permite a las comunidades tomar decisiones bien informadas sobre cómo y hacia dónde dirigir el desarrollo de sus terrenos. El desarrollo inteligente crea la posibilidad para que las comunidades crezcan en maneras que favorecen el desarrollo económico y la generación de empleos; crea vecindarios sólidos con diferentes opciones de vivienda, comercio y transportación, y establece comunidades saludables que proveen a las familias de un medio ambiente limpio.

Con estas características, el desarrollo inteligente de los terrenos ofrece una respuesta a la preocupación de muchas comunidades por el impacto del patrón de desarrollo extremadamente desparramado que ha sido característico para los últimos 50 años. A pesar de que favorezcan el crecimiento, las comunidades están cuestionando el costo económico que conlleva el abandono de la infraestructura en los centros de la ciudad sólo para construirla de nuevo en las afueras. La gente está cuestionando la necesidad de pasar cada vez más tiempo atrapada en el tapón, y de recorrer varias millas en automóvil para llegar a la tienda más cercana. Está cuestionando la práctica de dejar *brownfields* (propiedades comerciales e industriales abandonadas, desocupadas y/o de poca utilización y aprovechamiento porque presentan riesgos o posibles riesgos de contaminación ambiental) en las comunidades más antiguas mientras se continúa construyendo en espacios abiertos y en terrenos agrícolas fértiles, destruyendo así nuestro medio ambiente en la periferia suburbana. En la medida que las comunidades norteamericanas están dando más importancia a los problemas relacionados con la calidad de vida, los políticos locales y estatales, los planificadores, los proyectistas y otros están empezando a pensar en el desarrollo inteligente como una manera de enfrentar estos retos.

No son los únicos. A principios de los años 90, muchas organizaciones nacionales reconocieron también los problemas que las comunidades están confrontando. En el 1996 se unieron para crear el Smart Growth Network (Red para el Desarrollo Inteligente) que hoy es una coalición amplia de 32 organizaciones que apoyan el desarrollo inteligente de los terrenos. Como un primer paso, la red estudió la amplia gama de características de las comunidades exitosas y, sobre esta base, elaboraron diez principios de desarrollo inteligente (ver recuadro). Estos principios ponen de manifiesto los rasgos asociados con las comunidades saludables, llenas de vida y diversidad, que brindan a sus residentes la posibilidad de elegir cómo y dónde vivir. Además, sugieren opciones para orientar las políticas públicas en el ámbito local para implantar el desarrollo inteligente.

Los diez principios fueron un primer paso en la articulación de las metas del desarrollo inteligente. Para que las comunidades conocieran los beneficios y las técnicas vinculadas con estas metas, la International City/County Management Association (ICMA), la Agencia de Protección Ambiental de EE.UU. (EPA, por sus siglas en inglés) y la Red escribieron y distribuyeron tres manuales: *Why Smart Growth*, *Best Development Practices* y *Pedestrian- and Transit-Friendly Design*. El cuarto manual de la serie es *Getting to Smart Growth: 100 Policies for Implementation (Cómo alcanzar el desarrollo inteligente: 100 políticas para su implantación)*. Muchos gobiernos estatales y locales lograron implantar políticas que crearon comunidades habitables y saludables, pero queda mucho trabajo por hacer. Para muchas otras comunidades existe un desfase enorme entre el reconocimiento de los beneficios del desarrollo inteligente y la elaboración e implantación de políticas para alcanzarlo. El objetivo principal de este cuarto manual es responder a este desfase.

Cómo alcanzar el desarrollo inteligente: 100 políticas para su implantación pretende ayudar a las comunidades que están conscientes del valor y la importancia del desarrollo inteligente de sus terrenos y que están tratando ahora de implantarlo. Se logra esto resaltando y describiendo técnicas que ayudan a

los políticos a poner en práctica los diez principios del desarrollo inteligente. Las políticas y guías presentadas en este manual han sido exitosas en comunidades a través de todos los Estados Unidos de Norteamérica. Comprenden desde el ámbito formal de la acción legislativa y reglamentaria, hasta el ámbito informal de prácticas, planes y programas. No representan los únicos medios de llegar a los principios identificados, pero sí representan maneras reales e innovadoras con las que las comunidades pueden poner en práctica el desarrollo inteligente.

Uno de los obstáculos más grandes para alcanzar el desarrollo inteligente es posiblemente el darse cuenta de que ninguna política sola, ni ningún acercamiento aislado podrán transformar a una comunidad. Las políticas que se describen a continuación tienen que ser implantadas en combinación unas con otras, si se quieren constituir comunidades saludables, llenas de vida. Un primer paso en el proceso de evaluación y determinación de cómo las comunidades quieren crecer es que las comunidades tengan plena conciencia de lo importante y valiosa que sería la modificación de su patrón de crecimiento. Esto se puede alcanzar por medio de una discusión local o regional que examine con toda honestidad los retos de desarrollo que enfrenta la comunidad y que evalúe las ventajas y desventajas de las estrategias y las alternativas de crecimiento. En la mayoría de los casos, este proceso de colaboración conduciría a cierto apoyo popular y político de una visión comunitaria sobre cómo y hacia dónde dirigir su desarrollo. Una vez este fundamento esté establecido, se puede determinar el curso de acción para implantar esta visión. Es en este contexto que las siguientes 100 políticas pueden considerarse un acercamiento integral y multifacético para alcanzar comunidades saludables, llenas de vida y diversidad que ofrezcan opciones auténticas para determinar dónde y cómo vivir.

Hay que reconocer que si se quiere poner en práctica los principios del desarrollo inteligente, se necesitan cambios en el funcionamiento de las comunidades. Se requiere que los gobiernos locales, las instituciones crediticias, los grupos comunitarios, los funcionarios de planificación y zonificación, los proyectistas, las agencias de transportación, los gobiernos estatales y demás acepten la nueva forma de hacer las cosas. Sin embargo, el cambio será más fácil si se da un proceso como el que se mencionó anteriormente, que ilustre claramente el sinnúmero de beneficios económicos, comunitarios y ambientales que se obtienen con la política de desarrollo inteligente. Después de todo, independientemente del papel que desempeñe la persona en el proceso de desarrollo, todos los involucrados en la determinación de cómo y hacia dónde vaya a crecer una comunidad, querrán beneficiarse de la mejor calidad de vida que puede brindar el desarrollo inteligente.

El presente manual tiene diez secciones correspondientes a los diez principios del desarrollo inteligente de los terrenos y un apéndice. Cada sección de "principio" discute la función del principio dentro del marco de un acercamiento holístico al desarrollo inteligente. Luego se destacan diez políticas particulares para cada principio, complementadas por una serie de ejemplos concretos que ilustran su aplicación en una comunidad o identifican recursos adicionales que ayuden a la comunidad a implantarlas. Por último, en el apéndice se describe en qué ámbito gubernamental se dé probablemente la implantación de cada política, y los otros principios que cada política ayudará a alcanzar.

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.

Capítulo Uno

COMBINAR LOS USOS DE TERRENO

La combinación de los usos de terreno -comercial, residencial, recreativo, escolar y demás- en los vecindarios o lugares que son accesibles a pie o en bicicleta, puede crear comunidades llenas de vida y diversidad. Por lo general, la variedad en los usos atrae a la gente para ir de compras, reunirse con los amigos y vivir en vecindarios urbanos como Georgetown en Washington, D.C. o en pueblos pequeños como Wiscasset en Maine. La combinación de los usos es esencial para crear los lugares agradables para vivir, trabajar y divertirse, que el desarrollo inteligente del terreno quiere promover.

Sin embargo, en muchas comunidades los patrones actuales de desarrollo obligan legalmente a separar los usos de los terrenos. El desarrollo suburbano convencional -que es primordialmente de baja densidad y de un solo uso- constituye un cambio significativo con respecto a la manera en que se construían los pueblos a principios del siglo XX. En ese entonces, los usos de terreno estaban más integrados, lo que permitía a mucha gente caminar a la tienda de la esquina, a la escuela o al trabajo. Mientras en esa época caminar a la escuela era la práctica común de los niños, hoy día sólo un 13% de los viajes a la escuela se hacen en bicicleta o a pie debido a los usos de los terrenos y a otros cambios en los patrones de desarrollo de éstos.¹ La segregación de los usos del terreno se concibió originalmente para proteger a las comunidades del impacto de las empresas e industrias contaminantes, pero esta práctica ha conducido a un patrón de desarrollo del terreno suburbano en que las tiendas, las viviendas y las escuelas se encuentran a menudo tan alejadas entre sí que sólo se puede llegar a ellas en automóvil. La elaboración de mejores reglamentos ambientales y la innovación en el sector privado han tenido el efecto de que muchas empresas están ahora más limpias que hace ochenta años, cuando se introdujo la zonificación para segregar los usos del terreno y, por lo tanto, ya no hay tanta necesidad de separarlas rigurosamente de los hogares y escuelas.

Aunque la necesidad de separar los usos del terreno ha mermado, ésta sigue siendo una práctica común que crea inconveniencias para las familias estadounidenses porque se pasan una parte cada vez mayor del día viajando entre el hogar, el trabajo, la tienda y la escuela. La segregación de los usos tiene también un costo social más alto porque cambia fundamentalmente la naturaleza de las comunidades y reduce la posibilidad de que la gente pueda caminar a las tiendas o al trabajo y encontrarse con los vecinos en el camino y conversar. De hecho, en una cuarta parte de todas las veces que las personas salen del hogar, se alejan una milla o menos, pero en tres cuartas partes de todas sus salidas viajan en automóvil². Esto se debe, entre otros factores, a lo inhóspito de los paisajes viales para el peatón (ver Principio 4) y a la falta de otras opciones de transportación (ver Principio 8). Donde en el pasado la ubicación mixta de los usos constituía un riesgo ambiental, hoy esta separación de usos ha generado un nuevo reto ambiental. Los contaminantes atmosféricos provenientes de automóviles -hoy el medio primario de acceso y movilidad en este patrón de uso de terrenos orientado hacia el vehículo privado- son la causa de 20,000 a 40,000 casos anuales de enfermedades respiratorias crónicas.³ Además, la dependencia del automóvil requiere más carreteras y más estacionamientos, por lo que se incrementa la cantidad total de superficie impermeable en las comunidades y llega una mayor cantidad de escorrentías pluviales contaminadas a nuestras corrientes de agua, ríos y lagos.

El concepto de desarrollo inteligente de terreno promueve la integración de los usos mixtos en las comunidades como un componente fundamental para crear mejores lugares para vivir. Cuando los hogares

se encuentran a poca distancia de tiendas o centros de empleos atractivos, las alternativas al uso del automóvil -tales como caminar o ir en bicicleta- se vuelven a hacer viables, lo que permite a más estadounidenses beneficiarse de este estilo cómodo de vida. El uso mixto del terreno crea también las condiciones para que haya una población más numerosa y diversa y genera una mayor clientela que auspicie la transportación colectiva. El uso mixto puede fortalecer la vitalidad y la percepción de seguridad en un área, puesto que aumenta la cantidad de personas que se mueven en la calle. Más aun, la combinación de los usos ayuda a que las calles, los espacios públicos y las tiendas se conviertan de nuevo en lugares de encuentro y, de esta manera, ayuda a revitalizar la vida comunitaria.

Los usos mixtos del terreno redundan también en beneficios económicos y fiscales. Los usos comerciales cerca de áreas residenciales se asocian muchas veces con valores de bienes raíces más altos y, por lo tanto, ayudan a aumentar las recaudaciones locales de impuestos. Las empresas reconocen los beneficios asociados con las áreas que pueden atraer gente precisamente por tener distintos usos. Hay una mayor actividad económica cuando vive más gente en el área para comprar. Los informes de Lend Lease Real Estate -una fuente de información importante de inversionistas en bienes raíces, proveedores de financiamiento y constructores- han indicado durante los últimos cinco años que los mejores mercados de bienes raíces comerciales son las ciudades llenas de vida, centros urbanos tradicionales o suburbios de veinticuatro horas (donde la gente puede permanecer las veinticuatro horas sin tener que salir del área). Esta tendencia refleja el valor que tienen estas comunidades para las empresas que se establecen allí porque son los lugares que mejor pueden atraer a trabajadores diestros. Además, Lend Lease Real Estates ha reiterado lo atractivas que son las oportunidades de inversión en aquellas áreas que proveen un ambiente multidimensional, conveniente para el trabajo, las compras y la recreación.⁴ En resumidas cuentas, la inversión en áreas que ofrecen usos combinados redundan en beneficios económicos.

I.

Proveer incentivos por medio de fondos estatales para estimular a las personas a vivir cerca de su trabajo

Muchos profesionales, como los maestros, los policías y los bomberos, a menudo no disponen de los medios económicos suficientes como para vivir cerca de su lugar de empleo. En cambio, se ven obligados a hacer viajes diarios cada vez más largos. Como resultado de esto, hay más congestión vehicular en muchas áreas del país. En algunos lugares se puede lidiar con este problema mediante el análisis de la distribución actual de vivienda y empleo, y enfocando las áreas donde haya más desequilibrio. Los lugares que necesitan viviendas adicionales pueden aprovechar, por ejemplo, el uso de bonos de densidad, la creación de más zonas residenciales, la integración de las edificaciones a los medios de transporte colectivo y la concesión de créditos contributivos para la construcción de viviendas asequibles. Asimismo, las áreas que son principalmente residenciales pueden estimular el establecimiento de negocios mediante la creación de distritos contributivos especiales (*tax increment finance districts*), la provisión de incentivos de desarrollo económico, y mejoras en el suministro y la calidad de los servicios necesarios para apoyar el comercio. Se debería asegurar que las destrezas profesionales de los residentes actuales respondan a los requerimientos de los empleos que surjan.

Otra manera de promover el equilibrio entre empleo y vivienda es que los gobiernos y las empresas trabajen mano a mano para proveer incentivos para que la gente opte por vivir cerca del trabajo. Cuando los empleados aprovechan estos incentivos, su patrón de viaje diario cambia radicalmente, e ir a pie o en bicicleta al trabajo se convierten en alternativas de transportación más viables, y de esta manera se provee un apoyo adicional a la combinación de los usos comunales y de venta al detal localizados entre la casa y el trabajo.

EJEMPLO PRÁCTICO:

El Departamento de Vivienda y Desarrollo Comunitario de Maryland está implantando el programa piloto "Live Near your Work" (Vive Cerca de Tu Trabajo) para motivar a los empleados de negocios e instituciones de Maryland a comprar su casa cerca del lugar de trabajo. Esta iniciativa estabilizará los vecindarios en los alrededores de los mayores proveedores de empleo en ese Estado al estimular la compra de viviendas en ciertas comunidades. El Estado aporta \$1,000, el patrono aporta \$1,000 y el gobierno local aporta \$1,000. Estos fondos se pueden utilizar para un pronto pago o para los gastos de cierre asociados con la compra de una casa. Para más información, remítase a www.op.state.md.us/smart-growth//lryw.htm.

2.

Adoptar un código para guiar el uso y el desarrollo inteligente de los terrenos paralelamente a las normas legales tradicionales vigentes

El cambio del cuerpo de normas legales existente que prohíbe el uso mixto de los terrenos para facilitar el desarrollo inteligente puede ser un proceso políticamente difícil que consume mucho tiempo. La promulgación por el Estado de normas legales que autorizan la zonificación local, por ejemplo, puede impedir la revisión global del marco subyacente que impulsa y dirige el desarrollo de los terrenos. No obstante, con la aprobación de un marco de política pública que permita y estimule el desarrollo inteligente, los gobiernos locales hacen posible que los proyectistas puedan construir propiedades de uso mixto sin tener que pasar por un proceso largo de aprobación de permisos.

De hecho, la aprobación de un código para guiar el desarrollo inteligente de los terrenos cuya vigencia sea paralela a las normas legales existentes puede remediar el problema. El código paralelo puede viabilizar legalmente el desarrollo de proyectos innovadores como aquellos que incluyen usos mixtos o que proponen alternativas para lidiar con el estacionamiento, mientras permite que los proyectistas se rijan por las normas convencionales vigentes, si así lo deciden. Además, para aquellas comunidades que se proponen modificar completamente sus prácticas de planificación y zonificación para apoyar el desarrollo inteligente de los terrenos, el código de legislación paralelo brinda la posibilidad de poner a prueba a pequeña escala los beneficios de estas modificaciones. Así, por ejemplo, Lee County en la Florida ha usado el método de codificación paralela en varias áreas destinadas al redesarrollo.⁵

Los Estados pueden tener una influencia enorme en la viabilidad de los proyectos de construcción de usos mixtos mediante la aprobación de un marco normativo para el desarrollo inteligente del terreno que los municipios puedan adoptar paralelamente a su reglamentación convencional. El Estado de Wisconsin, por

ejemplo, desarrolló una reglamentación modelo para el diseño de vecindarios tradicionales y requirió que los lugares con una población mayor de 12,500 adoptaran la misma reglamentación o una similar. Wisconsin permite la aplicación de esta reglamentación como marco normativo único para la comunidad o como marco paralelo a la reglamentación convencional, lo que brinda a los proyectistas la libertad de elegir el tipo de proyecto que quieran desarrollar.

EJEMPLO PRÁCTICO:

Fort Myers Beach en la Florida adoptó un código opcional para el desarrollo inteligente del terreno que está vigente paralelamente a las normas legales convencionales existentes. Este código paralelo permite la construcción de edificios que colindan con las vías y que tengan estructuras voladizas para proveerle sombra a las aceras, y elimina algunos requerimientos de espacios abiertos con tal de lograr una construcción más compacta. El código paralelo se redactó para permitir una comparación rápida entre las normas legales "viejas" y las "opcionales", lo que ha conducido a muy buenos resultados. Aunque algunos entendieron que este procedimiento era largo y tedioso, sirvió su propósito de convencer a los dueños de terrenos de que esta reglamentación opcional para el desarrollo inteligente correspondía a sus mejores intereses.⁶ Puede acceder a esta reglamentación opcional en www.fmbeach.org/ordinances/96-20.htm. La Asociación Americana de Planificación también provee una reglamentación modelo de desarrollo inteligente de los terrenos que estimula la creación de vecindarios de usos mixtos a través de su proyecto Growing Smart. Para más información puede visitar a www.planning.org/plnginfo/GROWSMAR/gsindex.html.

3.

Usar herramientas de zonificación innovadoras para estimular la creación de comunidades y edificios de uso combinado

A pesar de los obstáculos que presentan los enfoques convencionales de planificación y zonificación -como los planes maestros que requieren la separación de los usos- hay una serie de herramientas de zonificación e incentivos que se pueden usar para estimular el tipo de desarrollo de usos mixtos que fomenta el desarrollo inteligente de los terrenos. La zonificación sobrepuesta (*overlay zones*) -que establece disposiciones suplementarias para el uso del terreno y estándares para el diseño de las edificaciones en determinados distritos- y el desarrollo de unidades planificadas (PUD, por su sigla en inglés) son dos ejemplos de herramientas que se pueden usar para crear comunidades planificadas inteligentemente cuando se implementan en conjunto con guías complementarias de diseño. El desarrollo de comunidades planificadas, que permite que los planificadores evalúen la naturaleza y ubicación de los usos y estructuras en todo el predio, provee para que haya flexibilidad en los requerimientos de la zonificación. Aunque estas herramientas puedan implicar un proceso de aprobación más largo que el de la mayoría de las herramientas de planificación tradicional, se pueden usar para estimular el desarrollo inteligente de los terrenos a corto plazo mientras se revisan los códigos de zonificación y el plan maestro. El apoyo político a los desarrollos inteligentes de uso mixto puede aliviar un poco la carga del proceso de aprobación asociado con estas herramientas.

Muchos de los primeros desarrollos de vecindarios tradicionales mixtos que son bien conocidos, como Kentlands de Gaithersburg en Maryland, se construyeron al amparo de ordenanzas para el desarrollo de

comunidades planificadas (PUD). Su éxito ayudó eventualmente para que sus comunidades adoptaran políticas más abarcadoras para apoyar el desarrollo inteligente del terreno. Otras ciudades usan la zonificación sobrepuesta para estimular proyectos de relleno (*infill projects*^{1*}) mixtos. En San Diego, por ejemplo, se ha designado una "zona sobrepuesta de villa urbana" (*urban village overlay zone*) que favorece el desarrollo de usos mixtos. En parte, fue gracias a esta zona sobrepuesta que se ha podido crear en la comunidad de Hillcrest el desarrollo de usos mixtos orientado hacia el peatón, donde se han combinado espacios para tiendas, oficinas, restaurantes y residencias.⁷

4.

Facilitar el financiamiento de propiedades de uso combinado

Los proveedores de financiamiento visualizan el desarrollo de terrenos para proyectos de uso mixto como complejo y difícil.⁸ Les preocupa que la mayoría de los proyectistas carezcan de los conocimientos básicos necesarios para manejar adecuadamente un proyecto de uso mixto, así que muchas veces limitan su financiamiento a proyectos propuestos por compañías de desarrollo grandes y complejas y, aun así, puede que sólo apoyen una pequeña parte del proyecto. Denver Dry Goods, por ejemplo, -un redesarrollo de una antigua tienda por departamentos de Denver para transformarla en viviendas con precios de mercado asequible, espacios de oficina y comercio al detal- necesitó veintitrés fuentes diferentes de financiamiento.⁹ Cuando los prestamistas financian estos proyectos, pueden requerir tasas de rendimiento más altas y períodos de reembolso más cortos.

Sorprendentemente, los proyectos de relleno de usos mixtos le llevan la ventaja crediticia a los proyectos de usos mixtos en zonas rurales, ya que encuentran financiamiento con más facilidad debido a que se puede evaluar más fácilmente el potencial económico de dichos proyectos sobre la base de los mercados y la competencia ya existentes. Además, las áreas urbanas establecidas tienen muchas veces prototipos arquitectónicos con los que se puede comparar el proyecto nuevo. En cambio, los proyectos grandes en áreas no desarrolladas requieren normalmente una sincronización de etapas más difícil y compleja, además de flujos cuantiosos de ingreso corporativo que puedan sostener el préstamo. En las áreas donde la existencia de edificios de un solo uso sea la norma, es posible que los nuevos edificios de uso mixto no tengan proyectos comparables cerca que ayuden a tasar su valor. Por tal razón, se puede fácilmente subestimar el valor de estos proyectos y provocar que el proyectista tenga que aportar más capital o pagar una tasa excesivamente alta de intereses.

Si el gobierno local percibe que el financiamiento representa un obstáculo para la construcción de nuevos edificios de uso mixto en su comunidad, este puede brindar apoyo a los proyectistas que abren el camino para este tipo de desarrollo de usos mixtos, mediante la garantía de créditos, la inversión de capital en el proyecto o la provisión de segundos préstamos de interés reducido. En el ámbito local se puede trabajar con proyectistas privados, fundaciones y fondos de retiro para identificar nuevas fuentes de financiamiento para los proyectos

^{1*} *Infill projects* son proyectos de construcción en espacios vacíos en áreas urbanas ya desarrolladas. Acogimos la traducción en uso en el lenguaje de arquitectos "proyectos de relleno". (Nota de la traductora.)

de redesarrollo de usos mixtos. La ciudad de Albuquerque en Nuevo México, por ejemplo, se convirtió en un socio inversionista de proyectistas privados en un área de entretenimiento de uso mixto en el centro de la ciudad. En un área determinada se desarrollaron terrenos que pertenecían a la ciudad, lo que convirtió la ciudad en inversionista de capital del proyecto. Otras inversiones en el proyecto se dividieron en diferentes fases para acomodar las necesidades financieras de las partes: la ciudad tiene una participación a largo plazo, una fundación local recibe ingresos por concepto de rendimiento sobre su inversión a mediano plazo y los proveedores convencionales de financiamiento así como los proyectistas reciben un ingreso por concepto de rendimiento a corto plazo.¹⁰

5.

Zonificar áreas por el tipo de edificación, no por el uso

La zonificación tradicional se basa en la separación de los usos para dirigir el desarrollo de los terrenos. Este enfoque, combinado con los códigos de edificación complementarios, dicta cuidadosamente las pautas de la apariencia y el uso de todos los edificios en una comunidad. Un enfoque alternativo que fomenta una mejor combinación de los usos es aquel que limita la reglamentación al tipo de edificación y permite a los dueños de edificios determinar los usos de los mismos. Asimismo se controla cuidadosamente el aspecto y el diseño de una calle para que se adecue a la escala del vecindario, a las normas para estacionamientos y a la accesibilidad peatonal, pero se brinda a los dueños y ocupantes de los edificios un máximo de flexibilidad para determinar qué usos se van a dar a los mismos.

Este enfoque abre el camino para un cambio dinámico de los usos que surge con el pasar del tiempo, según evolucionan las necesidades de la comunidad y de los propietarios de los edificios. Con la implantación de los reglamentos para velar por los impactos de los diferentes usos de las edificaciones (tales como estacionamientos, niveles de ruido y horarios de negocios), las antiguas áreas residenciales, por ejemplo, pueden acomodar espacios para oficinas médicas, centros de cuidado diurno o pequeñas tiendas para atender las necesidades inmediatas de la comunidad. Sin embargo, las áreas residenciales no serían adecuadas para grandes almacenes de venta al detal debido a las normas legales vigentes para edificios y áreas de estacionamiento. Como resultado, un vecindario guarda su ambiente residencial mientras se provee más servicios necesarios a distancias que se pueden recorrer a pie o en bicicleta.

EJEMPLO PRACTICO:

Hay recursos para ayudar a las comunidades a revitalizar áreas comerciales abandonadas (*greyfields*) y convertirlas en centros lucrativos de uso mixto. El Urban Land Institute brinda orientación con respecto al redesarrollo de corredores comerciales (véase www.uli.org para más información). Véase, también, *Greyfields into Goldfields: From Failing Shopping Centers to Great Neighborhoods* del Congress for the New Urbanism and Price Waterhouse Coopers, un recurso excelente de orientación técnica y de herramientas.

EJEMPLO PRÁCTICO:

En Port Wentworth, Georgia, el tráfico interestatal de camiones ha convertido la vieja calle principal en un corredor de transporte importante. Los impactos de esto, además de la presión esperada de desarrollo de terrenos, ha llevado a la administración de la ciudad a tratar de redesarrollar su centro urbano en unos 2,100 acres de terreno adyacentes que han estado en manos privadas y, en su mayor parte, vacantes. El plan maestro para el nuevo centro se basa en un código de zonificación por el tipo de edificación. Port Wentworth estableció diez clasificaciones diferentes para las calles -que comprenden desde los callejones a los bulevares y los ramales- y definió las estructuras más apropiadas para bordearlas. La ciudad ha tomado en consideración la escala de las calles ubicando los edificios más altos y densos a lo largo de las calles más anchas y más orientadas hacia el comercio y localizando las casas individuales más pequeñas a lo largo de las calles vecinales menos transitadas. Una vez construidos los edificios, le corresponde en gran medida a cada dueño determinar lo que sería un uso apropiado. Como consecuencia del plan, las viviendas grandes estilo mansión planificadas como fachadas a lo largo de los bulevares vecinales pueden dar cabida a residencias unifamiliares, residencias multifamiliares o usos comerciales limitados, siempre y cuando se satisfagan las necesidades de estacionamientos y otros requisitos establecidos para todas estas estructuras. Otros tipos de calle se caracterizan por tener las estructuras levantadas cerca de las colindancias del solar, lo que puede servir para casas en hilera, unidades de residencia con oficina integrada y otras unidades comerciales de uso mixto.

6.

Poner en vigor un esquema de planificación para el uso flexible de las edificaciones (*flex zoning*) para que los proyectistas puedan crear espacios de acuerdo con la demanda en el mercado

Las comunidades son lugares cambiantes y con el pasar del tiempo alteran muchas veces su carácter. Las áreas con más vida en todo el país, como la calle Newbury en Boston, ponen de manifiesto esta evolución natural según las antiguas residencias se convierten en tiendas y restaurantes y con eso se ajustan a las necesidades de servicio de los residentes que acuden en gran número a estos lugares característicos, vitales y partidarios del peatón. Mientras el espacio comercial está localizado en la planta baja del edificio, estos mantienen un componente residencial en las calles laterales y apartamentos en la planta alta, lo que crea un área auténtica de uso mixto e idónea para caminar.

Permitir el uso flexible de los edificios en las áreas de transición entre las calles comerciales y las calles residenciales puede ayudar a las comunidades a acomodar esta expansión y concentración de los diferentes usos que surgen naturalmente, según cambian las necesidades del mercado. Los usos flexibles de las edificaciones propician que el proyectista o dueño de un edificio cambie el uso de la estructura (siempre y cuando el nuevo uso cumpla con los códigos de edificación) sin que tenga que someterse a un proceso largo de aprobación o variación de uso. Como resultado, los edificios se pueden capitalizar mejor según las fluctuaciones de las demandas del mercado y se pueden crear espacios para el comercio de venta al detal, oficinas y residencias, según surja la necesidad. Junto con la zonificación de acuerdo al tipo y la concentración de las edificaciones, la planificación para usos flexibles crea una sensación de vecindario si se atiende el aspecto exterior del edificio, mientras, se proveen oportunidades para la fluctuación dinámica del comercio de

venta al detal y el desarrollo de pequeños negocios en el interior. Los usos flexibles permiten también a los proyectistas o dueños de edificios reaccionar a los cambios en el mercado y, de esta manera, sacar un mejor provecho económico de sus unidades.

7.

Convertir centros y corredores comerciales deteriorados en desarrollos de uso combinado

Cuando los centros comerciales bajo techo y los corredores comerciales de venta al detal se tornan obsoletos, las comunidades pueden explorar maneras de re-usar ese espacio -que a menudo es una extensión grande de terreno- como un desarrollo de usos combinados. Los centros comerciales regionales poco lucrativos ocupan un promedio de quince acres y son una de las fuentes mayores de tenencia de terrenos en comunidades ya establecidas.¹¹ Estas áreas comerciales abandonadas (*greyfields*) constituyen oportunidades excelentes para nuevos proyectos de relleno. Si se quedan abandonadas, estas áreas representan no sólo una pérdida enorme de dinero por concepto de contribuciones sobre el ingreso y sobre la propiedad, sino también pueden ser indicadores de una baja en inversiones y del decaimiento de la comunidad vecina. La reutilización de estos lugares valiosos ayuda a una comunidad a maximizar el valor de sus recursos y capitalizar sus ventajas: el acceso a un mercado disponible; la disponibilidad de infraestructura de acueductos, alcantarillados y carreteras, y la cercanía a las redes viales y al transporte colectivo existentes.

Las ciudades como Boca Ratón en el Estado de la Florida han tenido buenos resultados con la renovación de centros comerciales abandonados, transformándolos en desarrollos de uso mixto llenos de actividad. El Mitzner Park en Boca Raton era un centro comercial grande de venta al detal que fue rediseñado para armonizarlo con una configuración de una calle principal tradicional.¹² Su éxito se basa en que su uso es mixto: las tiendas están ubicadas en los bajos y los apartamentos y las oficinas, en los altos. Hay muchas más oportunidades de este tipo. La compañía Price Waterhouse Coopers estima que existen 140 centros comerciales abandonados en los Estados Unidos de Norteamérica. Se espera que se desalojen otros 200 a 250 centros comerciales en un futuro cercano.¹³

8.

Proveer ejemplos de desarrollos de uso combinado a escalas apropiadas para la comunidad

El desarrollo de usos mixtos luce diferente en distintos escenarios. Puesto que no existe un modelo específico que las comunidades puedan utilizar para formarse una idea concreta de cómo funcionaría el desarrollo de usos mixtos en su área, es posible que las comunidades que tienen dificultades para imaginárselo tengan una posición escéptica ante ese tipo de desarrollo y que inicialmente se opongan al mismo, lo que podría provocar atrasos y desafíos para los proyectistas. Mediante la creación de un concepto claro basado en prototipos de diseño y la presentación de ejemplos claros de lo que se puede considerar como uso mixto apropiado o deseable para su área, es que una administración local o una comunidad puede dar forma a los proyectos que proponen los proyectistas.¹⁴

El Departamento de Planificación de Bolder en el Estado de Colorado, por ejemplo, ofreció a los proyectistas prototipos de diseño del tipo de proyectos que la comunidad quería construir. La información clara y las gráficas indicaron que la ciudad quería comunidades que garantizaran que hubiese usos mixtos y que el aumento en la densidad resultante fuese estéticamente agradable. Los diseños han tenido un resultado formidable. El desarrollo de usos mixtos en Eighth Street y Pearl Street lograron integrar unidades residenciales, negocios locales y oficinas profesionales de una manera tan exitosa que recibieron el Charter Award del 2001 otorgado por el Congreso para el Nuevo Urbanismo.

9.

Facilitar la conversión de centros comerciales y los de venta al detal en comunidades peatonales de uso combinado

Los centros comerciales de venta al detal en deterioro son los únicos lugares que ofrecen la posibilidad de crear comunidades de uso mixto. Las estructuras atractivas de oficinas y de venta al detal que están completamente ocupadas se pueden hacer más atractivas aún mediante la integración de usos complementarios al lugar. Añadir usos residenciales, comunales, de venta al detal, de oficina, de educación o de hotel a estructuras de usos únicos es un elemento clave para crear desarrollos de usos mixtos eficientes. Sin embargo, puede que algunas estructuras llamadas de uso mixto ofrezcan solamente uno o dos tipos de uso. Eso es así especialmente en el caso de proyectos comerciales que tienen oficinas y hoteles y que no facilitan la interacción entre los dos usos. Este tipo de desarrollo puede ser responsable, a la misma vez, de haber integrado los usos vitales pero de no haber provisto un acceso cómodo entre los mismos. Esta práctica no solamente pierde la posibilidad de capitalizar la vitalidad que puede generar la combinación creativa de los usos sino que, además, afecta las opciones de transportación disponibles para los usuarios. Los resultados de los estudios han demostrado, por ejemplo, que las personas que trabajan en edificios que ofrecen una variedad de usos localizados a distancias de corto recorrido a pie, están más dispuestas a usar la transportación pública o a viajar al trabajo en un solo automóvil con varias personas (*car pool*) porque pueden ir a pie a almorzar, a comprar y a hacer las demás gestiones de todos los días.¹⁵ La utilización de zonas sobrepuestas, políticas públicas para la ubicación de edificios públicos, ventajas contributivas y otros incentivos pueden motivar a los proyectistas a convertir centros comerciales de venta al detal y oficinas en comunidades que tienen verdaderamente usos mixtos. La vitalidad y la sensación comunitaria asociadas con los centros "de veinticuatro horas" que los líderes inversionistas en los bienes raíces buscan, sólo pueden ser resultado de una combinación equilibrada de los espacios para oficinas, residencias y comercio de venta al detal que estén accesibles entre sí.

EJEMPLO PRÁCTICO:

El Legacy Office Park en Plano, Texas, es un complejo tradicional típico de oficinas porque tiene edificios grandes de un solo uso rodeados de un área extensa de estacionamiento. Sin embargo, el complejo de oficinas está en proceso de remodelación para transformarlo en una comunidad urbana céntrica y peatonal añadiéndole locales comerciales de venta al detal y apartamentos para hacer el lugar más atractivo y conveniente para sus arrendatarios. El plan de este centro ciudadano incluye apartamentos, tiendas, restaurantes y parques en un plan vial orientado hacia el peatón que convierta los espacios de oficina existentes en una comunidad entera. Para más información sobre el Legacy Town Center, véase www.postproperties.com o www.shosatlegacy.com.

10.

Premiar a las comunidades que establezcan un equilibrio entre el trabajo y la vivienda

Las áreas de una región donde hay mucho empleo pero poca vivienda, ofrecen posibilidades excelentes para crear proyectos de desarrollo de usos mixtos. Además de crear comunidades más activas y vitales, este enfoque puede contribuir a mitigar el aumento de la congestión vial ocasionada por los viajes diarios de los trabajadores que no viven cerca de sus trabajos. El efecto de la adaptación de las comunidades a los desarrollos de usos mixtos se hará patente sobre todo en aquellas áreas donde, actualmente, la mayoría de los espacios son de oficina, de comercio de venta al detal o de industria liviana.

Los estados pueden estimular a las comunidades para que creen más estructuras de uso mixto mediante el otorgamiento de premios a aquéllas que han establecido un equilibrio entre los lugares de trabajo en la comunidad y las necesidades de vivienda. Los estados pueden dar fondos de desarrollo inteligente a las comunidades como recompensa por haber aumentado la cantidad de viviendas permitida en los lugares con amplias oportunidades de empleo, o por la expansión de las oportunidades de empleo mediante la construcción de nuevas estructuras comerciales de venta al detal, de oficinas o de industria liviana dentro o cerca de áreas residenciales. Las comunidades pueden utilizar estos fondos para satisfacer necesidades de infraestructura o para desarrollar amenidades públicas en estas nuevas áreas.

EJEMPLO PRÁCTICO:

El Estado de California ofrece fondos para crear un equilibrio entre trabajos y viviendas (Jobs-Housing Balance Grants) a comunidades que tienen centros de trabajo y han permitido un aumento en las unidades de vivienda más allá del promedio de los tres años anteriores. Este programa competitivo de aportación de fondos también ofrece puntos de bonos para proyectos de vivienda de bajo costo dentro de las áreas urbanas. Las comunidades usan estos fondos para una gran variedad de proyectos comunitarios. Para más información sobre los Jobs-Housing Balance Grants, véase www.hdc.ca.gov/ca/jhbig.

1. Center for Disease Control and Prevention and U.S. Department of Health and Human Services (CDC), *Kids Walk-to-School: A Guide to Promote Walking to School* (Atlanta: CDC). Este documento está disponible en la red cibernética bajo www.cdc.gov/nccdphp/dnpa/kidswalk/kidswalk_guide.htm.
2. U.S. Department of Transportation, Federal Highway Administration, Research and Technical Support Center, *Nationwide Personal Transportation Survey* (Lanham, M.D.: FHWA, 1997).
3. Institute of Transportation Standards, Universidad de California en Davis, *Health Effects of Motor Vehicle Air Pollution* (Davis: University of California Press, 1995).
4. Lend Lease Real Estate Investments, Inc., *Emerging Trends in Real Estate 2002* (New York, Pricewaterhouse Coopers and Lend Lease Real Estate Investments, Inc., 2001).
5. Bill Spikowski, correo electrónico, 5 de diciembre de 2001.
6. Keith Covington, correo electrónico, 7 de diciembre 2002.

-
7. International City/County Management Association, *The Practice of Local Government*, 3era ed. (Washington D.C.:ICMA, 2000).
 8. Para un análisis más completo de la percepción de los proveedores de financiamiento de proyectos de uso mixto, ver Joseph Gyourko y Witold Rybczynski, "Financing New Urbanism Projects: Obstacles and Solutions", en *Housing Policy Debate* 11, núm. 3, (2000).
 9. Para detalles puede acceder a www.rose-network.com/project/denver.html.
 10. Para más información sobre inversiones en etapas (*time-tranche investment*) y el proyecto de redesarrollo de Albuquerque véase Chris Leinberger, "Financing Progressive Development", *The Capital Xchange Journal*, (May 2001), www.brookings.edu/es/urban/capitalxchange/article3.htm.
 11. Shelly Poticha, Congress for the New Urbanism, notas, 14 de noviembre de 2001.
 12. Andres Duany, Elizabeth Plater-Zyberk, and Jeff Speck, *Suburban Nation*, (New York: North Point Press, 2000).
 13. Congress for the New Urbanism and Pricewaterhouse Coopers, *Greyfields into Greenfields: From Failing Shopping Centers to Great Neighborhoods* (San Francisco: Congress for the New Urbanism, 2001).
 14. Northeast-Midwest Institute and Congress for the New Urbanism, *Strategies for Successful Infill Development* (Washington, D.C.: Northeast-Midwest Institute, 2001).
 15. Cambridge Systematics, *The Effect of Land Use and Travel Demand Strategies and Commuting Behavior* (Washington, D.C.: U.S. Department of Transportation, Federal Highway Administration, 1994).

Capítulo Dos

INCENTIVAR DISEÑOS DE EDIFICACION COMPACTA

Los norteamericanos están consumiendo más terreno que nunca. Durante las últimas dos décadas del siglo XX, la ocupación de terreno se ha dado tres veces más rápidamente que el crecimiento poblacional de la nación norteamericana. Entre los años 1982 y 1997, la cantidad de terreno urbanizado aumentó en un 45 por ciento, de aproximadamente 51 millones de acres en 1982 a 76 millones de acres en 1997. Sin embargo, durante ese mismo período, la población aumentó sólo en un 17 por ciento.¹ Esta utilización acelerada de terrenos se debe a que el tamaño per capita de las viviendas y del espacio comercial de venta al detal es cada vez mayor. De acuerdo al American Housing Survey, el tamaño medio de una casa nueva ha aumentado de 1,725 pies cuadrados en el 1993 a 1,928 pies cuadrados en el 1999 -un aumento de 12 por ciento en sólo seis años²- a pesar de que la familia promedio se ha reducido a 2.61 personas.³ El hecho de que las casas sean más grandes se debe en parte a la demanda de los consumidores, pero también se debe a incentivos que no tienen que ver con el mercado, como lo son la aprobación de cambios de zonificación y de beneficios contributivos que promueven la construcción de residencias más grandes. Asimismo, la cantidad de espacio ocupado por el comercio de venta al detal se ha cuadruplicado en los últimos 30 años; de cinco pies cuadrados por persona ha aumentado a veinte pies cuadrados.⁴ Mientras más terreno se usa para la construcción de viviendas y centros comerciales de venta al detal, menos está disponible en el ámbito regional para la preservación de espacios recreativos o para la agricultura.

La política de desarrollo inteligente del terreno estimula a las comunidades a determinar cómo y hacia dónde quieren crecer. Un elemento importante del desarrollo inteligente es la edificación compacta, que ayuda a crear los vecindarios céntricos y cómodos que la gente desea tener. Los diseños de edificación compacta ofrecen también la posibilidad de absorber el desarrollo y crecimiento en una manera que optimiza el uso de terreno. Al dejar menos huellas de construcción, el diseño compacto deja terreno libre para absorber y filtrar el agua de lluvia, lo que reduce las inundaciones y la necesidad de crear drenajes para las aguas pluviales y disminuye la cantidad de contaminación generada por las escorrentías. Además, surgen otras ventajas en el proceso.

Las comunidades compactas ayudan a generar la suficiente densidad poblacional como para viabilizar alternativas de transportación. Se estima que la gente estaría dispuesta a caminar a los diferentes lugares -tanto a los servicios como a las paradas de los medios de transporte colectivo- si se encuentran en un radio de un cuarto de milla y media milla. Por tal razón, una densidad mínima de seis a ocho familias por acre alrededor de una parada de autobús viabilizaría el servicio de autobús y quince a veinte familias por acre viabilizaría la transportación en rieles. La experiencia en California ha demostrado que la creación de comunidades más compactas, que duplicaron la densidad por familia, redundó en la reducción de los viajes en vehículo entre un 20 y hasta 30 por ciento puesto que la gente puede usar medios alternativos de transporte más cómodos y más baratos que el automóvil.⁵ Además, los vecindarios compactos requieren menos pies lineales de tuberías y cablerías para conectarse a los servicios básicos -como agua, alcantarillados, electricidad, teléfono y demás- que los que requieren las comunidades de baja densidad. Por lo tanto, los gobiernos locales encuentran que el

suministro y mantenimiento de muchos de los servicios es más barato en comunidades compactas.

Las comunidades pueden lograr diseños más compactos si incorporan estacionamientos en las plantas bajas de los edificios multipisos (estacionamientos en estructuras) en vez de construirlos en predios abiertos o promueven que la edificación crezca verticalmente en vez de horizontalmente, entre otros ejemplos. Sin embargo, la zonificación convencional obstaculiza enormemente la formación de áreas compactas. El requisito del tamaño mínimo del área de solar y la prohibición de viviendas multifamiliares o casas en hilera son sólo dos ejemplos de medidas que dificultan la creación de comunidades compactas. Es posible que estas normas legales reflejen el interés de una comunidad en atraer viviendas más grandes y de alto costo -y el aumento de los ingresos contributivos que esto implica- o que respondan a las ideas preconcebidas que la gente tiene instintivamente con un desarrollo clasificado como “altamente denso”. Sin embargo, es también posible que dichos requisitos legales reflejen el hecho de que los miembros de la comunidad no estén familiarizados con ejemplos de edificación compacta de mayor calidad y valor, ni con los beneficios que estos conllevan. En este sentido sería ilegal hoy día construir estos centros urbanos y puntos de encuentro comunitario que les gustan tanto a los estadounidenses como el casco urbano de Annapolis en Maryland o la plaza del pueblo de Napa en California. Cuando la ciudadanía en general esté más informada sobre la densidad y los beneficios que esta puede conllevar, las políticas que se exponen a continuación pueden servir para incorporar los diseños de edificación compacta en el paisaje vial de los Estados Unidos de Norteamérica.

I.

Utilizar reuniones comunitarias de consulta sobre opciones de desarrollo de los terrenos como medio para educar a los residentes sobre la densidad y la edificación compacta

Los funcionarios locales y los proyectistas que proponen desarrollos compactos se enfrentan con la oposición de los ciudadanos que no están familiarizados con el desarrollo compacto de excelencia. Para lograr que el desarrollo inteligente de funcione, la ciudadanía tendría que ver cómo es que un buen diseño y una edificación compacta crearían comunidades que ofrecen comodidad, privacidad, esparcimiento y un tránsito manejable. La participación pública y la educación desde los inicios del proceso es la clave para reducir la resistencia de los ciudadanos a los vecindarios compactos.

La visualización a través de imágenes es una técnica que ayuda a educar residentes y proyectistas sobre la demanda y los beneficios de las comunidades compactas. Por ejemplo, entre los proyectistas y constructores existe la impresión de que la gente prefiere desarrollos de terrenos de baja densidad. Sin embargo, un estudio llevado a cabo en la Universidad de Carolina del Norte en Chapel Hill concluyó que cuando se hacen sondeos a base de materiales visuales en vez de encuestas convencionales de opinión, el público se expresa a favor de los desarrollos que podrían clasificarse como “de alta densidad”.⁶ La tecnología de visualización se puede usar en reuniones con la comunidad para medir el interés de los ciudadanos en una serie de opciones de desarrollo o para ayudar a los miembros de la comunidad a visualizar los cambios en una calle existente con fotografías escaneadas modificadas. Las oportunidades de este tipo constituyen herramientas importantes de aprendizaje en las que los miembros de la comunidad empiezan a darse cuenta que el factor que determina su apoyo u oposición a cierto tipo de desarrollo, no necesariamente es la densidad sino más bien la calidad del diseño. La Local Government Commission de California ayuda a las comunidades a crear los llamados “*Community Image Surveys*” (sondeos gráficos comunitarios) para educar a sus ciudadanos sobre asuntos de planificación y diseño. Los consultores privados de planificación proveen herramientas similares de visualización de las opciones deseadas. Cuando las comunidades locales usan herramientas que sopesan los impactos y

beneficios de este enfoque alternativo de desarrollo, pueden reducir muchas dudas y el desconocimiento de los ciudadanos sobre las comunidades compactas.

EJEMPLO PRÁCTICO:

Para más información sobre cómo diseñar buenos parques públicos, véase el lugar en la red cibernética del Project for Public Spaces en: www.pps.org.

2.

Garantizar un fácil acceso a los espacios abiertos en los lugares de desarrollos compactos

Los espacios verdes urbanos valiosos se caracterizan por la presencia de parques con fines recreativos así como por las áreas preservadas como hábitats y para la protección ambiental (con los dos usos combinados si es posible). Las zonas verdes bien planificadas y cuidadas son elementos fundamentales en las comunidades desarrolladas de manera inteligente, en las que los diseños de edificación compacta pueden reducir el tamaño de los patios privados. Los parques se deben diseñar para una variedad de propósitos y usuarios -tales como plazas, jardines, parques infantiles, canchas y parques regionales. Los espacios abiertos en las comunidades que siguen los principios del desarrollo inteligente deben también dar cabida a las funciones ecológicas del suelo no desarrollado, los árboles maduros y los corredores naturales para la migración de las especies. Los espacios urbanos verdes pueden proveer protección de los hábitats de las aves y pequeñas especies de animales, albergar árboles que sirven de sombra y como filtro del aire y contribuir a la recarga de los acuíferos de agua potable. Estos espacios abiertos son menos estructurados y su diseño estará dictado en gran medida por sus características naturales.

La necesidad de disfrutar de espacios abiertos, de la luz del sol y de la naturaleza se mantiene en todas las áreas de una comunidad desarrollada inteligentemente. En Boston, por ejemplo, funcionarios públicos han reubicado y soterrado un estacionamiento y han establecido un parque en el área; el nuevo Park at Post Office Square provee ahora de una oportunidad de esparcimiento en medio de un distrito financiero abarrotado de gente. Cuando se aclara el valor y la función de los espacios abiertos creados en áreas compactas, las comunidades pueden satisfacer las necesidades ambientales y de esparcimiento de las personas que viven, trabajan y juegan en el lugar.

EJEMPLO PRÁCTICO:

Envision Utah, una organización de entidades públicas y privadas de planificación en el área de Salt Lake City, llevó a cabo una serie de talleres para tratar el crecimiento futuro de la región. Se proveyó a los presentes mapas del área de Salt Lake City y fichas que representaban la población futura, y se les pidió colocar las fichas de población en los lugares donde pensaban que debiera darse el crecimiento. Aparte del grupo que ubicó la nueva población en plataformas sobre el Great Salt Lake, la mayoría de los grupos se dieron cuenta de que tenían que ubicar el crecimiento futuro en desarrollos compactos de terrenos si querían preservar áreas naturales y terrenos agrícolas en la región. Los sondeos efectuados después del taller demostraron el apoyo abrumador de un escenario de crecimiento compacto en la región.

3.

Motivar a los proyectistas a reducir los estacionamientos en predios abiertos fuera de la vía pública

Aunque los diseños de las edificaciones compactas pueden aumentar la viabilidad de otros medios de transportación, la mayoría de las comunidades todavía dependen en gran medida del uso del automóvil y, por lo tanto, se debe proveer espacios para estacionar. La concepción tradicional de los estacionamientos -en particular los espacios en solares abiertos entre la vía pública y la entrada a las residencias o negocios- no sólo constituyen un uso ineficiente de suelo urbano valioso, sino que reducen las opciones peatonales, que es precisamente lo que se mejoraría a través de las comunidades compactas. Además, estas grandes superficies pavimentadas provocan un aumento de las aguas de escorrentía que discurren rápidamente a las alcantarillas pluviales y los cuerpos de agua superficiales, lo que entonces aumenta los riesgos de inundación y descarga de contaminantes a nuestros arroyos, ríos y lagos.

Se estima que por cada automóvil que transita por las carreteras estadounidenses hay ocho espacios de estacionamiento; muchos de los cuales se encuentran en predios abiertos.⁷ Las comunidades pueden planificar mejor la creación de estacionamientos y reducir la necesidad de tenerlos en predios abiertos a través de varias medidas. Pueden permitir estacionamientos en la vía de rodaje para proveer una cantidad de estacionamientos de acuerdo con las necesidades del dueño de un edificio o promover un tipo de edificación cuyas necesidades de estacionamientos varíen durante las horas del día para que los espacios se compartan. Las comunidades pueden coordinar con los patronos para que ofrezcan una compensación económica a todo empleado que renuncie al uso del estacionamiento de la compañía. Pueden reducir también muchos de los impactos adversos de los estacionamientos por medio de la integración de áreas para estacionar en las estructuras. Como los edificios de estacionamiento son más caros que los estacionamientos terreros (\$10,000 por espacio para la construcción y el mantenimiento del edificio versus \$1,400 por espacio terrero)⁸, las administraciones locales posiblemente tengan que promover su construcción por medio de incentivos económicos, tales como la concesión de fondos por el gobierno de la ciudad, la creación de distritos contributivos especiales o la provisión de financiamiento sobre la base de las contribuciones especiales (*tax increment financing*). Haciendo eso, las agencias pertinentes pueden liberar terrenos valiosos dentro de los centros urbanos compactos para el desarrollo de propiedades que generan ingresos contributivos y así compensar por los costos adicionales. Montgomery County en Maryland, por ejemplo, cobra una contribución especial de acuerdo con la valoración del estacionamiento sobre nuevos desarrollos de terrenos cerca de la estación Bethesda Metro. Los proyectistas que optan por no seguir la disposición de integrar en las estructuras pisos para estacionamientos tienen que pagar una cuota que el condado invierte en la construcción y el mantenimiento de sus propios estacionamientos multipisos en el área.⁹

EJEMPLO PRÁCTICO:

En el Uptown District en Dallas, la compañía Columbus Real Estate (ahora Post Properties) construyó edificios de apartamentos con estacionamientos estructurales integrados. Esto les brinda a los residentes acceso cómodo a sus vehículos y apartamentos sin que se haya afectado la naturaleza peatonal de la comunidad. Además, el proyectista dijo que los residentes podrían mercadear los apartamentos con estacionamiento bajo techo -un gran atractivo en los veranos calurosos de Texas.

4.

Ajustar la escala de edificación al tipo de calle en las medidas de zonificación y los procesos de aprobación de permisos

Las comunidades pueden crear más posibilidades para diseños de edificación compacta si vinculan con más rigor el ancho de la calle con la escala de edificación. La gente se siente más a gusto en vecindarios donde los edificios y las áreas verdes bordean adecuadamente la vía de rodaje. Así, por ejemplo, las estructuras edificadas más cerca de la colindancia del solar, dan forma a la calle y mitigan el tráfico, lo que hace el recorrido a pie más agradable. Una relación similar se da en el caso de las estructuras construidas a lo largo de las grandes avenidas arteriales. Por ejemplo, un bulevar amplio que tiene casas de una planta a lo largo de ambos lados, podría ser más atractivo visualmente y tener proporciones más equilibradas que si estuviese bordeado por edificios de cuatro plantas. Si se define claramente este equilibrio entre el tipo de calle y la escala de la edificación, una comunidad puede promover la construcción de más comunidades compactas y con esto absorber nuevo desarrollo y crecimiento.

Un buen comienzo para reconstruir corredores comerciales deteriorados y convertirlos en centros urbanos vitales sería la rezonificación de estos corredores para requerir que las edificaciones más altas estén contiguas a la vía, en vez de estar retiradas detrás de grandes estacionamientos. Esta estrategia no sólo transforma los entornos inhóspitos para el peatón, sino que crea también más espacio para oficinas, viviendas y tiendas de venta al detal. Cuando se atrae más población y diversidad de usos a un área, se crea un ambiente agradable, ameno para caminar, que ofrece un sentido de pertenencia al lugar y aumenta la demanda por más tiendas, restaurantes, oficinas y hogares.

EJEMPLO PRÁCTICO:

Ejemplos de cómo establecer una proporción entre el tamaño de edificación y el ancho de la vía de rodaje se pueden encontrar en varias guías de diseños de vecindarios tradicionales o neourbanísticos, entre ellos el libro de Andrés Duany y Elizabeth Plater-Zyberk, publicado en el 1991, titulado: *Towns and Town Making Principles*. Para más información sobre el redesarrollo de corredores comerciales, léase el libro del Urban Land Institute, publicado en el 2001, titulado: *Ten Principles for Reinventing America's Suburban Strips*, escrito por Michael D. Beyard y Michael Pawlukiewicz.

EJEMPLO PRÁCTICO:

Para más información sobre bonos de densidad véase Marya Morris, *Incentive Zoning: Meeting Urban Design and Affordable Housing Objectives*, un informe del American Planning Association's Planning Advisory Service, (núm. 494) en el 2000.

5.

Establecer un código y un modelo de normas de diseño a nivel estatal para promover el diseño de edificaciones compactas que pueda adoptarse por las comunidades locales

Los proyectistas y las comunidades se enfrentan con grandes retos cuando intentan crear desarrollos más compactos. Por lo general, los requerimientos vigentes de planificación y zonificación establecen un tamaño mínimo del área del solar, zonas de retiro de estructuras y requisitos para los estacionamientos, que tornan ilegal la construcción de edificios compactos. Además, en muchas comunidades y centros comerciales tradicionales, las normas de zonificación limitan la densidad de tal manera que impiden cualquier tipo de desarrollo que podría considerarse como compacto. En vez de recibir apoyo, los proyectistas que quieren construir comunidades compactas como las que promueve el desarrollo inteligente, se ven obligados a someterse a un proceso largo y costoso de tramitar variaciones a las normas legales vigentes.

Es posible que los gobiernos locales ignoren cuánto sus normas de planificación actuales obstaculizan la construcción de comunidades compactas. Puede ser también que carezcan de los recursos necesarios para modificar sus códigos de zonificación y de edificación una vez que se han dado cuenta de esta necesidad. Los gobiernos estatales pueden ayudar mediante la adopción de códigos modelos que especifiquen las normas de diseño, los requisitos de zonificación así como los códigos necesarios para crear comunidades de acuerdo con los preceptos del desarrollo inteligente de los terrenos. La práctica de que el Estado establezca códigos modelos se da con frecuencia; muchos Estados han adoptado códigos (que, por lo general, reflejan políticas de desarrollo suburbano convencional) que los gobiernos locales pueden adoptar directamente. Los estados que quieren promover el desarrollo inteligente pueden proveer estos códigos modelos, que las administraciones locales pueden hacer suyas tan fácilmente como pueden adoptar las normas legales bajo el enfoque tradicional de desarrollo de los terrenos. El Estado de Oregón provee un ejemplo útil a través de su publicación *Model Development Code and Users Guide For Small Cities (Código de desarrollo modelo y guía para usarlo en las ciudades pequeñas)*¹⁰ y a través de sus empleados públicos dedicados a educar y colaborar con los gobiernos locales que desean desarrollar su propia reglamentación para promover comunidades compactas.

6.

Ofrecer bonos de densidad para motivar a los proyectistas a aumentar la proporción entre el área del solar y el área bruta de construcción (*floor-to-area ratio [FAR]*)

El ofrecimiento de bonos de densidad puede contribuir a la promoción de muchos elementos del desarrollo inteligente de los terrenos en una comunidad, a la vez que se genera la intensidad de uso de terrenos adecuada para optimizar el uso de los servicios públicos. Los bonos de densidad han contribuido al desarrollo de una variedad de amenidades, como parques, plazas y estacionamientos en las estructuras. La premisa de esta medida consiste en permitir al proyectista construir una estructura de mayor tamaño que la permitida por la zonificación a cambio de que provea una amenidad pública que beneficie a la comunidad. La cantidad del bono tiene que ser lo suficientemente alta como para que cubra los costos de la amenidad. Sin embargo, para lograr que la comunidad reciba lo que quiere, hay que diseñar esta herramienta con sumo cuidado ya que ha habido muchos casos de espacios abiertos provistos por medio de programas de bono de densidad que se

han planificado mal y se subutilizan. La elaboración de normas explícitas para el diseño, criterios claros para la edificación y una junta examinadora comprometida puede asegurar que las amenidades sean de primera calidad. Como resultado del uso de bonos de densidad, los residentes se benefician no sólo del desarrollo de terreno más denso en las áreas seleccionadas para tales fines, sino también de las amenidades complementarias que favorecen a una comunidad más compacta.

El aprovechamiento de los bonos de densidad en todo el país ilustra la gran variedad de amenidades que se pueden obtener. La ciudad de Bellevue en el Estado de Washington usó bonos de densidad en el proyecto de redesarrollo de su centro urbano para asegurar contar con plazas públicas y locales comerciales en las plantas bajas de los edificios. En Arlington, Virginia, se han utilizado los bonos para crear viviendas y locales comerciales en edificios localizados cerca de la estación Ballston Metro que, de otra manera, se hubiesen usado únicamente para espacios de oficina, lo que ha creado una vecindad llena de vida donde se puede estar las veinticuatro horas del día (*twenty-four-hour neighborhood*). En Montgomery County en Maryland, los bonos de densidad han aliviado los costos añadidos de una ordenanza de vivienda inclusiva (para más información véase Principio 3, Política 1).

EJEMPLO PRÁCTICO:

La Ciudad de Milwaukee en el Estado de Wisconsin revisó sus requerimientos de zonificación y encontró que habían convertido los edificios de sus calles más atractivas en estructuras ilegales debido a una serie de medidas de cambio de zonificación. Si estos vecindarios se hubiesen destruido a causa de los embates de un desastre, hubiese sido imposible reconstruirlos tal como eran antes. En el proceso de revisión del código de zonificación, Milwaukee eliminó muchas de las modificaciones que se habían hecho al mismo. La versión final del código se parece mucho al código de zonificación promulgado hace más de 50 años.

7.

Garantizar el sentido de privacidad a través del diseño de las casas y de los patios

La oposición a las comunidades compactas se basa a veces en la percepción de que los edificios de estas comunidades serían feos y estarían mal diseñados y que ofrecerían poca o ninguna privacidad a los residentes. No hay duda de que la posibilidad de un diseño malogrado no se limita a los edificios compactos, pero si se diseña con cuidado, se puede mejorar la relación entre los edificios compactos y las comunidades que se encuentran alrededor de estos, así como satisfacer las necesidades particulares de la gente que vive o trabaja en esa comunidad. Cuando los edificios se diseñan adecuadamente, los residentes y los usuarios pueden disfrutar de las amenidades que forman parte integral de las comunidades compactas atractivas, sin tener que sacrificar la privacidad personal.

Los proyectos bien diseñados logran establecer un equilibrio entre la necesidad de integrar la calle -teniendo la fachada principal "abierta" hacia la calle- y la necesidad de garantizar cierto nivel de privacidad para los que viven en el edificio. Los apartamentos se pueden diseñar de tal manera que haya patios interiores que acojan a los residentes como si fuesen santuarios. La construcción de vivienda en solares estrechos crea espacios en los patios laterales o posteriores que ofrecen refugio. Otras consideraciones en la construcción de los edificios pueden estar dirigidas a que las estructuras contiguas cuya vista da a estas áreas privadas, tengan las ventanas instaladas más arriba en la pared de manera que la luz penetre, a la vez que se limita la vista a los patios de los vecinos.

EJEMPLO PRÁCTICO:

Para más información sobre la construcción de viviendas compactas que ofrecen privacidad, véase Steven Fader *Density by Design*, publicado en el 2000 por el Urban Land Institute.

8.**Crear una junta examinadora de diseños para garantizar que los edificios compactos satisfagan los estándares de diseño deseados**

La creación de diseños atractivos es crucial para armonizar las muchas exigencias competidoras a las que la edificación compacta está sometida a base de eficiencia, privacidad y accesibilidad. La revisión de los diseños puede servir de instrumento no sólo para preservar el carácter existente de la comunidad, sino también para garantizar que el estilo de los nuevos desarrollos sea apropiado y complementario. El trabajo de una junta examinadora de diseños puede contribuir a que se disipen los temores de la comunidad ante la edificación compacta y ayudar a interpretar sus preferencias con respecto a nuevos desarrollos. Como resultado, las juntas examinadoras pueden contribuir a que cualquiera de las amenidades recibidas de parte de un proyectista a cambio de incentivos sea un patrimonio comunal bien diseñado. La revisión de los diseños se da en la mayoría de los distritos históricos, pero una comunidad no tiene que tener una designación de lugar histórico para sacar provecho de este tipo de proceso. También los proyectistas pueden beneficiarse de un proceso de revisión de diseños bien dirigido porque puede ahorrarles tiempo y evitar la incertidumbre durante los trámites de permisos.

A pesar de que la evaluación de diseños pueda garantizar que los proyectos propuestos estén de acuerdo con la visión comunitaria de cómo ésta quiere crecer, la misma no puede ser sustituto de procesos de planificación y zonificación inadecuados o pobres. Es importante que siempre exista concordancia entre la planificación y la zonificación y que ambas gestiones gubernamentales correspondan con las expectativas de la comunidad. Puesto que el proceso de evaluación de diseños conlleva juicios de valor, es importante que todos los interesados potenciales estén representados en la junta examinadora y que las guías elaboradas por esta junta estén aprobadas por los miembros interesados de la comunidad.

EJEMPLO PRÁCTICO:

Para más información sobre la evaluación de diseños, véase los escritos de Rachel Cox, *Design Review in Historic Districts*, publicado en el 1997 por el National Trust for Historic Preservation; Gary Hack, "Ten Commandments of Design Review", que se puede acesar en www.city-comforts.com/hack.html; o Mark Hinshaw, *Design Review*, publicado en el 1995 por el American Planning Association's Advisory Service (núm. 454).

9.

Ofrecer incentivos que estimulen a la comunidad a aumentar la densidad de los desarrollos de terrenos

Es posible que los gobiernos locales eviten desarrollos de terrenos más densos por motivos fiscales u otras razones. Pero los gobiernos estatales y regionales pueden proveer incentivos económicos para estimular a los gobiernos locales a aprobar proyectos de edificación compacta con una mayor densidad. Los incentivos económicos podrían ser una medida para transferir a las comunidades compactas los costos ahorrados que estas generan para beneficio del gobierno central. Gracias a los diseños compactos en el ámbito local, el Estado y el gobierno federal pagan menos por unidad para educación, ómnibus escolar, transportación y servicio de agua y alcantarillados de lo que pagarían bajo patrones convencionales de desarrollo de terrenos.

Entre las muchas fuentes de fondos de los gobiernos estatales y regionales están los fondos federales de transportación, los fondos globales para el desarrollo urbano (Urban Development Block Grants) e ingresos contributivos estatales, para sólo mencionar algunos. Estas fuentes de financiamiento se pueden dirigir con prioridad a las comunidades compactas y, de esta manera, estimular a otras a seguir el ejemplo. En San Francisco Bay Area, por ejemplo, la Metropolitan Transportation Commission otorga bonificaciones en forma de dólares para proyectos de transportación regional (*bonus regional transportation dollars*) a comunidades que construyen áreas de vivienda de alta densidad cerca de los medios de transporte colectivo. (Para más detalles, véase Principio 8, política 1).

10.

Respaldar iniciativas regionales de planificación para estimular la creación de comunidades compactas

Los residentes son quienes mejor pueden determinar cómo y hacia dónde deben crecer sus vecindarios o jurisdicciones. Sin embargo, estas decisiones sobre el desarrollo tienen un impacto enorme sobre el crecimiento regional, la congestión de tránsito, la calidad ambiental y la calidad de vida. Es preciso coordinar los planes de densificación de las comunidades con inversiones en la transportación, parques y espacios abiertos, así como la planificación de escuelas, entre otros aspectos. De esta manera, las comunidades pueden aprovechar los esfuerzos de coordinación en el ámbito regional para identificar áreas que pueden ser objeto de desarrollos más compactos. Si se logra en cada lugar que la gente reconozca tanto los beneficios locales y las implicaciones regionales de este enfoque de desarrollo de terrenos, se puede construir más infraestructura a través de toda la región para las comunidades compactas.

Una coordinación regional puede contribuir también a despejar las inquietudes de algunos miembros de la comunidad en el sentido de que sería injusto si recibieran más de este crecimiento denso que otras comunidades. La distribución de estos parchos de desarrollo en toda la región, sobre todo si se coordina con la planificación de la transportación regional y los núdulos de transporte colectivo, puede producir un efecto positivo importante con respecto a la preservación de los espacios abiertos y la calidad de aire, mientras reduce la congestión de tránsito. La coordinación regional puede también ayudar a que se vinculen las decisiones locales sobre edificación compacta con los beneficios que se pueden obtener en forma de terreno preservado en el cinturón urbano. Estos terrenos -independientemente de que se usen para fines agrícolas o

de esparcimiento- redundan en beneficios económicos y de calidad de vida para toda la gente que vive en la región. La creación de conciencia en los residentes del área de que existe esta relación contribuye a la generación de más apoyo para el establecimiento de más comunidades compactas y llenas de vida.

-
1. William Fulton, et. al., "Who Sprawls Most? How Growth Patterns Differ Across the U.S.", *Brookings Institution Survey Series* (julio, 2000).
 2. U.S. Census Bureau, *American Housing Survey for the United States: 1999* (Washington, D.C., 1999), tablas detalladas de las gráficas de datos del 1993 de AHS-N Data Chart.
 3. El censo del 1990 estimó 2.63 personas por familia; ocho años más tarde, el estimado del censo del 1998 calculó sólo 2.61 personas por familia.
 4. Kathy Schalch, ATarget Versus K-Mart@, National Public Radio=s *Morning Edition*, 29 de agosto 2001, reportaje sobre la competencia entre los almacenes de descuentos.
 5. John Holtzclaw, *Using Residential Patterns and Transit to Decrease Auto Dependence and Costs* (San Francisco; Natural Resources Defense Council, 1994).
 6. Emil Malizia, AConsumer Preferences for Residential Development Alternatives@, Working Paper 2000.02, (Chapel Hill: University of North Carolina, Center for Urban and Regional Studies, 2000).
 7. Tri-State Transportation Campaign, Parking Management Brochure, 2001. Disponible en la red cibernética en www.tstc.org/pricing/parkman/parking.pdf.
 8. Ibid.
 9. Puede encontrar información sobre éstas y otras herramientas para los estacionamientos en el documento de la Agencia de Protección Ambiental de EE.UU. (EPA): *Parking Alternatives: Making Way for Urban Infill and Brownfields Redevelopment* 1999, en el lugar de la red cibernética www.epa.gov/smartgrowth/publications.htm.
 10. Oregon Department of Transportation and Department of Land and Community Development, *Oregon Transportation and Growth Management Program, Model Development Code and Users Guide for Small Cities* (Salem, Oreg.: Estado de Oregon, 1999).

Capítulo Tres

AMPLIAR LA GAMA DE OPORTUNIDADES Y ALTERNATIVAS DE VIVIENDA

Cuando las comunidades se dejan guiar por los principios del desarrollo inteligente de los terrenos para ampliar la gama del ofrecimiento de vivienda, pueden empezar a hacer un uso más eficiente de sus recursos de infraestructura, atender mejor las necesidades de vivienda para todos los residentes y contribuir a que las personas mayores de edad puedan seguir viviendo en sus hogares. La vivienda es un factor que determina el crecimiento de las comunidades puesto que compone una parte significativa de toda construcción nueva y proyectos de desarrollo. Más importante aun, la vivienda provee protección a las personas y es un factor clave que determina el acceso de las familias a los medios de transportación, los patrones de viaje diario, el acceso a servicios y educación, así como el consumo de energía y de otros recursos naturales. Brindar una vivienda de calidad a todas las personas de todos los niveles de ingreso, forma parte integral de cualquier estrategia de desarrollo inteligente. Además de mejorar la calidad de vida de las familias, la provisión de viviendas puede crear un mejor equilibrio entre empleos y vivienda y una base sólida de apoyo para las estaciones de los medios de transporte colectivo en la vecindad, centros comerciales y otros servicios. A la misma vez, mitiga el costo ambiental de los desarrollos de terrenos dependientes del automóvil.

Los cambios demográficos han tenido como consecuencia que el enfoque predominante después de la Segunda Guerra Mundial -que enfatizó en la construcción de casas individuales unifamiliares- ya no responde adecuadamente a las necesidades cambiantes de vivienda en los Estados Unidos de Norteamérica. La cantidad de familias que integran a los dos padres con sus hijos se ha ido reduciendo y hay más familias sin hijos y más personas que viven solas. Además, para el año 2030 -por primera vez en la historia de los Estados Unidos de Norteamérica- uno de cada cinco estadounidenses va a pertenecer a la tercera edad. Muchos de los ciudadanos de la tercera edad no podrán o no querrán guiar un automóvil o dar mantenimiento a un patio grande. A pesar de que las casas individuales unifamiliares seguirán siendo la opción preferida de muchas personas, la demanda por más alternativas está aumentando. Así, por ejemplo, las áreas de vivienda que se construyen pensando en el interés de algunos sectores en mejores condiciones para caminar, acceso a los medios de transporte colectivo, cercanía a parques y áreas comunales, o unidades de vivienda más pequeñas en vecindarios acogedores, contribuyen a que las comunidades logren un desarrollo inteligente y crean más opciones para las familias.

Hay un sinnúmero de oportunidades para ampliar la variedad de opciones de vivienda. Estas opciones de vivienda en los proyectos de construcción nuevos, por ejemplo, se pueden diversificar modificando los patrones del uso de los terrenos en las áreas verdes sin desarrollar (*greenfield sites*). También, las comunidades ya establecidas pueden disfrutar de una mayor variedad de opciones mediante cambios en los códigos de zonificación y de edificación para aumentar la cantidad y el tipo de unidad de vivienda. Esto puede conducir, además, a toda una serie de ventajas adicionales. La integración de estructuras tanto unifamiliares como multifamiliares en nuevos desarrollos de vivienda y comunidades ya existentes, puede ayudar a reducir la concentración de pobreza. Añadir unidades de vivienda a vecindarios ya establecidos -a través de ampliaciones de las viviendas, unidades adicionales o conversión a viviendas multifamiliares- brinda

posibilidades para que las comunidades puedan densificar el área poco a poco sin cambiar radicalmente el paisaje. Los proyectos de construcción nuevos pueden servir de estímulo económico para los centros comerciales que tienen vida durante los días laborables, pero carecen de movimiento peatonal y de consumidores en horas de la tarde y los fines de semana. Más importante aún, la variedad en las opciones de vivienda permite a todas las familias encontrar su nicho en una comunidad desarrollada de manera inteligente -sea en un apartamento terrero en un complejo vecinal con amplios jardines, una casa en hilera o una casa suburbana tradicional- y acomodar el crecimiento a la misma vez.

I.

Aprobar una ordenanza de zonificación inclusiva para proyectos nuevos de vivienda

La zonificación inclusiva es un instrumento fundamental para crear unidades de vivienda de bajo costo y, a la misma vez, obtener una variedad mayor de opciones para la ubicación de viviendas para familias con un nivel de ingreso por debajo de la mediana. La distribución de vivienda que una zonificación inclusiva pueda propiciar en toda una región asegura que haya más oportunidades para las familias de vivir cerca de empleos, servicios y otros recursos. Al requerir que todo proyecto de vivienda nueva, a partir de cierta cantidad de unidades (e.g. cincuenta unidades), tenga que ofrecer una parte determinada de las viviendas a un precio asequible a residentes de bajo ingreso, la zonificación inclusiva contribuirá tanto al aumento de la cantidad de unidades de bajo costo como a la creación de comunidades de ingresos mixtos.

Además del programa de Maryland, hay programas en California, Nueva Jersey, la Florida y Oregón que han modificado este modelo básico. Algunos de los programas ofrecen a los proyectistas la posibilidad de omitir esta disposición si hacen una contribución a un fideicomiso regional de vivienda de bajo costo. Sin embargo, el riesgo con esto es que la vivienda de bajo costo se construya en bolsillos de comunidades de escasos recursos. Otros programas exigen a los proyectistas de cumplir con ciertos requisitos reglamentarios -como la creación de espacios para estacionamientos- o reembolsan la exacción por impacto de proyectos que incluyen viviendas de bajo costo.¹

EJEMPLO PRÁCTICO:

El programa de vivienda de bajo costo (Moderately Priced Dwelling Unit [MPDU]) de Montgomery County en Maryland es probablemente la versión más conocida de los programas de zonificación inclusiva, que ha creado más de 10,000 viviendas asequibles desde el 1974. Este programa establece que entre el 12.5 y 15% de todas las unidades de vivienda en los desarrollos de 50 unidades o más, tiene que ser separado para familias de ingreso mediano -aproximadamente el 60% de la mediana del área. Estas unidades de vivienda se reservan para que los compradores de bajo ingreso puedan adquirirlas, o para que entidades sin fines lucrativos las compren y las alquilen a personas de bajo ingreso. Las unidades vendidas están sujetas a control de precios para que sigan siendo asequibles por un término de diez años. A cambio de esta reservación de viviendas asequibles, se otorga bonos de densidad a los proyectistas que llenan los requisitos del programa, lo que permite a ellos construir más unidades -22 por ciento en el programa de MPDU- en la misma extensión de terreno. Al programa de MPDU se ha atribuido el mérito de haber aumentado, a un costo relativamente bajo para el condado, la diversidad racial y socioeconómica de los desarrollos de vivienda de Montgomery County así como la cantidad de unidades de vivienda asequibles para los residentes.

2.

Brindar asistencia a los compradores de una vivienda mediante la ayuda a los fideicomisos comunitarios de terrenos

Los fideicomisos comunitarios de terrenos (CLT, por su sigla en inglés) son un medio permanente de garantizar a largo plazo un precio asequible de la vivienda y crear la posibilidad de ampliar la variedad de las opciones de vivienda en las comunidades desarrolladas inteligentemente. Los fideicomisos comunitarios de terrenos participan con compradores tradicionales de vivienda para bajar el costo de adquisición del hogar a través de la retención del título de propiedad sobre el solar donde está enclavada la casa y el arrendamiento del mismo a largo plazo a los residentes. De esta manera, los fideicomisos de terrenos hacen la compra de un hogar más barata para las familias de escasos recursos. Puesto que estos fideicomisos son organizaciones sin fines de lucro y son titulares del terreno por un período largo de tiempo, sirven de garantía para que la casa sea asequible para muchos compradores futuros.

Cuando los subsidios tradicionales para la compra de un hogar, tales como la contribución de fondos para compradores primerizos o para el pronto pago, son administrados por los fideicomisos de terrenos en lugar de ser concedidos directamente a los compradores, los beneficios pueden ser compartidos con los futuros compradores de bajo ingreso. Los subsidios se convierten, en esencia, en fondos atados perpetuamente a la propiedad y no a la familia subsidiada. Así, por ejemplo, la contribución de un fondo de \$5,000 para el pronto pago puede ser usado más bien para ayudar al fideicomiso comunitario de terrenos en la adquisición del solar de la propiedad. En vez de este fondo proveer una sola vez un beneficio a un comprador determinado (y, por lo tanto, requerir eventualmente mayores cantidades de fondos adicionales para conceder el mismo beneficio a los compradores futuros), el mismo fondo queda disponible para los residentes futuros (en la forma de un costo más bajo de adquisición) si es administrado por el fideicomiso. Las comunidades deben hacer un esfuerzo para educar a los prestamistas sobre el concepto de fideicomiso comunitario de terrenos para garantizar que los compradores fideicomisarios de una vivienda puedan tener acceso a fuentes de financiamiento convencionales. Enfoques como éste son fundamentales para asegurar que haya suficiente variedad en la vivienda para niveles diferentes de ingreso y así brindar la posibilidad de que todo tipo de familia encuentre su lugar en una comunidad de desarrollo inteligente.

EJEMPLO PRACTICO:

El Institute for Community Economics en Cambridge, Massachusetts, es un recurso técnico y proveedor de un fondo crediticio para fomentar los fideicomisos comunitarios de terrenos. Para más información, véase www.icecit.org.

3.

Revisar los códigos de zonificación y de edificación para admitir una mayor variedad en el tipo de vivienda

En muchas áreas hay reglamentos en vigor que obstaculizan la creación de los diferentes tipos de desarrollo de terreno fomentados por el desarrollo inteligente. Los requisitos de retiro de las estructuras del perímetro

frontal, las restricciones en la cantidad de unidades de vivienda permitidas en un edificio y las normas que rigen el tamaño del solar fomentan el concepto tradicional de crecimiento suburbano, pero no son apropiados para que las comunidades disfruten de los beneficios que el desarrollo inteligente de los terrenos puede rendir, que incluye mejores condiciones para el peatón y una variedad mayor en las alternativas de vivienda y transportación. La reducción o flexibilización del requisito de proveer estacionamientos crearía la posibilidad para los proyectistas de construir más unidades de vivienda y, por consiguiente, ubicar más familias en la cercanía de rutas de autobuses y trenes, lo que, por su parte, haría más viables los desarrollos de proyectos de vivienda orientados hacia el transporte colectivo. A esto se añade que la reglamentación que no admite viviendas multifamiliares crea obstáculos enormes para la construcción de casas dúplex, casas en hilera y apartamentos terreros en complejos vecinales con amplios jardines.

La construcción de vecindarios completamente nuevos no es la única forma de crear viviendas. Las oportunidades de ampliar la gama de alternativas de viviendas se presentan también en los vecindarios de casas unifamiliares. Segundas plantas sobre garajes, sótanos habilitados y áticos con entradas individuales son hogares potenciales para personas mayores de edad, adultos solteros o familias pequeñas. Estos apartamentos independientes que se conocen como “*granny flats*” (los bajos para la abuelita), “*mother-in-law apartments*” (el apartamento para la suegra) o “*elder cottages*” (la casita para los viejos) -y se definen generalmente con el término de *accessory dwelling unit* (ADU [unidad de vivienda complementaria])- brindan la oportunidad a los jóvenes que se han criado en un vecindario o los ancianos que ya no necesitan el espacio de una casa grande, de poder quedarse viviendo en el área cerca de la familia y los amigos. Como unidades alquiladas, pueden servir de fuente importante de ingreso que ayuda a las familias a adquirir su propio hogar. Estas unidades de vivienda complementarias, si se combinan con una hipoteca invertida (*reverse mortgage*), permiten que las personas puedan envejecer donde siempre han vivido y, a la vez, tengan una fuente permanente de ingreso. También sirven para densificar los vecindarios sin añadir nuevas parcelas, lo que entonces puede contribuir a la expansión de actividades comerciales y de transportación. Para poder cosechar los frutos que rinden las unidades de vivienda complementarias, las comunidades tienen que lidiar con los códigos de zonificación y de edificación que representan obstáculos y tienen que lidiar con el temor de los vecinos de que estas estructuras complementarias puedan cambiar drásticamente el aspecto y el ambiente de su vecindario. Si estos asuntos se tratan adecuadamente, la creación de vivienda podrá atender mejor las necesidades de una población diversa y cambiante, y los propietarios tendrán más opciones en cuanto al uso que quieran dar a su casa.

EJEMPLO PRÁCTICO:

Cary en Carolina del Norte, que ha estado enfrentando los retos presentados por la expansión urbana rápida y la inflación del precio de las casas, aplica actualmente un código de zonificación que permite añadir unidades complementarias a las casas unifamiliares, siempre y cuando estén adheridas a la estructura principal y ocupadas por algún miembro de la familia. Este pueblo considera eliminar ambas restricciones, lo que ampliaría tanto el tipo de unidad complementaria permitido como la cantidad de personas que pueden aprovechar esta posibilidad. Un constructor, que ya ha reconocido el valor de mercado potencial de estas unidades complementarias, integra “*suites*” (estudios) de 300 pies cuadrados en las casas unifamiliares nuevas ubicadas en el centro urbano de Carpenter Village. Puede encontrar más información en www.townofcary.org/depts/dshome.htm.

4.

Planificar y zonificar para proyectos de vivienda prefabricada y de bajo costo en áreas rurales

Las necesidades relacionadas con la vivienda siguen siendo imperiosas en muchas comunidades rurales de hoy. Encontrar soluciones adecuadas para lidiar con ellas no sólo implica una oportunidad para brindar mejor alojamiento a muchos residentes sino, además, facilita la creación de proyectos de vivienda que estimulen el desarrollo inteligente de los terrenos. Cuando no se toman estas necesidades en consideración, los resultados son por lo general viviendas de mala calidad en terrenos sin infraestructura ni servicios básicos, que están desparramadas por los campos agrícolas o en las afueras de las ciudades. Se pueden encontrar soluciones, con un mejor acceso de los residentes a servicios e infraestructura, a través de la planificación y zonificación para una amplia variedad en los tipos de vivienda en las áreas rurales.

Mejoras en el diseño, los materiales y la tecnología de edificación han convertido las casas modulares y móviles en una manera viable de crear vivienda de bajo costo en muchos escenarios rurales -y urbanos. Los gobiernos locales harían bien en explorar estas oportunidades, así como también las diferentes opciones de viviendas tradicionales construidas de madera en el lugar (*"stick-built" housing*) y gestionar la planificación y la zonificación correspondiente. El ordenamiento de este crecimiento pondría a las comunidades en condiciones para responder mejor, y de manera coordinada, a la demanda por vivienda de bajo costo y garantizar que sea conforme a las normas de salud y servicios. Las comunidades pueden atender estas necesidades mediante la discusión de los asuntos relacionados con la prestación de servicios e infraestructura con los dueños de los terrenos antes de que se inicie cualquier desarrollo y la adopción de normas para el mantenimiento, la conservación y la transferencia de titularidad después de finalizada la construcción.

5.

Educar a los desarrolladores de unidades de vivienda multifamiliar y a las entidades sin fines lucrativos sobre el uso de los componentes de la ganancia limitada (o restricciones en las ganancias)

Las oportunidades de ampliar las opciones de vivienda no sólo se dan en el caso de la construcción de nuevos modelos de casa, sino también a través de una manera inclusiva de lidiar con las alternativas de titularidad. Además del régimen tradicional de titularidad de los condominios que se observa en las casas multifamiliares y casas dúplex, están las cooperativas (en las que los miembros poseen acciones en la estructura de titularidad global y tienen el derecho de ocupar su unidad) y los fideicomisos comunitarios de terrenos (en los que un fideicomiso sin fines lucrativos es el dueño del terreno y el residente tiene el título sobre la casa) son formas alternas, y a veces más baratas, de lidiar con la titularidad.

Estos regímenes diferentes de titularidad se prestan para poder ampliar aun más las diferentes opciones de comprar una propiedad asequible a través de la integración de componentes de ganancia limitada. Estos reglamentos imponen restricciones a la ganancia que una casa pueda rendir a un solo dueño dentro de un período determinado de tiempo. En los lugares donde el precio de las casas aumenta rápidamente, un programa de ganancia limitada puede ayudar a mantener las viviendas en un precio razonable para los compradores futuros. Dependiendo del régimen de titularidad, las restricciones en las ganancias pueden generar un rendimiento fijo sobre la inversión (por ejemplo, una revalorización en un dos por ciento por cada año de titularidad retenida) o restringir el precio de venta a base de los niveles de ingreso familiar por debajo

de la mediana. En ambos casos, la posibilidad de limitar la ganancia que los dueños de una casa puedan devengar de la venta de la unidad, significa que la unidad puede ser adquirida por una familia que cumpla con los requisitos (que probablemente incluyen criterios de ingreso) en un precio menor de lo que normalmente sería el caso. A pesar del temor de que algunos participantes del programa puedan tener dificultades en acumular el capital suficiente como para comprar más tarde una casa no subsidiada, la titularidad regida por las disposiciones de capital limitado sigue siendo una manera viable para generar caudales modestos de bienes y brindar acceso a más familias a ser dueña de un hogar.

EJEMPLO PRÁCTICO:

En el pueblo de Aspen, el centro de esquiar de Colorado, donde el precio promedio de las casas sobrepasa los \$2.2 millones, los funcionarios locales emprendieron un trabajo en conjunto con un proyectista para crear oportunidades para la compra de un hogar asequible. Benedict Commons es un desarrollo de vivienda en el centro urbano para trabajadores locales que ganan entre \$17,000 y \$38,000 al año. Las restricciones sobre las unidades que se hacen constar en las escrituras impiden que el precio de reventa de la unidad suba más rápido que la tasa de inflación. De esta manera, la comunidad garantiza a los trabajadores de bajo ingreso la existencia permanente de vivienda asequible y brinda la oportunidad a los dueños de una vivienda de devengar una ganancia -aunque sea limitada- de su inversión en esta propiedad. Hay más información disponible en www.rose-network.com/projects/benedict.html.

6.

Educar a los agentes de bienes raíces, entidades crediticias y compradores de una casa sobre el uso de hipotecas para estructuras eficientes en el uso de recursos (*resource efficient mortgages* [hipotecas recurso eficientes])

Las hipotecas recurso eficientes ofrecen a los compradores de una casa la posibilidad de añadir en el cómputo de su hipoteca el factor de gasto evitado en aquellas viviendas que se encuentran cerca del sistema de transporte colectivo o que tienen un consumo de energía eficiente y, de esta manera, contribuyen a una variedad más grande de opciones de vivienda al alcance de la gente. Los proyectos pilotos de hipotecas basadas en la localización eficiente (Location-Efficient Mortgages [LEM]) de Fannie Mae y del Center for Neighborhood Technology han contribuido al aumento de la cantidad de vivienda asequible cerca del sistema de transporte colectivo. En estos proyectos crediticios, los ahorros acumulados por todos los miembros de la familia por concepto de menos gastos incurridos en la transportación, entran como factor en el cómputo de elegibilidad. Se está elaborando un concepto similar para tomar en consideración el ahorro residencial de gastos para los servicios básicos asociados con las viviendas que son eficientes en el consumo de energía y añadir estos ahorros como factor en el cómputo de elegibilidad para un crédito hipotecario.

Estas herramientas crediticias no sólo aumentarán las posibilidades para que los compradores de un hogar tengan una vivienda eficiente en cuanto al consumo de energía y a la localización cercana al sistema de transporte colectivo, sino que, además, con el transcurso del tiempo, fomentarán la disponibilidad de estos recursos de financiamiento especiales -así como la demanda resultante en el mercado- y estimularán la construcción de viviendas que cumplan con estos criterios. Cuando se facilite la construcción de estos tipos de vivienda, estas herramientas de financiamiento ofrecerán más opciones para las familias que decidan vivir

cerca del sistema de transportación o en casas con instalaciones energéticas eficientes.

EJEMPLO PRÁCTICO:

Chicago en el Estado de Illinois estaba entre los primeros lugares donde se aplicó el concepto hipotecario innovador de localización eficiente. Desde que el programa se iniciara en el 1999 con una asignación de Fannie Mae ascendente a \$21 millones, las entidades crediticias en Chicago han otorgado créditos hipotecarios localización eficientes para ayudar a las familias a cumplir con los requisitos para la compra de su hogar en áreas que ofrecen muchas opciones de transportación. El crédito hipotecario trabaja de la siguiente manera: Se añade un valor por concepto de localización a las unidades de vivienda cerca del sistema de transporte colectivo y por concepto de familia que no viaja mucho en el vehículo privado. Este valor añadido por la localización entra entonces como factor en el cómputo para determinar si la familia cumple con los requisitos para recibir el crédito. En el caso de una familia de dos personas que vive en el sector de Edgewater con un ingreso familiar de \$60,000 al año, por ejemplo, el concepto de crédito hipotecario por localización eficiente le ayudaría a calificar para una vivienda valorada en \$212,218 -es decir, \$53,854 más de la cantidad para la que la familia calificaría conforme a las guías tradicionales para el financiamiento.

7.

Implementar un programa para identificar y disponer de edificios desocupados y abandonados

Los edificios desocupados pueden ser indicadores físicos de una comunidad deprimida y carente de inversión económica en los vecindarios existentes y, como tal, son barreras para la revitalización y la reinversión. Mientras los edificios desocupados puedan representar obstáculos físicos muy reales en forma de riesgo de incendio y amenaza a la seguridad de las estructuras adyacentes, ellos pueden actuar también como obstáculos psicológicos del desarrollo de los recursos de la comunidad. No obstante, las propiedades desocupadas son potencialmente recursos muy valiosos sin explotar para la revitalización y el redesarrollo. Son, además, oportunidades excelentes para aumentar el inventario de vivienda disponible en los vecindarios existentes.

Los gobiernos locales o las organizaciones sin fines lucrativos pueden facilitar la reventa y la reutilización de estos edificios. Las propiedades que están desocupadas y en proceso de deterioro son muchas veces el resultado de deudas contributivas, gravámenes u otras obligaciones financieras o asuntos legales no resueltos que obstaculizan la transferencia del título sobre la propiedad. Los gobiernos locales pueden ayudar a resolver estos asuntos si redoblan las acciones para hacer valer las disposiciones del código de edificación vigente donde sea que se haya violado por los dueños de los inmuebles. Además, los gobiernos locales pueden publicar la información sobre las casas desocupadas para hacerla más accesible a los compradores potenciales y los proyectistas que se dedican a la rehabilitación de propiedades. En aquellos casos en que no se pueda localizar fácilmente el dueño o que haya deudas contributivas sustanciales, el fisco puede, por un lado, embargar y vender la propiedad en subasta pública y usar los recaudos para recuperar los impuestos o gravámenes adeudados y, por el otro lado, crear oportunidades de inversión para proyectistas o dueños de casa. Los gobiernos locales y las entidades sin fines lucrativos pueden ayudar a despertar interés en la compra de estas unidades de vivienda, mediante recursos de inversión e infraestructura en las áreas circundantes y mediante el mercadeo de los atractivos de los vecindarios subutilizados con los inversionistas y residentes prospectivos. Como resultado, los edificios que han vuelto a ser unidades de vivienda funcionales dejarán de ser ejemplo de falta de inversión, sino que fungirán como posibilidades y símbolos de prosperidad económica.

8.

Adoptar códigos de edificación especiales para regir la rehabilitación de estructuras existentes

Una cantidad considerable de edificios históricos construidos previo a la Segunda Guerra Mundial figuran como elementos característicos de muchas comunidades del centro urbano y suburbano. Bien conservados y cuidados, estos edificios pueden representar un inventario de viviendas atractivas por su singularidad arquitectónica. Si no lo son, estos edificios pueden decaer pronto y convertirse en un estorbo urbano abandonado y, como tal, representar un riesgo de mayor peligro de incendio, retiro de inversión económica y aumento en la criminalidad para los vecindarios cercanos.

Las mismas características que hacen que las estructuras sean únicas, pueden provocar que su conversión en unidades de vivienda moderna sea económicamente prohibitiva para los redesarrolladores potenciales. Los códigos de edificación que se usan normalmente para controlar el levantamiento de estructuras son, por lo general, adecuados para regir la construcción en aquellas casas que cumplen con las normas modernas para el ancho de los pasillos y las dimensiones para puertas y ventanas, etcétera. La adaptación a estas normas de casas más antiguas -que posiblemente tengan pasillos estrechos- representa un reto costoso para posibles inversionistas y tomaría demasiado tiempo.

El empleo de códigos paralelos para la renovación de estructuras ya existentes puede propiciar que se hagan mejoras en las casas, se aumenten las oportunidades de tener una vivienda, y se facilite la reinversión en las comunidades ya establecidas. Estos códigos ni sustituyen las normas legales predominantes ni requieren que todo edificio cumpla con las normas vigentes previo a la Segunda Guerra Mundial. Estos códigos, que fueron adoptados luego de un proceso consultivo con los bomberos, más bien garantizan que todo el inventario de vivienda esté disponible para ser usado de manera segura por los inquilinos potenciales.

9.

Conseguir el apoyo de las jurisdicciones locales para la implantación de un plan regional de distribución equitativa de vivienda en todas las áreas metropolitanas

Los efectos de las necesidades individuales de vivienda se manifiestan en el ámbito regional. Por ejemplo, se pueden encontrar enclaves de vivienda de mediano y alto costo con establecimientos de venta al detal y de servicios cuyos empleados no pueden conseguir casa en ningún lugar cercano a sus empleos poco remunerados. Muchas veces, estas personas que trabajan en el sector económico de servicios y el sector público (que incluye a maestros, policías y bomberos) y, cada vez más las que trabajan en las profesiones de cuello blanco, se ven obligadas a buscar vivienda de bajo costo lejos de la región metropolitana. Los resultados son viajes diarios más largos, más congestión de tránsito en las carreteras y una creciente disparidad entre las áreas residenciales de bajo costo y las de costo elevado. Los gobiernos locales suelen visualizar la necesidad de proveer más vivienda de bajo costo como carga presupuestaria. Temen perder el potencial de recaudaciones cuantiosas por las contribuciones sobre las propiedades inmuebles de costo elevado a cambio del potencial de costos netos asociados con la vivienda de bajo costo, en la que las necesidades infraestructurales cuestan más de lo que las contribuciones puedan generar. Esta visión no logra reconocer la interdependencia de las necesidades de vivienda de una comunidad y el desarrollo económico

deseado. Esta visión tampoco reconoce las consecuencias regionales para todos los residentes de la comunidad si persiste este desequilibrio entre empleos y vivienda (para más información, véase Principio 1, Política 1).

Los planes para la distribución equitativa de vivienda pueden asegurar que haya oportunidades de vivienda adecuada en toda la región. Cuando todos los gobiernos locales en una región cumplan con una distribución equitativa de vivienda (según determinado, por ejemplo, por el crecimiento poblacional, el aumento proyectado de empleo o el desequilibrio entre trabajos y vivienda), se reduce el riesgo de concentrar las familias de escasos recursos en ciertas áreas. También se asegura que la carga económica para las administraciones locales que conlleva la provisión de viviendas de bajo costo, se distribuya por partes iguales en la región. Además, la distribución geográfica de unidades de vivienda de bajo costo crea más oportunidades para que las familias vivan cerca de empleos y servicios, por lo que se reduciría la necesidad de viajes diarios largos y la congestión vehicular. Asegurarse del cumplimiento puede ser difícil desde un punto de vista legislativo o reglamentario por la carencia de entidades regionales que prevalezcan sobre las autoridades locales. Sin embargo, pueden crearse incentivos para premiar aquellas comunidades que sí cumplen.

10.

Asignar prioridad a los proyectos de desarrollo inteligente y programas que lo fomenten cuando se asignan fondos globales para vivienda y desarrollo comunitario y otros subsidios federales

Los fondos globales como HOME y Community Development Block Grants (CDBG [Fondos Globales para el Desarrollo Comunitario]) al igual que los Low-Income Housing Tax Credits (Créditos Contributivos para el Desarrollo de Vivienda de Bajo Costo), son fuentes de fondos importantes para la creación de vivienda y el desarrollo comunitario. A pesar de que es el gobierno federal quien provee estos recursos, los gobiernos locales y estatales tienen bastantes facultades discrecionales para distribuirlos. Si cambian las normas que rigen la distribución de estos fondos, las administraciones locales pueden impulsar que los proyectos incorporen los aspectos del desarrollo inteligente que se quieren propiciar. En vez de sustituir los proyectos actuales buenos de vivienda y desarrollo comunitario, los gobiernos locales pueden lograr que se mejoren estos proyectos por medio de la incorporación de características del desarrollo inteligente. Esto puede incluir accesibilidad vehicular, la combinación de usos, la construcción de viviendas nuevas en comunidades ya existentes o la rehabilitación de edificios para incluir unidades de vivienda complementaria o vivienda multifamiliar.

Estas prioridades en la asignación de fondos pueden determinarse en el ámbito local o estatal y deben reflejar tanto las normas federales que rigen su uso, como la visión propia de la comunidad de cómo y hacia dónde quiere dirigir su desarrollo. El proceso local de toma de decisiones brinda a las comunidades la posibilidad de propiciar sus propias prioridades, tales como la revitalización de vecindarios ya establecidos, la preservación de espacios abiertos o el desarrollo de proyectos para apoyar la expansión de las instalaciones viales, peatonales y para ciclistas. Como consecuencia, los fondos federales no sólo se usarían para ampliar el acceso a vivienda y servicios comunitarios, sino también para atender una gama más amplia de necesidades a largo plazo de la comunidad.

EJEMPLO PRÁCTICO:

En Richmond, Virginia, se implementó un proceso con base comunitario para determinar entre los seis vecindarios prioritarios pendientes a ser revitalizado dónde la disposición de las propiedades vacantes se consideraba como problema crítico. El programa “Neighborhoods in Bloom” se concentró en hacer valer el código de construcción ante cualquier violación de las disposiciones del mismo, proporcionar un sistema más eficaz de rehabilitación de las unidades y dirigir el uso del dinero proveniente de los fondos federales globales a la mejora de la infraestructura en los vecindarios prioritarios. El resultado de este programa fue que en el transcurso de los primeros dos años bajó la incidencia del crimen violento en un 40 por ciento y el valor de las propiedades aumentó a un ritmo que sobrepasó la tasa de la ciudad en conjunto.

EJEMPLO PRÁCTICO:

Cuando se creó en el Estado de Nueva Jersey el Código de Rehabilitación urbana, los funcionarios procuraron primero el apoyo de los bomberos mediante el argumento de que las estructuras vacantes representaban un riesgo mayor de incendio que los edificios renovados bajo las normas del código propuesto. Después de la introducción del Código de Rehabilitación, en las cinco ciudades más grandes el trabajo de rehabilitación aumentó en un 60 por ciento en el primer año después de la implantación del código, y un 83 por ciento en Newark solamente.

EJEMPLO PRÁCTICO:

Los fondos de pensión representan una oportunidad importante para dirigir recursos financieros al desarrollo inteligente. En California, el Ministro de Hacienda, Phil Angelidos, ha propiciado que los fondos de pensión más grandes del Estado -CALPERS (California Public Employee’s Retirement System) y el State Teachers Retirement System, en cuyas juntas él es miembro, - inviertan una cantidad mayor del dinero en la revitalización de los centros urbanos de California.

Otros recursos:

Smart Growth Network y National Neighborhood Coalition, *Affordable Housing and Smart Growth: Making the Connection* (Washington, D.C.: Smart Growth Network, 2001).

-
1. Para una descripción más detallada de este enfoque, véase Marya Morris, *Incentive Zoning: Meeting Urban Design and Affordable Housing Objectives*, Planning Advisory Service Report No. 494, publicado en el 2000 por la American Planning Association - Asociación Americana de Planificación.

Capítulo Cuatro

CREAR COMUNIDADES PEATONALES

Antes de mediados del siglo XX, las comunidades y vecindarios urbanos centraban el foco de atención en el peatón. Estos estaban diseñados para desplazar a la gente de un lugar a otro. Sin embargo, en los últimos cincuenta años, los patrones de desarrollo desparramado de los terrenos y la separación de los usos han conducido a una mayor dependencia del automóvil privado y a la eliminación de muchos de los elementos característicos que propician comunidades aptas para caminar. Hoy día, por el planteamiento de ingenieros de transportación y proyectistas de que nadie usaría las aceras, se quedan las calles nuevas sin acera o con una acera en un sólo lado. En cierto sentido tienen razón: las aceras por sí solas no van a inducir a nadie a caminar. Tiene que haber otros elementos que favorezcan la actividad peatonal, tales como una combinación apropiada de usos y densidades, intersecciones viales compactas y vecindarios cuya escala se ajuste a la gente.

Las comunidades amenas para caminar son esenciales para alcanzar las metas del desarrollo inteligente porque aumentan la movilidad, reducen los impactos ambientales negativos, fortalecen la economía y contribuyen a comunidades más sólidas al brindar mejores condiciones para la interacción social. Se pueden construir las comunidades de manera que el desplazamiento a pie sea una alternativa viable y, de esta manera, mejorar el acceso a los servicios para la tercera parte de la población que es demasiado vieja, demasiado joven o demasiado pobre como para poder guiar un automóvil. Las comunidades que mejoran el acceso peatonal le hacen mucho bien al medio ambiente. Por ejemplo, al reducir la necesidad de la gente de hacer sus diligencias en automóvil, el diseño peatonal puede contribuir a una mejor calidad de aire. A esto se añade que muchas de las mejoras orientadas hacia el peatón -tales como calles más estrechas, estacionamientos en las vías en vez de fuera de las mismas, o paseos verdes a través de los lotes de estacionamiento- disminuyen o dividen la extensa cubierta impermeabilizada y reducen de esta manera las escorrentías de aguas pluviales. Estas estrategias redundan en ventajas económicas puesto que las comunidades con una mejor calidad de aire y de agua tienen menos gastos con el tratamiento de agua y aire. Otras ventajas económicas y sociales asociadas con las comunidades orientadas hacia el peatón incluyen costos de transportación más bajos, mejor condición de salud y estado físico y más variedad en las opciones para el consumidor. Según se van reconociendo todas estas ventajas de los lugares que favorecen la actividad peatonal, cada vez más comunidades comprometen a las entidades públicas y privadas con el desarrollo de vecindarios orientados hacia el peatón.

Desafortunadamente hay muchas prácticas gubernamentales y privadas que obstaculizan la creación de comunidades peatonales. Los planes convencionales que regulan los usos de terrenos prohíben muchas veces la combinación de usos y, de esta manera, alargan las distancias y provocan que el desplazamiento a pie sea una alternativa menos viable que el traslado en automóvil. Esta predisposición reglamentaria en contra de los desarrollos de terrenos de uso mixto es reafirmada por políticas privadas de financiamiento que consideran este tipo de desarrollo de terrenos como más riesgosos que los desarrollos de un solo uso. Muchas comunidades -en particular aquellas que están desparramadas y son dependientes del automóvil- se diseñan de manera que reducen aun más la actividad peatonal. Los diseños convencionales de las vías

públicas sugieren calles amplias con pocos cruces peatonales, cuerdas largas y una infraestructura peatonal limitada -tales como aceras, isletas en el centro de la calzada o elementos que mitigan el tráfico. También, el diseño convencional de los desarrollos de vivienda desalienta la actividad peatonal. Los requisitos de separación de la edificación y de área mínima de cabida del solar así como las rutas indirectas, que incluye las calles sin salida, aumentan las distancias para los peatones. Hay factores similares en los diseños tradicionales de las áreas comerciales que desmotivan el traslado a pie. Muchos edificios para oficinas, áreas comerciales de venta al detal, hoteles y otros usos comerciales están rodeados de áreas extensas para estacionar, lo que obliga a los peatones a navegar por un mar de automóviles estacionados o en movimiento.

Estas barreras son un indicio de que los usos de terrenos y el diseño de comunidades desempeñan una función fundamental en el fomento de entornos peatonales. Las administraciones locales pueden aumentar la cantidad y calidad de comunidades orientadas hacia el peatón mediante la creación de múltiples destinos y usos próximos entre sí. Este tipo de desarrollo asegura que las vías de rodaje y las aceras contribuyan a un equilibrio entre todas las formas de transportación y que los edificios y los corredores tengan una escala y un tamaño adecuados. A continuación se presenta una serie de opciones de políticas que pueden ayudar a las comunidades a alcanzar estas metas importantes.

I.

Asignar fondos u otra asistencia económica a las comunidades locales para reacondicionar las calles y aceras de manera que se promueva comunidades amenas para caminar

El reacondicionamiento de las calles y las aceras en comunidades ya existentes y la incorporación de amenidades orientadas hacia el peatón, al igual que cualesquiera actividades de construcción, cuesta dinero. En el clima fiscal de hoy día, en que las administraciones omiten a veces la instalación de aceras, el diseño de áreas verdes, cruces peatonales y otros elementos que favorezcan la actividad peatonal, no se debe subestimar la importancia de fuentes de financiamiento adicionales para estos cambios. Los gobiernos estatales pueden desempeñar un papel importante mediante la aportación de recursos financieros y apoyo técnico a los esfuerzos locales. El uso de los fondos federales y estatales dirigido a un objetivo puede ayudar a las comunidades a iniciar o terminar proyectos pilotos de reacondicionamiento y, de esta manera, demostrar las ventajas de tener mejores condiciones para caminar, y estimular el apoyo financiero adicional en el ámbito local para reacondicionamientos que favorezcan al peatón. Por ejemplo, el Estado de Illinois, a través de la iniciativa "Illinois Tomorrow: Balanced Growth for a Better Quality of Life" concedió \$3.7 millones para ayudar a las administraciones locales a promover esfuerzos coordinados de planificación de los usos de terrenos, la transportación y la infraestructura. Algunos de los lugares subsidiados (Berkeley, Melrose Park y Western Springs) usan fondos estatales para mejorar las condiciones peatonales de las calles y los paisajes viales por medio de una mejor planificación, un reacondicionamiento vial que favorece al peatón y un desarrollo orientado en el transporte colectivo.

También hay fuentes federales de financiamiento, tales como el *Transportation Equity Act for the 21st Century (TEA-21)* (*Ley de inversión en la transportación para el siglo XXI*) que favorecen la incorporación del traslado a pie y en bicicleta como parte integral de los medios principales de transportación. Más importante aun, aumentan la capacidad comunal de invertir en proyectos que mejoren la viabilidad y seguridad del traslado diario a pie y en bicicleta. Los proyectos peatonales y cicloviales son ampliamente elegibles para el financiamiento provisto por los principales programas federales de transportación, incluso carreteras, transporte colectivo y seguridad. En los años anteriores al *Intermodal Surface Transportation Efficiency Act* del 1999 (precursor de TEA-21) (*Ley de transporte intermodal terrero eficiente*), los fondos federales invertidos en instalaciones para peatones y ciclistas eran entre \$4 a 6 millones anuales. Desde entonces, las

asignaciones estatales de estos fondos federales han aumentado a más de \$296 millones en el año fiscal 2000.

EJEMPLO PRÁCTICO:

El Condado de Hillsborough en el Estado de la Florida recibió \$2.6 millones de TEA-21 para desarrollar el Riverwalk -un paseo lineal nuevo con mucha actividad, de 1.25 millas de largo y orientado hacia el peatón- que se extiende a lo largo de la ribera del Tampa y que brinda a la ciudadanía la oportunidad de usar y disfrutar las características especiales del frente ribereño de Hillsborough. Para más información sobre el uso de fondos TEA-21 para actividades peatonales, véase www.fhwa.dot.gov/environment/bikeped/bp-broch.htm.

2.

Concentrar la ubicación de servicios cerca de las viviendas, los trabajos y los medios de transporte colectivo

Los proyectos de desarrollo o comunidades que tienen una densidad entre mediana y alta y usos mixtos de terrenos acortan las distancias a recorrer entre un lugar y otro y ofrecen más incentivos a la gente para caminar. Hay estudios que señalan la importancia de la densidad para el fomento de la actividad peatonal y el uso del transporte colectivo. Las densidades más altas y la combinación de usos implican que más residentes o empleados estén a distancias tan cortas de paradas y estaciones de los medios de transporte colectivo que se pueden recorrer a pie. También implica que las calles tengan más actividad, atractivo y seguridad con la presencia de más gente. Finalmente, los desarrollos de uso mixto y con densidades más altas conducen a una mayor propensión a caminar o usar los medios de transporte colectivo y reducen los índices de posesión de un automóvil. Sin embargo, en la mayoría de las comunidades, las ordenanzas locales de zonificación para desarrollos nuevos o proyectos de relleno prohíben la combinación de usos de terrenos, lo que limita la ubicación de servicios públicos y privados lo suficientemente cerca de las residencias, los trabajos y los medios de transporte como para que se pueda llegar a pie. A esto se añade que muchas comunidades carecen de estándares viales, o tienen estándares inadecuados como para poder proveer los elementos de enlace necesarios entre los vecindarios de uso mixto, la red vial y las rutas existentes de los medios de transporte colectivo.

Existen varios mecanismos para lidiar con estos obstáculos. En primer lugar, los gobiernos locales pueden identificar y desarrollar zonas sobrepuestas de uso mixto para fortalecer el uso mixto y la naturaleza compacta de los desarrollos nuevos y los proyectos de relleno. Además, las administraciones locales y los grupos comunitarios pueden asegurarse de que las calles y los caminos peatonales estén mejor conectados, para que aumente la actividad peatonal. El ajuste de los estándares para la construcción de calles de manera que favorezcan al peatón, también mejora las condiciones peatonales de las comunidades. Las autoridades de transportación pueden desviar las rutas de autobuses y ajustar los horarios para aumentar al máximo el número de usuarios, y pueden enlazar los servicios de autobús con las estaciones de tren de manera tal que propicien la actividad peatonal entre las paradas y los lugares a donde las personas se dirigen. Finalmente, el desarrollo orientado hacia los medios de transporte colectivo (TOD por sus siglas en inglés) representa una oportunidad importante para, por un lado, acomodar el nuevo crecimiento alrededor de los medios de transporte colectivo y, por el otro, reacondicionar partes de los vecindarios existentes, de manera que se

enfocuen mejor las opciones peatonales y los destinos (ver Principio 9, Política 9 para más información).

EJEMPLO PRÁCTICO:

La ciudad de Pasadena en el Estado de California ha elaborado un Plan Especial de Area para el sector East Pasadena. El plan define los objetivos y estándares de una política pública que capacite a la comunidad para lograr su meta de ser “un entorno económicamente viable y atractivo con todas las opciones de movilidad posibles -ir en automóvil, tren liviano, autobús, bicicleta y a pie”. Para alcanzar la meta de la comunidad de mejorar la movilidad y el entorno peatonal, el ayuntamiento ha trazado una serie de estrategias para el uso de los terrenos (que enfatiza en el desarrollo orientado hacia el transporte colectivo y los proyectos de relleno) para estimular un mayor uso mixto y densificado en corredores de transporte colectivo. El ayuntamiento estimuló también una serie de mejoras en el diseño urbano, incluso la incorporación de paisajismo vial, cruces peatonales, parques y plazas para añadir amenidades peatonales al paisaje vial de la ciudad.

3.

Requerir diseños de edificación que hagan las áreas comerciales más amenas para caminar

Las tiendas, las oficinas, las instalaciones públicas y otros usos no residenciales son tanto lugares que la gente frecuenta como ventajas comunitarias. La diversidad de paisajes viales con tiendas de venta al detal, restaurantes, arte público y otras amenidades estimula a la gente a pasar un rato ahí. Una calle viva e interesante se considera como segura y atractiva, mientras una calle desolada, sin actividad peatonal, puede transmitir la sensación de abandono y peligro. Entre los aspectos de edificación que fomentan el aislamiento de la gente y desalientan la actividad peatonal figuran los edificios “sin cara”, sin puertas o ventanas a la altura de los ojos, edificios que no tienen locales comerciales de venta al detal en los bajos, o edificios que quedan muy retirados de la calle. Para poder aumentar el tránsito peatonal en estas áreas es necesario que se incorporen diseños de edificación que transmitan una sensación de seguridad y de lugar.

Los gobiernos locales pueden hacer uso de varias herramientas para hacer las áreas comerciales más amenas para caminar, entre ellas, las guías de diseño y la zonificación. La zonificación para obras de construcción nuevas puede asegurar que el espacio del primer piso dé a la calle, que -donde sea apropiado- se incorporen comercios de venta al detal al mismo nivel de la calle, que las estructuras colinden con el perímetro frontal de los solares y que las fachadas estén abiertas mediante la instalación de puertas y ventanas. Además, los estándares viales y de zonificación pueden disponer que las manzanas de casas sean cortas (ver Principio 8, Política 3), que se estimule la actividad comercial en las aceras (ver Principio 5, Política 5) y que se eliminen los estacionamientos entre los edificios y las aceras (ver Principio 9, Política 6). Finalmente, el Plan Especial de Area puede ser un instrumento importante puesto que permite a las comunidades modificar diseños específicos de edificación y áreas comerciales en comunidades determinadas.

EJEMPLO PRÁCTICO:

Como respuesta a las inquietudes de la ciudadanía de que los estándares vigentes para los diseños viales pudiesen limitar la habitabilidad y la vida peatonal de la comunidad, el departamento de obras públicas de Sacramento en California sometió recientemente los estándares viales a un escrutinio riguroso y con participación ciudadana y adoptó estándares nuevos. El departamento reunió en una mesa redonda a un equipo asesor de proyectistas, residentes, defensores del ciclismo, planificadores urbanos y de transporte, funcionarios de transportación regional colectiva, arquitectos paisajistas, policías y bomberos para pensar fuera de lo convencional sobre estándares viales que puedan responder a las necesidades particulares de los residentes y los empresarios de Sacramento. Los resultados de este proceso fueron una serie de estándares que brindan flexibilidad en el diseño vial (en vez de una solución global aplicada a todos) y atienden de manera equilibrada tanto los reclamos de habitabilidad como las necesidades funcionales de una calle.

4.**Adoptar estándares de diseño para las vías públicas que garanticen la seguridad y movilidad del transporte no motorizado y peatonal**

Hacer las comunidades amenas para caminar requiere que los peatones y ciclistas se sientan lo suficientemente cómodos y seguros como para compartir la calle con autobuses y automóviles. El diseño convencional de las calles, por ejemplo, coloca el automóvil en el nivel más alto de la jerarquía de los modos de transportación y, por lo tanto, le confiere prioridad al acceso automovilístico y a la eficiencia por encima de otras consideraciones. Los diseños tradicionales de las calles ofrecen bastantes ventajas si se comparan con los diseños convencionales porque brindan una sensación de comodidad y seguridad. Las manzanas de casas de corta distancia, las vías estrechas, el paisajismo, los estacionamientos en la vía de rodaje, las calles con prioridad de paso y las vías peatonales son características de las calles tradicionales que contribuyen a la creación de un equilibrio entre los distintos modos de transportación (ver también Principio 8, Política 3). Además, estas características mantienen el tráfico urbano dispersado y a velocidades reducidas -dos consideraciones importantes para garantizar la seguridad de los peatones.

Las calles urbanas y vecinales tienen también que integrar cruces peatonales en su diseño. Los peatones cruzan, por lo general, en los pasos para peatones, siempre y cuando no tengan que desviarse de su camino por más de 150 pies. Por eso es que los pueblos bien diseñados se aseguran de que haya un paso peatonal a cada 300 pies de distancia. Esta distribución de espacio es importante sobre todo en las calles principales. Si se establece un sistema de menos pasos peatonales, el cruzar esporádico y espontáneo de las calles por peatones frustrados crea movimientos imprevisibles e inseguros.¹

El reacondicionamiento de las calles para incorporar elementos de diseño que favorezcan la actividad peatonal puede ser un desafío caro y frustrante. La demora en el tráfico causada por los trabajos de construcción en la red vial implica gastos para los usuarios. Respecto a eso, las comunidades pueden ser previsoras y evitar algunos de estos gastos si preparan y aprueban todo un conjunto de estándares alternativos para las vías públicas que cumplan con estos criterios. El desarrollo de reglamentación e incentivos que promueven la elaboración de un diseño tradicional de la vía pública antes de iniciar la construcción, puede contribuir a un diseño y una red de vías públicas que propicien los viajes no motorizados y peatonales. Mediante el uso de los reglamentos de lotificación las comunidades pueden requerir que los nuevos proyectos de construcción tengan estacionamientos en la vía de rodaje, paisajismo, aceras, calles

estrechas, distancias cortas entre una manzana de casas y otra, organización cuadriculada de las calles y carriles para bicicletas claramente demarcados. El uso de medidas de zonificación puede servir para reducir los requisitos de retiro de las estructuras del perímetro frontal o requerir que el diseño de las fachadas de las tiendas sea coherente y a escala humana.

5.

Adoptar estándares de diseño para las aceras

Para tener mejores aceras se necesitan mejores diseños. Las aceras requieren una dimensión adecuada, amortiguadores, continuidad, elementos de enlace y orillas para asegurar que respondan a las necesidades de los peatones. Sin embargo, muy pocos funcionarios locales entienden estas necesidades y no logran proveer dirección o financiamiento para la construcción o reacondicionamiento de las aceras. Muchos desarrollos nuevos de terrenos no tienen aceras porque a menudo en el ámbito local no se requiere su construcción. Las comunidades pueden proveer a sus ciudadanos aceras seguras, cómodas y duraderas mediante el uso de estándares de diseño, la inversión pública recurrente, la evaluación periódica de la funcionalidad de las aceras y los diseños de lotificación.

Los estándares específicos para diseños pueden requerir una anchura mínima de las aceras, amortiguadores para proteger a los usuarios del tráfico u orillas que marquen claramente las áreas peatonales. Por ejemplo, un estándar general para el diseño de la anchura de la acera puede establecer por lo menos cinco pies como requisito mínimo. Pero para lograr más comodidad para caminar y un mayor volumen de peatones en los distritos escolares y comerciales, se debe aumentar la anchura de la acera a ocho y hasta doce pies. Los centros urbanos grandes y atractivos tienen anchuras de 20 a 30 pies o, incluso, una proporción de mitad y mitad entre la vía de rodaje y las aceras. Los estándares para el diseño pueden también proveer especificaciones para los amortiguadores y bordes. Por ejemplo, los estándares para diseños pueden requerir franjas verdes de cuatro a cinco pies en las áreas suburbanas o recomendar que verjas, arbustos u otros detalles distintivos demarquen lotes para estacionamiento, áreas abiertas u otras partes que se tienen que cruzar. Otros estándares para diseños que pueden mejorar la experiencia peatonal incluyen medidas para mitigar el tráfico -paisajismo y árboles a lo largo de las vías para proteger a los peatones del tráfico, aceras cerca de las fachadas de las edificaciones, ubicación de estacionamientos fuera de la vía pública y estacionamientos paralelos en la vía de rodaje- y para instalar alumbrado adecuado y cruces peatonales amplios.

EJEMPLO PRÁCTICO:

Mientras a finales de los años 80, el bulevar Martin Luther King en Portland, Oregón, no contribuía nada a la reputación de su homónimo, la situación cambió una década más tarde. Para entonces, ese bulevar que se usaba anteriormente como vía con prioridad de paso para transportar a las personas todos los días entre sus residencias y trabajos, se fue transformando en una calle principal y centro vecinal. Gracias a la flexibilidad del Departamento de Transportación de ese Estado en la manera de administrar los estándares de diseño, un equipo de trabajo interagencial logró crear un paisaje vial orientado hacia el peatón y el transporte colectivo. La ampliación de aceras, la extensión del encintado para acortar la distancia para cruzar, las paradas de autobús en la calzada y los pasos peatonales fueron algunos de los cambios en la infraestructura para estimular una mayor actividad peatonal. Además, se mejoró el aspecto estético del bulevar y las aceras por medio de alumbrado ornamental, pavimentación decorativa y muchos árboles.

6.

Requerir técnicas para mitigar el tráfico en áreas urbanas y residenciales donde haya exceso de velocidad

Muchas calles urbanas, nuevas o reacondicionadas, están diseñadas para maximizar el flujo vehicular. Las manzanas de casas largas, los virajes abiertos y las vías anchas de rodaje, crean un espacio cómodo que alienta a los conductores a guiar con exceso de velocidad y desalienta a los peatones. La cantidad y la velocidad de los automóviles aumentan a menudo por la falta de peatones, lo que entonces refuerza la percepción de unas condiciones peatonales inseguras y conduce a una disminución todavía mayor de la actividad peatonal. Hay técnicas para mitigar el tráfico que pueden contribuir a un equilibrio entre los usos peatonales y vehiculares reduciendo las velocidades en las calles principales y vecinales y, de esa manera, estimular la actividad peatonal. Estas técnicas para mitigar el tráfico se pueden aplicar para reacondicionar calles ya existentes y para diseñar calles nuevas.

Las técnicas para mitigar el tráfico implican normalmente cambios en el diseño vial, tales como la incorporación de rotondas de tráfico en sustitución de semáforos o pares, virajes más cerrados, reductores de velocidad, calles más estrechas o tramos viales curvos para acortar los horizontes visuales. Hay otras medidas más que giran directamente alrededor del peatón, como cruces elevados, isletas con diseño paisajista entre los carriles de tránsito opuestos y menor número de carriles (o la conversión de algunos carriles para otros usos, como carriles para bicicletas). Estos cambios estructurales se consideran muchas veces como más efectivos para reducir la velocidad en las calles que la expedición de boletos de tránsito y otras medidas para hacer cumplir la ley y contribuyen a que se devuelva la calle a todos los usuarios - ciclistas, peatones, conductores y autobuses.

EJEMPLO PRÁCTICO:

La experiencia de funcionarios de University Place, Washington, demuestra cómo el diseño vial puede inducir cambios en el comportamiento vehicular y el tráfico moderado. University Place queda en la avenida Grandview -que es una carretera suburbana de dos carriles donde el tráfico tiene una velocidad constante de 44 millas por hora, a pesar del límite de velocidad señalado de 35 millas por hora. Como parte de un esfuerzo para reducir el exceso de velocidad, se rediseñó una sección de 1.1 milla de Grandview. Se estrecharon los carriles a 11 pies cada uno; se añadieron carriles para bicicletas, de cinco pies de ancho; se incorporaron bordes sembrados de dos pies de ancho y aceras de cinco pies; se sembraron árboles para proteger a los peatones del movimiento vehicular. Hoy día, los conductores en la avenida Grandview guían a velocidades que están por debajo del límite señalado de 35 millas por hora y los peatones tienen un entorno más seguro y agradable para caminar.

EJEMPLO PRÁCTICO:

Por medio de una sociedad entre el departamento de transportación ciudadano, la Los Angeles Transportation Authority, el California Department of Transportation y la U.S. Economic Development Administration, la ciudad de Calabasas, California, logró mitigar el efecto del excedente de tráfico del Ventura Freeway (Autopista Ventura) y mejorar las condiciones peatonales en el centro urbano. La ciudad ha creado un destino favorable para el peatón mediante la plantación extensiva de árboles y la preservación de los árboles existentes; la incorporación de paseos tablados, bolardos y alumbrado en el diseño vial; la instalación de vías adicionales para bicicletas, y ramales de adelantamiento para autobuses. Las mejoras en el diseño y el embellecimiento del centro urbano ha aumentado el turismo y la actividad económica.

7.

Embellecer y dar mantenimiento a las vías peatonales existentes y futuras

Hacer las comunidades amenas para caminar no sólo implica proveer a los residentes de una infraestructura que favorezca al peatón -tales como pasos peatonales, carriles para bicicletas, aceras- sino que también requiere el mantenimiento de esta infraestructura. Las aceras, las calles y los alcantarillados sin mantenimiento desalientan a los peatones potenciales y pueden representar una amenaza a la seguridad de los ciclistas y los usuarios de otros medios de transporte no motorizado. Las vías peatonales atractivas y bien cuidadas animan a la gente a caminar a los distintos lugares. Las comunidades que crean o incorporan el paisajismo (como árboles o arbustos) a lo largo de las servidumbres de paso, en los centros urbanos, alrededor de los espacios abiertos y en otras áreas seleccionadas, crean condiciones amenas para caminar por medio de un entorno más atractivo. Por ejemplo, Birmingham en Michigan ha visto una reducción de velocidad de 10 a 15 millas por hora en las calles que tienen árboles. Otros elementos, como el arte público, las posibilidades para sentarse, los receptáculos de basura que se limpian frecuentemente en las áreas de mayor movimiento, como centros urbanos, plazas comunitarias y parques así como a lo largo de los corredores de transportación, también contribuyen a que el caminar sea una experiencia amena.

Las aceras requieren mantenimiento para asegurar que propicien un entorno peatonal agradable y para extender su vida útil. Mientras las calles se inspeccionan, se reacondicionan, se emparchan y se barren periódicamente, las aceras se quedan muchas veces olvidadas, aún cuando estén en el mismo vecindario. Las aceras requieren la remoción rápida de nieve o la reposición esporádica de las losas de concreto. Hace falta un proceso continuo de mantenimiento y reparación periódica. Los vecindarios salubres cuentan con medidas para identificar y corregir problemas de mantenimiento. Hay que podar los árboles y arbustos y otras plantas. Por medio del desarrollo e implantación de ordenanzas para la remoción de nieve en las aceras y reglamentos de edificación para establecer normas para el mantenimiento de patios, remoción de escombros y poda de árboles y arbustos, los funcionarios locales pueden ayudar a asegurar que los dueños de las propiedades pongan de su parte para aumentar la inversión pública en aceras seguras y bien cuidadas.

8.

Garantizar a las personas con impedimento un acceso fácil a las calles, aceras, parques y otros servicios públicos y privados²

El cumplimiento con la Ley de los Derechos de las Personas con Impedimento (ADA por sus siglas en inglés) no es solamente un asunto legal; es la mejor manera de satisfacer las necesidades de todo el mundo. Sin embargo, los ingenieros están muchas veces abrumados por los muchos retos que implica el ajuste de las calles existentes a las necesidades de las personas con impedimento y, desafortunadamente, no hay soluciones tecnológicas fáciles. Debido a las dificultades y los costos relacionados con los reacondicionamientos, se debe lidiar con el acceso peatonal y los requisitos de la Ley ADA en todos los desarrollos nuevos, proyectos de relleno y construcción de carreteras y aceras. Los pasos peatonales, por ejemplo, se deben desarrollar de manera que faciliten a la gente llegar al lugar donde deben cruzar, identificar fácilmente la entrada y salida del mismo y evitar cualesquiera barreras a lo largo del camino. La implantación de muchas de las políticas discutidas en esta sección aumentará enormemente el acceso, para las personas con o sin impedimento, y creará condiciones más favorables para los peatones en las comunidades nuevas y en las existentes. Mediante el mejoramiento del acceso, las comunidades pueden a menudo cumplir mejor con los requerimientos de la Ley ADA -muchas veces sin tener que incurrir en gastos adicionales.

EJEMPLO PRÁCTICO:

La ciudad de Richmond en el Estado de Virginia recibió \$80,000 en fondos federales de transportación para cubrir el 80% de los costos de construcción de una acera accesible para usuarios de sillas de rueda. Con esta acera establecieron una conexión entre un hogar para adultos con impedimentos físicos severos y el Maymont Park de Richmond.

9.**Conectar los paseos peatonales, los lotes de estacionamiento, las vías verdes y los desarrollos de terreno**

Las comunidades necesitan establecer muchos enlaces para facilitar el movimiento peatonal. Aun cuando las áreas residenciales y comerciales estén cerca entre sí, la falta de conexiones adecuadas hace que los residentes de las comunidades no se animen a sustituir los viajes cortos en automóvil por el traslado a pie. Desafortunadamente, los usos convencionales de terrenos y los diseños han resultado en redes viales con pocas calles con prioridad de paso y vías peatonales, o ningunas. A diferencia de esto, las redes viales tradicionales tienen normalmente manzanas de casas más cortas y muchas calles con prioridad de paso, lo que brinda a los peatones una gran variedad de rutas por las que pueden ir de un lugar a otro. El reacondicionamiento de las redes viales convencionales de manera que tengan estos enlaces característicos de las redes viales tradicionales es un reto, pero es posible si se aprovechan los elementos naturales -como las servidumbres de utilidades, las corrientes de agua y otros espacios abiertos- para conectar las vías peatonales con los distintos lugares.

10.**Identificar oportunidades económicas que propicien la actividad peatonal**

Los estándares de diseño, las medidas de mitigación de tráfico y otras políticas que hemos discutido, funcionan conjuntamente para crear un entorno propicio para la actividad peatonal. Además de estos mecanismos directos de crear comunidades amenas para caminar, los gobiernos locales pueden también identificar oportunidades económicas o comerciales de venta al detal que estimulen la actividad peatonal y la convierten en un atractivo. Los programas de redesarrollo de las calles principales, la ubicación de comercios de venta al detal en los bajos, las actividades comerciales en las aceras (ver Principio 5, Política 5) y los centros comerciales peatonales sacan provecho de la actividad peatonal para fines económicos. Las comunidades pueden ampliar el entorno peatonal identificando atractivos locales -como, por ejemplo, características naturales, distritos históricos, diseños arquitectónicos excepcionales- mediante la elaboración de estrategias para el desarrollo de actividades económicas que utilicen estos bienes para atraer a peatones a lugares comerciales de venta al detal y restaurantes. Muchas comunidades tienen, por ejemplo, programas de mejoramiento de las calles principales diseñados para revitalizar los cascos o corredores urbanos. Empero, algunos pueblos pequeños en el norte del Estado de Nueva York están revitalizando sus calles principales históricas con el único propósito de atraer turistas de las ciudades más grandes del sur, invitándolos a salir de sus carros y a caminar por las aceras donde pueden ver tiendas típicas de antigüedades, de artesanías y demás.

Otras comunidades -incluso Boulder, Colorado, Burlington, Vermont y Charlottesville en el Estado de Virginia- han sacado provecho de sus atractivos turísticos mediante la creación de distritos comerciales de venta al detal orientados hacia los peatones. Estos distritos -que a veces se llaman paseos comerciales o “commons”- brindan la oportunidad de que el cliente peatón y el vendedor establezcan una relación más estrecha. En la medida en que aumenta la clientela que pueda llegar a pie a las tiendas, prospera el comercio que, a cambio, puede atraer más peatones según se fortalezca el distrito comercial de venta al detal. La revitalización económica puede servirles a las comunidades como un imán que atrae la actividad peatonal de muchas maneras diferentes. La ciudad de Ann Arbor en el Estado de Michigan, por ejemplo, ha creado un ambiente comercial y peatonal permitiendo en la calle principal del centro urbano que el tráfico fluya en dos direcciones. Sin embargo, el estacionamiento está restringido, y las aceras son particularmente anchas como para acomodar cafés al aire libre. Además, el ayuntamiento cierra la calle por varios días en el verano para celebrar ferias de arte y otros eventos especiales. El resultado es un ambiente bullicioso durante todo el día y la tarde, lo que demuestra que un mejor acceso peatonal es más que brindar una alternativa de transportación o mejorar la calidad de un vecindario -puede, además, generar un auge en la actividad económica.³

1. Dan Burden, “Building Communities with Transportation”, (ponencia presentada en la *Transportation Research Board Conference*, Washington, D.C., 10 de enero 2001).

2. Resumen de Burden.

Otros recursos:

- Walkable Communities, una organización nacional sin fines lucrativos que brinda ayuda a comunidades que quieren crear ambientes más amenos para caminar, www.walkable.org.
- America Walks, una coalición sin fines lucrativos de grupos de apoyo locales que se dedican a la promoción de comunidades amenas para caminar, <http://americawalks.org/>.
- Reid Ewing, *Pedestrian-and Transit-Friendly Design: A primer for Smart Growth* (Washington, D.C.: Smart Growth Network, 1999).

Capítulo Cinco

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

Los patrones tradicionales de desarrollo de los terrenos han contribuido al predominio de corredores comerciales y grandes extensiones suburbanas de vivienda que en gran medida no se distinguen entre sí, con la excepción de algunas variaciones cosméticas. Mientras este tipo de desarrollo pueda reducir gastos inicialmente y hacer los proyectos de construcción más lucrativos para unos pocos, no aporta mucho a que los residentes se sientan orgullosos de ser parte de la comunidad ni que tengan un sentido de pertenencia al lugar con el que se puedan identificar.

En este sentido, por ejemplo, el desarrollo inteligente promueve la idea de que la construcción nueva no sólo deba atender las necesidades comerciales y de vivienda, sino que también debiera crear comunidades distintivas y únicas. El desarrollo inteligente pretende estimular estos tipos de entornos físicos que producen una sensación de orgullo comunitario, lo que contribuye a una mayor cohesión del tejido social de la comunidad. Como resultado, se añaden también ventajas económicas y las comunidades de una calidad superior que cuentan con elementos naturales y arquitectónicos orientados hacia los intereses de todos los residentes tienen más posibilidades de conservar su vitalidad y valor económicos a largo plazo.

Se puede aprender mucho de algunos de los vecindarios estadounidenses más característicos e interesantes, como Japantown en San Francisco, el French Quarter en Nueva Orleans o los pueblos pequeños en Nueva Inglaterra. Las comunidades que producen un fuerte sentido de pertenencia al lugar representan los valores de sus residentes y reflejan el trasfondo histórico, geográfico, económico y cultural particular del área. Utilizan los límites naturales y artificiales así como los monumentos más famosos para crear una sensación de vecindario, de comunidad urbana y de región bien definida. Estas comunidades promueven la edificación y preservación de las estructuras que con el tiempo vienen a ser activos de la comunidad, tanto por el servicio que han rendido, como por su contribución excepcional a la estética y la atmósfera del lugar. Además de la construcción de edificios, estas comunidades reflejan sus características únicas en un sinnúmero de detalles -como en diseños paisajistas, letreros y toldos- que resaltan aun más las características del área para los visitantes y transeúntes. Cuando están guiadas por su propia visión de cómo y hacia dónde crecer, las comunidades que han adoptado los principios del desarrollo inteligente pueden dirigir la inversión y la construcción a aquellas áreas que ya transmiten un fuerte sentido de pertenencia al lugar. Además, estas comunidades pueden estimular que los nuevos desarrollos de terrenos en la periferia urbana den paso a la creación de activos públicos distintivos y únicos.

I.

Modificar las normas que rigen la ubicación de escuelas y los procesos de financiamiento estatales para preservar escuelas vecinales y construir las escuelas nuevas “a la medida de la comunidad”

Las escuelas vecinales son aquellas que atienden las necesidades de educación de los residentes cercanos y contribuyen al entorno físico y social de la comunidad. Además, tienen una función como lugares de reunión para programas de educación continuada para adultos, actividades comunitarias vespertinas o competencias deportivas durante los fines de semana. También pueden figurar como monumentos distintivos de una comunidad o ejemplos de obras de importancia histórica o arquitectónica de una región. Las escuelas hechas a la medida de la comunidad son construidas para complementar vecindarios existentes y brindar a los estudiantes y los miembros de la comunidad un mejor acceso a pie o en bicicleta a la escuela. Empero, lo más importante es que estas escuelas funcionan como ancla cívico importante en una comunidad y muchas veces actúan como el centro de los vecindarios o distritos con el que los residentes se pueden identificar.

No obstante, las normas que rigen la ubicación y los criterios para el financiamiento que se aplican normalmente en muchos Estados son un impedimento para las comunidades que desean promover escuelas vecinales. Las normas que suelen estar vigentes en la mayoría de los Estados requieren grandes extensiones de terreno para las edificaciones nuevas -equivalentes a 14 acres para una escuela elemental con 400 estudiantes o 50 acres para una escuela superior con 2,000 estudiantes. Debido a estas normas, las comunidades tienen pocas opciones y se ven obligadas a construir las escuelas grandes en los terrenos disponibles en la periferia de la ciudad. Estas escuelas tienen entonces que acomodar una cantidad grande de vehículos que los estudiantes necesitan para poder llegar allí. Es posible también que las normas estatales requieran edificación nueva si los costos de renovación de las escuelas existentes exceden un límite determinado (por ejemplo, dos terceras partes del costo de una construcción nueva).

Planificar las escuelas de manera que se propicie su integración en el vecindario es un aspecto importante del desarrollo inteligente de los terrenos. A través de ajustes en las normas de ubicación y criterios de financiamiento, los estados pueden brindar un mejor apoyo a las comunidades que desean preservar sus escuelas y garantizar la ubicación responsable de escuelas nuevas. Otras estrategias, como la utilización de planes de seguro de riesgo compartido, pueden ayudar a superar los problemas relacionados con la responsabilidad pública que impiden muchas veces que las escuelas se ofrezcan como espacios de reunión de la comunidad para otras actividades y acontecimientos fuera de las horas de clase.

EJEMPLO PRÁCTICO:

En el Estado de Maryland, donde el Gobernador Parris Glendening ha convertido el desarrollo inteligente en una política pública importante de su administración, las escuelas existentes tienen ahora prioridad sobre las escuelas nuevas para recibir fondos. Las escuelas públicas más viejas y olvidadas por mucho tiempo que están localizadas en vecindarios existentes, reciben ahora el 80% de los fondos estatales para la construcción de escuelas nuevas, mientras que hace una década recibía solamente 38%. En el año 2000, la inversión en la construcción de escuelas excedió los \$300 millones, y más del 80% se dedicó a la renovación y modernización de escuelas existentes en comunidades establecidas.¹

2.

Crear un crédito contributivo estatal para promover la reutilización modificada de monumentos históricos y arquitectónicos

Los edificios de importancia histórica, cultural o arquitectónica que estén bien preservados se aprecian muchas veces como los bienes más atesorados de una comunidad. Estos edificios recuerdan a los residentes y visitantes la historia particular del área y representan un enlace con el pasado. Puesto que los edificios históricos no siempre conservan su uso original, su renovación y reutilización modificada pueden crear espacios excepcionales, innovadores e interesantes que sirvan para los propósitos de la vida moderna. Cuando estos edificios están agrupados muy próximos entre sí, pueden formar la base para que se declare zona o distrito especial que pueda atraer el turismo y otras actividades apropiadas de desarrollo económico. Finalmente, la mera existencia de edificios con importancia histórica o arquitectónica puede servir de elemento constitutivo para la recreación del tipo de desarrollo de terrenos orientado hacia el peatón que era común en los tiempos anteriores a la Segunda Guerra Mundial.

Sin embargo, el valor de la comunidad asociado con los edificios históricos no siempre se refleja completamente en el valor de mercado. Por consiguiente, no necesariamente el costo de mantener o renovar estas estructuras es beneficioso para los dueños de las mismas, de manera que preserven sus características particulares y, a la vez, permitan usos modernos. Los créditos contributivos estatales, que sigan el modelo del programa federal de preservación de propiedades históricas (ver Ejemplos Prácticos), constituyen una de las medidas que los estados pueden tomar para apoyar la preservación histórica.² Por medio de estos créditos contributivos estatales se pueden crear incentivos para que las autoridades locales y los proyectistas puedan asociarse, cuando sea conveniente, para adaptar estos edificios a nuevos usos. Los créditos contributivos les brindaría, por ejemplo, la posibilidad a los dueños de descontar hasta un 20% de los gastos para renovación de su planilla estatal de contribución sobre ingresos, lo que significaría una reducción real de estos gastos. Con un poco de pensamiento creativo, estas alianzas pueden convertir teatros históricos en centros para las artes o espacios comerciales de venta al detal, y puede renovar y convertir pequeñas fábricas en espaciosos apartamentos o incubadoras de negocios. De esta manera no sólo se preservan los tesoros valiosos y característicos de la comunidad, sino que se crean nuevas oportunidades para el desarrollo en vecindarios que ya cuentan con todos los servicios de infraestructura.

EJEMPLO PRÁCTICO:

Un informe del 2001 divulgado por el National Park Service (Servicio de Parques Nacionales) menciona un programa federal que se implantaba hace 25 años para preservar bienes históricos como “uno de los programas de revitalización más exitoso jamás creado”. El Tax Reform Act (Ley de Reforma Contributiva) del 1976 creó los primeros incentivos federales de contribución para la preservación de edificaciones históricas y, de esta manera, logró la renovación de 3,000 edificios, lo que implicó el equivalente de más de \$4.5 mil millones de inversiones durante los últimos cinco años solamente. El Federal Historic Rehabilitation Tax Credit (Crédito Contributivo Federal de Rehabilitación Histórica) permite la reducción dólar por dólar en las contribuciones federales sobre ingreso, lo que brinda la posibilidad a todo aquél que rehabilite un edificio histórico a descontar un 20% de los gastos de renovación de la planilla de contribución sobre ingresos. Para más información, véase el comunicado de prensa en www.nthp.org.

3.

Plantar árboles a través de todas las comunidades y preservar los árboles existentes en los proyectos nuevos de construcción

Los árboles desempeñan una función económica, estética y ambiental importante en la creación de lugares saludables y distintivos para vivir. Los árboles a lo largo de las isletas en el centro de la calzada, las aceras y los terraplenes filtran los contaminantes y el ruido provenientes del tránsito vehicular cercano, además de mitigar la erosión que provoca daños en las vías de rodaje adyacentes, y aumenta los gastos de mantenimiento. Los árboles brindan una cubierta para sombra a lo largo de las zonas residenciales y comerciales, así como protección de los elementos, y enmarcan el paisaje vial y lo tornan más agradable para el transeúnte. Los árboles grandes plantados a lo largo de los corredores comerciales hacen que éstos sean más atractivos, lo que genera más negocio y, de esta manera, sirve de incentivo económico para la comunidad. Al refrescar residencias y comunidades enteras, los árboles reducen los gastos de energía y crean un clima más agradable para las actividades al aire libre. Al reducir la velocidad de las escorrentías de aguas pluviales y contribuir a la protección de humedales, los árboles pueden ayudar a reducir los gastos de las jurisdicciones locales relacionados con el tratamiento de agua. Los árboles ayudan al ambiente al reducir las temperaturas y consumir el exceso de dióxido de carbono (que es sobre todo resultado de la contaminación) y, de esta manera, reducir la cantidad de dióxido de carbono que contribuye al calentamiento global. En resumidas cuentas, los árboles contribuyen a la belleza, la identidad y el valor material de las comunidades al incorporar el ambiente natural dentro del ambiente edificado.

Por medio de esfuerzos de colaboración se pueden unir los sectores públicos, privados y comunitarios para preservar y aumentar el inventario arbóreo de una comunidad. En las comunidades ya existentes, los programas de reforestación de escuelas y asociaciones cívicas pueden aumentar la cantidad de árboles en las calles residenciales y carreteras comerciales. Otros incentivos, como un fondo comunitario de reforestación o la flexibilización de los requerimientos de zonificación pueden motivar a los dueños de edificios a preservar árboles existentes o plantar árboles nuevos. Las autoridades locales pueden decretar ordenanzas y brindar incentivos que estimulen a los dueños de terrenos a preservar cierta cantidad de árboles en el lugar o sustituir aquellos que no puedan preservarse. Estas medidas pueden contribuir a la creación de comunidades saludables y con rasgos distintivos cuando las mismas se establezcan en coordinación con un plan propio de la comunidad para aumentar el suministro de árboles y la cubierta de follaje arbóreo.

EJEMPLO PRÁCTICO:

American Forests, una organización que estudia temas relacionados con la silvicultura, ha encontrado que en tres áreas de estudio -las regiones de Atlanta, Puget Sound y Chesapeake Bay- el desarrollo de los terrenos en los últimos 25 años ha contribuido a la reducción de más de una tercera parte de la cubierta arbórea espesa. En cada una de estas áreas, la cubierta arbórea es menor que el promedio de 40% de cubierta recomendada por American Forests para las áreas metropolitanas. Para más información véase www.americanforests.org. Scenic America, una organización sin fines de lucro de servicios técnicos y defensora de los intereses ciudadanos, ofrece una serie de recursos para ayudar a comunidades a aumentar su cubierta arbórea, incluso una ordenanza modelo relacionada con los árboles (*tree ordinance*). Véase www.scenic.org para más información.

4.

Crear espacios abiertos activos y seguros

Los espacios abiertos -sean naturales o edificados, activos o pasivos- ayudan a crear comunidades distintivas. Los pequeños parques urbanos, las áreas de juego, las plazas, las plazoletas, los lugares de congregación y otros lugares públicos accesibles contribuyen a la calidad estética del área circundante y a una atmósfera comunitaria que provoca un fuerte sentido de pertenencia al lugar. Los espacios abiertos pueden también redundar en beneficios ambientales como hábitat de árboles y predios de terreno permeables que filtran el aire y agua, respectivamente, y mitigan las aguas de escorrentías. Estos lugares tienen que diseñarse y manejarse de forma tal que garanticen la seguridad de los usuarios para que los espacios públicos se queden viables y atractivos con el pasar del tiempo.

Hay muchas oportunidades de promover espacios abiertos en una comunidad (véase Principio 6 para una discusión a fondo de estos temas). Por ejemplo, se pueden crear espacios abiertos a través de incentivos para los proyectistas, construcción por parte de los gobiernos locales u otras alianzas entre entidades públicas y privadas. En los desarrollos de terrenos nuevos, los espacios abiertos deberían incorporarse en los procesos de diseño y localizarse de manera que se garantice el óptimo acceso y uso por parte de los residentes del área. En los vecindarios existentes, las calles sin salida, los solares baldíos, los terrenos industriales y comerciales abandonados o las casas deterioradas pueden representar oportunidades para crear pequeños parques o jardines comunales dispersos. Los centros comerciales de mucho movimiento, las plazas, los parques y las plazoletas públicas pueden desempeñar la función de puntos de referencia visuales característicos para los distritos comerciales, brindar lugares amenos para los empleados y compradores y aumentar el valor de los edificios cercanos. Finalmente, cada uno de estos entornos puede servir de sede para involucrar a la ciudadanía en festivales, actividades de jardinería comunitaria, actividades deportivas u otros eventos que ayudan a fortalecer la sensación de comunidad entre los residentes y crear lugares que la gente desea preservar y proteger.

5.

Simplificar y agilizar la reglamentación relacionada con el otorgamiento de permisos para propiciar que los comerciantes ofrezcan sus servicios en las aceras

Permitir actividades comerciales en la acera (por ejemplo, compras en ventanillas, exposición de mercancías, cafés, quioscos) es posiblemente la manera más fácil de apoyar la expansión comercial a lo largo de las calles comerciales orientadas hacia el peatón. Si los gobiernos locales permiten a los comerciantes vender sus productos y mercancías en ventanillas o en quioscos ubicados en la acera, les brindan la posibilidad de entrar más fácilmente en contacto con sus clientes. Además, la actividad comercial en la acera crea un magnetismo que atrae a la gente que va de tiendas en estos lugares en busca de una alternativa al centro comercial local bajo techo. El aumento del tránsito peatonal que se dará eventualmente, genera más inversión comercial y crea un área de compra en la vecindad que beneficiará a la comunidad entera.

Muchas veces es difícil obtener los permisos gubernamentales para actividades comerciales en la acera o implica un proceso complicado de trámites. Los gobiernos locales, en colaboración con los líderes de los comerciantes locales, pueden identificar distritos de compra en los vecindarios y el tipo de actividad comercial que complementaría el comercio existente, para luego simplificar y acelerar el proceso de trámite de

permisos correspondiente. Las comunidades que tienen interés en la expansión del comercio en las aceras, deben tratar de asegurar que las aceras designadas sean lo suficientemente anchas como para acomodar una gama más amplia de actividades.

La coordinación de esfuerzos entre los funcionarios de zonificación, expedición de licencias y obras públicas puede redundar en beneficios tanto para comerciantes potenciales que pueden tramitar los permisos más rápidamente, como para el erario que recibe más ingresos por impuestos sobre las ventas y las patentes asociadas con los nuevos negocios. Más importante aún, las comunidades pueden disfrutar la ventaja de tener un distrito comercial sólido y lleno de vida que esté orientado hacia el peatón y que pueda convertirse en el núcleo de las actividades y de la identidad de la comunidad.

6.

Establecer y canalizar la inversión a distritos especiales de mejoras

La designación de distritos especiales es una medida conveniente para organizar y dirigir la inversión a un área determinada y lograr una serie de resultados, tales como la preservación histórica, mejoras a los negocios o revitalización económica. Esta medida brinda una oportunidad para las administraciones locales u otras oficinas de asuntos especiales de crear fronteras y nombres claros para áreas geográficas con las que los residentes y comerciantes se puedan identificar mejor. Mediante el fortalecimiento del sentido comunitario en estas áreas, la ciudadanía puede participar más en la toma de decisiones relacionadas con el desarrollo de los terrenos en sus propios distritos y las regiones de las que forman parte.

La creación de límites fijos alrededor de los vecindarios donde se han implantado incentivos contributivos, flexibilidad reglamentaria u otras ventajas financieras, puede ayudar a canalizar inversiones para fomentar el desarrollo de comunidades sólidas y llenas de vida. Los dueños de edificios y negocios en las áreas comerciales de los centros urbanos, por ejemplo, coordinan en los distritos especiales la responsabilidad compartida de servicios, entretenimiento y otras que puedan atraer clientela y mejorar el clima comercial. Los distritos históricos se usan para contribuir a la protección de áreas que tienen estructuras históricas a través del ofrecimiento de incentivos contributivos o la provisión de fondos para la restauración y la preservación. El apoyo de corredores de las artes puede cautivar una cantidad sustancial de artistas, comerciantes de objetos de arte, lo que representaría por sí solo un lugar atractivo para los amantes del arte. Los centros de las comunidades sacan ventaja de una demarcación clara del área de servicios alrededor del centro para poder identificar mejor una clientela potencial y lograr el reclutamiento correspondiente de comercios y proveedores de servicios. En estos y otros casos, la creación de zonas a pequeña escala dentro de un ámbito urbano y suburbano más grande contribuye a que los residentes, visitantes y comerciantes puedan identificar mejor a las comunidades por su sentido de pertenencia más fuerte.

EJEMPLO PRÁCTICO:

Hay Main Streets (calles principales) en casi todas las comunidades norteamericanas y representan uno de los enfoques más comunes al uso de distritos especiales de mejoras. Con el énfasis en la preservación histórica y el desarrollo económico, el programa Main Street fomenta la revitalización de distritos comerciales para el beneficio de todos los miembros de la comunidad. A escala nacional, en los centros urbanos de las comunidades participantes en el programa Main Street ha habido nuevas inversiones públicas y privadas que ascienden a más de \$ 12.8 mil millones. En Carolina del Norte solamente, el programa estatal de Main Street, desde que se inició en el 1980, ha visto inversiones ascendentes a más de \$540 millones y ha recibido el beneficio neto de 8,400 empleos en áreas del centro urbano. El Main Street Center en el National Trust for Historic Preservation provee a las comunidades de herramientas y asistencia técnica para establecer y revitalizar estos centros de distritos comerciales vitales. Para más información, véase www.mainstreet.org.

7.

Definir a las comunidades y vecindarios con indicadores visuales

Al igual que la antigua muralla de la ciudad le indicaba a la gente dónde empezaba el pueblo, los indicadores visuales son un medio importante para ayudar a los residentes y visitantes a distinguir un área del otro. Algunas veces sutiles, otras ostentosas, estas señales actúan como puntos focales o indicadores de camino para atraer y dirigir el movimiento vehicular y peatonal hacia las actividades comerciales o de entretenimiento. Al tener esta función, los indicadores visuales crean demarcaciones virtuales alrededor de los distritos zonificados para usos especiales, confieren forma y definición a vecindarios y contribuyen a crear la atmósfera y el aspecto particular de una comunidad dada. Las comunidades bien definidas y de fácil orientación no sólo atraen actividades e inversiones nuevas, sino ayudan a crear vecindarios y amenidades que vale la pena preservar.

Los indicadores visuales pueden ser explícitos, como letreros que indican a los visitantes el camino para llegar a lugares importantes o a los monumentos arquitectónicos, lo que contribuye al aspecto del fondo de una calle o de las manzanas de casas. El portal decorativo en Chinatown, San Francisco, es un ejemplo claro de este tipo de entrada a una comunidad única y distintiva. Los indicadores visuales pueden ser también más sutiles e integrar elementos como faroles característicos, letreros viales novedosos, materiales abigarrados para las vías y aceras, estilos distintivos de paisajismo o toldos o aleros decorativos sobre los locales comerciales. Los espacios abiertos y las características naturales, como cinturones verdes, caños u otros distintivos naturales prominentes, se pueden usar también para indicar o avisar la transición de una zona a otra.

Al igual que con otras políticas dirigidas a crear comunidades distintivas, los indicadores visuales pueden integrarse en comunidades nuevas y ya existentes a través de esfuerzos de colaboración de sectores públicos y privados. Las preferencias articuladas por las comunidades en cuanto a los detalles estéticos se codifican en los códigos de edificación y los estándares de diseño y se hacen cumplir por medio de éstos, y

las preferencias para la ubicación y la orientación de los espacios abiertos y los monumentos arquitectónicos se hace constar en los planes maestros. Las alianzas innovadoras entre entidades públicas y privadas, que apelan a las fortalezas de cada sector para mejorar el entorno físico para todos, implementarán estas preferencias de las comunidades.

8.

Preservar panoramas escénicos por medio de la localización apropiada de torres de telecomunicaciones y un mejor control de carteleras publicitarias (*billboards*)

La extensión de las torres de telecomunicaciones y carteleras publicitarias que sobresalen entre los techos y árboles, suelen afectar de forma dramática a la apariencia de las comunidades. Puede que obstaculicen la vista de lo que hubiese podido ser una vía o paisaje escénicos o que opaquen las características físico espaciales y naturales de toda una comunidad. Hay muchas alternativas creativas para la instalación de torres inalámbricas como, por ejemplo, instalándolas en techos donde pueden ocultarse mediante los detalles altos de la edificación. Sin embargo, es posible que las comunidades que reciben mucha presión para crear pleno y rápido acceso para una infraestructura de telecomunicaciones, no consideren debidamente estas opciones. Las comunidades pueden reglamentar la ubicación y el uso de las torres mediante esfuerzos conjuntos con la empresa privada para generar ideas sobre cómo ubicar las torres y postes individuales de una manera que no obstruyan la vista. Los esfuerzos de colaboración entre entidades públicas y privadas pueden integrar acuerdos para mantener la altura de la torre en el mismo nivel que las copas de los árboles cercanos, ubicar las torres en las laderas en vez de las cimas de los montes y así reducir el impacto visual, limitar la ubicación de torres en las cumbreras o incorporarlas en instalaciones existentes, como tanques de agua, torres de transmisión eléctrica o agujas de torres de iglesias. La documentación de estas pautas a través de ordenanzas que indiquen claramente los requerimientos de la comunidad para la ubicación de las torres, su aspecto y diseño, puede aligerar el proceso de expansión de las redes de telecomunicación para todos los involucrados.

Las carteleras publicitarias representan, además, una oportunidad para un mejor manejo. Las comunidades que quieren preservar sus vistas escénicas pueden empezar con la declaración de una moratoria dirigida a los letreros publicitarios nuevos y entonces fomentar el retiro paulatino de los existentes según expiren los contratos de arrendamiento. Se pueden crear incentivos en forma de reducciones contributivas o servidumbres escénicas para compensar a los dueños de terrenos que soliciten la remoción de las carteleras publicitarias de su propiedad al expirar el contrato de arrendamiento y que mantengan su terreno libre de las mismas. Las comunidades que han logrado limitar o erradicar las carteleras publicitarias a cambio de letreros con logotipos o letreros de dirección orientados hacia los turistas, han contribuido a mejorar la calidad de vida de los residentes y han fortalecido su economía a base de un mejor atractivo visual para los visitantes.

EJEMPLO PRÁCTICO:

La organización Scenic America ha elaborado una variedad de herramientas que las comunidades pueden usar para proteger sus vistas escénicas, incluso, modelos de ordenanzas promulgados por los estados y que se usan actualmente con éxito para atender el problema de localización antiestética de torres de telecomunicaciones y letreros de publicidad. Estos y otros recursos están accesibles en la página cibernética de la organización, www.scenic.org.

9.

Crear oportunidades para la interacción comunitaria

Los elementos que definen a las comunidades van más allá de sus componentes físicos y naturales. Las calles mejor diseñadas del mundo no lograrán jamás producir un sentido comunitario si no brindan oportunidades para la interacción o el intercambio vibrante entre los vecinos. Los lugares públicos de todo tipo pueden proveer el escenario para esta interacción: las aceras pueden convertirse en centros para la compra al aire libre o exposiciones de arte, las calles cerradas pueden ser espacios óptimos para fiestas callejeras o mercados, y los parques y las plazas pueden transformarse en teatros al aire libre para obras musicales y teatrales. Cuando se organicen con regularidad, los festivales que celebren producciones locales, eventos históricos o tradiciones culturales, pueden convertirse en un símbolo que recuerde siempre la característica excepcional de una comunidad y crear tradiciones distintivas para el disfrute de todos los residentes y visitantes.

La ciudadanía en general se beneficiará de estas actividades y se motivará para apoyar mercados de productos agrícolas, festivales de arte y música o, incluso, fiestas callejeras. Los dueños de negocios se beneficiarán del mayor movimiento de personas atraídas por estas actividades. Las escuelas podrán apoyar estas actividades debido a las oportunidades de aprendizaje que brindan a los estudiantes y porque son un medio para compartir los talentos y las habilidades de los niños con sectores más amplios de la comunidad. Los agricultores locales, los artesanos y los músicos querrán desempeñar un papel crucial en el apoyo de estas actividades porque brindan espacios para la presentación de obras y para ventas, que de otra manera no estarían accesibles para ellos. En muchas comunidades se fundan organizaciones sin fines lucrativos apoyadas por las administraciones locales y líderes cívicos para administrar y promocionar estos eventos. Las asociaciones de comerciantes, agencias de fomento económico, asociaciones cívicas y otras organizaciones locales pueden jugar un papel importante en juntar estos distintos grupos que son necesarios para convertir estas actividades en partes vitales del paisaje comunitario.

10.

Aprobar guías de diseño claras para que el conjunto de calles, edificios y espacios públicos redunde en la creación de un sentido de pertenencia al lugar

Más allá de los requerimientos básicos de seguridad y fácil acceso, los edificios apenas están sujetos a normas sobre su aspecto, el estilo de edificación o su relación con la calle. En ausencia de estos requisitos, hay pocos proyectistas que creen que les convenga económicamente invertir en elementos arquitectónicos o detalles decorativos que pudiesen mejorar el aspecto de las edificaciones y contribuir así a una comunidad con característica propia y atractiva. Lo mismo se podría decir de funcionarios públicos que en los trabajos de construcción de edificios públicos, calles, aceras y parques están guiados en primer lugar por el deseo de entregar el producto necesario de la manera más barata y rápida posible. Sin embargo, es precisamente el efecto acumulativo de muchas de estas decisiones individuales de construcción y diseño que crean el aspecto y la atmósfera de nuestros entornos construidos.

Las comunidades que incorporan edificios con buenos diseños, letreros atractivos, fachadas bien conservadas y una orientación positiva de las edificaciones hacia la calle, suelen ser las más distintivas. Otras oportunidades para mejorar las guías de diseño se encuentran en la instalación de paradas techadas para autobuses y bancos, el diseño de aceras y vías para bicicletas, el empleo de diseños paisajistas y árboles a lo largo de las calles, y la incorporación de parques comunitarios y lugares públicos de encuentro. Si se atienden mejor estos aspectos, las comunidades son más valoradas por las características que les son exclusivas, pueden más fácilmente atraer nuevos comercios y residentes y, por lo tanto, son menos propensas de ser víctimas de retiro de inversiones y abandono. Esta vitalidad permanente de los vecindarios es tanto un resultado como un factor que propicia el desarrollo inteligente.

A medida que la comunidad vaya estableciendo su propia definición de una estética deseable, va surgiendo la oportunidad de crear un paisaje vial único y memorable para atraer desarrollos de terrenos futuros. Estas preferencias pueden ser la base de la creación de guías claras de diseño que regulen la separación de los edificios del perímetro frontal, el diseño de las calles y aceras, los estilos arquitectónicos, el diseño y la colocación de letreros y los materiales de edificación. Las guías pueden ser normativas y detalladas -que regulen todo, hasta el tamaño y color de los letreros- o pueden ser parámetros generales de diseño para dar espacio a una diversidad máxima entre los usuarios. En ambos casos, si se emplean de manera clara y consecuente, estas consideraciones de diseño añaden valor a la comunidad, brindan orientación a los proyectistas quienes, por su parte, pueden crear proyectos de una calidad superior al prestar atención a su diseño final desde las primeras etapas.

EJEMPLO PRÁCTICO:

La ciudad de Santa Fe en Nueva México ha adoptado guías de diseño que garantizan que la construcción nueva complementa el estilo arquitectónico del área, como el uso de tonos de color tierra claros y materiales tradicionales de terminación de estucado. Su manual *Architectural Design Review Handbook* contiene normas paralelas al código de zonificación de la ciudad y al proceso de permisos de edificación, y provee una lista de cotejo a los contratistas de manera que pueden evitar retrasos en los trámites de aprobación.

-
1. Estado de Maryland, Oficina de Smart Growth.
 2. Entre las otras medidas estatales que apoyan a la renovación figuran las siguientes: (1) crear, en el ámbito estatal, un "Main Street" Office para apoyar afiliados locales; (2) dar prioridad a la asignación de los fondos de transporte o infraestructura en comunidades comprometidas con la preservación de estructuras históricas; (3) ofrecer fondos a organizaciones locales sin fines lucrativos para trabajos de rehabilitación y restauración; e (4) informar a los funcionarios gubernamentales locales sobre la importancia económica y cultural de preservar estructuras históricas.

Capítulo Seis

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

Las comunidades en los Estados Unidos de Norteamérica se han dado cuenta de que la preservación de espacios abiertos es un factor importante para poder crear mejores lugares donde vivir. Los espacios abiertos contribuyen al logro de las metas del desarrollo inteligente de los terrenos porque fortalecen la economía local, preservan áreas ambientalmente importantes, brindan oportunidades para la recreación, y dirigen el crecimiento nuevo hacia comunidades existentes. La preservación de espacios abiertos puede tener un profundo impacto en la calidad de vida de una comunidad y, por consiguiente, en la bonanza económica de una región. Un análisis económico hecho para el East Bay Regional Park District en California llegó a la conclusión de que la “provisión de espacios abiertos y oportunidades relacionadas de recreación y educación, la preservación ambiental y cultural, los modos de transportación alternativos y los atributos que limitan el desparrame, todo esto contribuye a una mejor calidad de vida en la región de East Bay”¹ Un estudio hecho en el año 1997 informó que los dueños de compañías pequeñas consideraban la recreación, los parques y los espacios abiertos como primera prioridad en la selección de una nueva localización para sus negocios.²

Las redes de espacios abiertos preservados y las vías fluviales pueden dar forma y dirección al contorno urbano y, a la misma vez, prevenir la conservación al azar. Estas redes, conocidas como “infraestructura verde”, ayudan a ordenar el crecimiento mediante la localización de proyectos nuevos en los lugares más rentables. Estos son los lugares donde ya hay carreteras, acueductos, alcantarillados y otras utilidades. La infraestructura verde asegura, además, que las áreas preservadas estén conectadas de manera que pueden crear corredores para la vida silvestre, preservar la calidad de agua y mantener terrenos agrícolas económicamente viables.

La protección de espacios abiertos redundante en importantes beneficios fiscales, de calidad ambiental y de salud. Los espacios abiertos pueden aumentar el valor de las propiedades locales (y, por ende, aumentar las contribuciones base sobre la propiedad)³, proveer ingresos en el renglón de turismo, y reducir la necesidad local de aumentos contributivos por haber reducido la necesidad de construir infraestructura nueva.⁴ Además, la gestión administrativa de proveer espacios abiertos y velar por su calidad asegura la disponibilidad de las mejores tierras para cultivo y granjas, la prevención de daños a causa de inundaciones y la provisión de una alternativa natural menos costosa de suministrar agua potable limpia.⁵ La preservación de espacios abiertos ayuda a proteger hábitats de vida silvestre, lugares de belleza natural y tierras cultivables con sólo remover la presión de desarrollo y dirigir el crecimiento nuevo a comunidades existentes. La preservación beneficia al medio ambiente combatiendo la contaminación atmosférica, atenuando el ruido, controlando el viento, proveyendo control de erosión y moderando las temperaturas. Finalmente, los espacios abiertos también protegen los recursos de aguas subterráneas y superficiales filtrando basura, escombros y contaminantes químicos antes de que entren al sistema de agua de la comunidad.

Cada vez hay más voluntad política para salvaguardar los lugares que los norteamericanos atesoran. Los votantes del año 2000 han mantenido la tendencia iniciada hace cinco años de aprobar, con mayoría abrumadora, las medidas sometidas a votación para financiar la protección de espacios abiertos -y aprobaron

de esta manera 201 de 257 medidas sometidas a votación, una tasa de aprobación de cerca de 80 por ciento. En la mayoría de estos referendos, los votantes aprobaron aumentos contributivos que proveyeron más de \$7.4 mil millones para la conservación de terrenos.⁶

Hay un sentido de urgencia para salvaguardar áreas ambientalmente importantes. Una vez que un espacio natural ha sido desarrollado, es difícil -si no imposible- recuperar el estado original del terreno. Además, la preservación de terrenos es cada vez más costosa según incrementa la presión de crecimiento. Por lo tanto, las comunidades tienen que aunar esfuerzos con las demás comunidades en la región y los líderes políticos para asignar recursos y desarrollar técnicas innovadoras que puedan convertir la preservación de espacios abiertos en una realidad. En este capítulo se presentan una serie de métodos y políticas que pueden ayudar a las comunidades en estos esfuerzos.

I.

Usar la transferencia de derechos de desarrollo, la compra de derechos de desarrollo y otros mecanismos del mercado para la conservación de terrenos privados

Es posible que no sea realista o que no sea deseable para el sector público comprar absolutamente todo el espacio abierto que quiera proteger, así que hay que visualizar maneras innovadoras para proteger determinadas áreas. Una herramienta de preservación de terrenos cada vez más popular ha sido el uso de mecanismos del mercado, tales como la donación de servidumbres de conservación, la transferencia de derechos de desarrollo (TDR, por sus siglas en inglés) y la compra de derechos de desarrollo (PDR, por su sigla en inglés). Todas estas herramientas pueden instrumentar la protección permanente de terrenos ante la presión de desarrollo por medio de la canalización de incentivos financieros al dueño de la propiedad.

La compra de derechos de desarrollo -en esencia la compraventa de una servidumbre de conservación- ofrece una solución permanente para las comunidades que están tratando de preservar espacios abiertos si no pueden comprar todo el terreno. En el caso de la compra de derechos de desarrollo, los dueños de terrenos venden los derechos de desarrollar su tierra a un fideicomiso de terreno o a una agencia gubernamental y, a la misma vez, retienen el título de propiedad y todos los demás derechos. Como resultado se impone una restricción legal en la escritura de la propiedad que impide cualquier desarrollo futuro en ella. Los dueños de terrenos no sólo se benefician por recibir el pago por la compra de derechos de desarrollo sino, además, muchas veces son elegibles para algún tipo de combinación de incentivos contributivos sobre la propiedad, herencia o ingresos. La compra de derechos de desarrollo ha sido exitosa sobre todo en la protección de tierras cultivables. Por ejemplo, se ha implementado para mantener cerca de un millón de acres de terrenos para cultivo y granjas en condición de propiedad privada productiva.⁷

En el programa de transferencia de derechos de desarrollo, una comunidad identifica las áreas para protección y las áreas apropiadas para aumentar la densidad. Los dueños de terrenos en las áreas designadas para preservación reciben créditos de desarrollo que se pueden vender. Estos créditos pueden ser comprados por proyectistas para construir en áreas designadas para aumentar la densidad. La transferencia de derechos de desarrollo es una herramienta que está todavía en proceso de evolución, pero ya ha sido exitosa en algunos lugares. Una tercera parte de la reserva agrícola de 90,000 acres en Montgomery County, Maryland, está protegida a base de un programa de transferencia de derechos de desarrollo.⁸ Se han protegido aproximadamente 13,000 acres de los Pinelands de Nueva Jersey desde que la Pinelands Commission autorizara el uso de la transferencia de derecho de desarrollo en el año 1980.⁹

El uso de estas herramientas innovadoras todavía es ilegal en muchos lugares en los Estados Unidos de Norteamérica. Por lo tanto, es imperativo que los estados aprueben la legislación correspondiente para que estas herramientas puedan ser efectivas para permitir a las comunidades preservar espacios abiertos valiosos.

2.

Coordinar y vincular la planificación local, estatal y federal sobre la conservación y desarrollo de los terrenos

Hay muchos recursos en el ámbito local, estatal y federal para proteger y preservar espacios abiertos. Muchas veces no existen los vínculos entre los diferentes programas para que sean más efectivos. Los estados pueden desempeñar un papel activo en la creación de mejores estructuras de apoyo para la conservación de espacios abiertos, mediante esfuerzos conjuntos con otras entidades pertinentes para protegerlos.

El Critical Land Conservation Committee del Estado de Utah se estableció como agente catalítico de esfuerzos de conservación iniciados en el ámbito local. El comité pretende asistir a los pueblos y a las organizaciones mediante peritaje técnico, la preparación de un inventario de espacios abiertos del Estado, el desarrollo de un centro que sirve para el intercambio de información sobre conservación y usos de terrenos, y como enlace para promover las alianzas entre múltiples agencias y jurisdicciones que se requieren en muchos de los esfuerzos de conservación de espacios abiertos. Este esfuerzo integró y educó a todas las partes interesadas: el gobierno, la empresa privada y las organizaciones, la comunidad académica y los individuos.¹⁰

EJEMPLO PRÁCTICO:

Para ver un ejemplo de legislación que habilita el programa de transferencia de derechos de desarrollo en el Estado de Nueva York, véase <http://assembly.state.ny.us/leg/?cl=118&a=33>.

3.

Ampliar el uso de herramientas de financiamiento innovadoras para facilitar la adquisición y preservación de espacios abiertos

El reto de pagar para un recurso que muy probablemente no genera beneficios fiscales inmediatos -sino que precisa de un alto grado de inversión de capital- requiere métodos innovadores de financiamiento. Hay muchas herramientas que se pueden utilizar para financiar la adquisición y preservación de espacios abiertos. Estas herramientas incluyen el gravamen de una parte de los impuestos locales sobre las ventas o sobre la transferencia de bienes raíces, la institución de exacciones de impacto, el uso del poder crediticio (e.g. la emisión de bonos), la provisión de créditos sobre las contribuciones sobre ingresos, el cobro de una

módica suma a los usuarios y el cobro de impuestos especiales sobre los vehículos de motor y las tablillas.

EL “Program Open Space” (Programa de Espacios Abiertos) de Maryland, por ejemplo, provee un 100 por ciento de financiamiento para la adquisición de terrenos para parques, vías verdes y lugares con un valor cultural especial, y el 75 por ciento de los costos de desarrollo para parques locales y estatales, además de áreas recreativas, se han financiado a través de la contribución estatal sobre las transferencias de bienes raíces. Hasta ahora se han financiado más de 2,800 proyectos locales a través de este programa, que coloca un medio por ciento del precio de adquisición de una vivienda o terreno en un fondo especial. Una vez que el programa haya comprado un terreno, no se puede cambiar su uso a menos que se provea una alternativa apropiada.¹¹ Boulder, en Colorado, se convirtió en el año 1967 en la primera ciudad en los Estados Unidos de Norteamérica que aprobó un impuesto sobre las ventas (de 0.4 por ciento) para comprar, preservar y mantener tierras para un cinturón verde. En el año 1989 se añadió un 0.33 por ciento adicional. Con el uso de éste y otro tipo de financiamiento se han invertido más de \$100 millones en el Programa de Espacios Abiertos de la ciudad.¹²

EJEMPLO PRÁCTICO

Para más información sobre enfoques innovadores de financiamiento para la compra de espacios abiertos, visite la página cibernética del Trust for Public Land en www.tpl.org/tier3_cdl.cfm?content_item_id=1175&folder_id=708.

4.

Emplear estrategias regionales de desarrollo de terrenos que proveen una mejor protección y preservación de espacios abiertos en las áreas periféricas

Uno de los enfoques más importantes para la preservación de espacios abiertos consiste en reducir la presión regional de desarrollo en la periferia de las comunidades. Si se brindan incentivos financieros o reglamentarios para concentrar el desarrollo en aquellas áreas donde ya existe una infraestructura adecuada para el crecimiento (agua, alcantarillados, carreteras y demás), los terrenos en la periferia suburbana reciben menos presión de desarrollo. Las estrategias regionales de desarrollo pueden ayudar a coordinar esfuerzos locales e identificar oportunidades para proyectos de relleno o el redesarrollo de *brownfields* y, de esta manera, proteger terrenos en la periferia urbana para el beneficio de todos.

El Estado de Wisconsin apoya la planificación regional para aliviar la presión de desarrollo en la periferia mediante la asignación prioritaria de fondos estatales a aquellos gobiernos locales que atienden en sus planes de desarrollo las necesidades de las comunidades adyacentes en vez de orientarse solamente en los intereses parroquiales.¹³ En el año 1998, el Estado de Maryland aprobó legislación para áreas de financiamiento preferenciales que dirige fondos estatales a municipios y otras comunidades existentes, áreas industriales y áreas de crecimiento planificado.¹⁴ Esta legislación permite a los gobiernos locales y estatales seleccionar las áreas donde habrá desarrollo económico y crecimiento nuevo.

5.

Adoptar un plan de infraestructura verde

Un plan oficial de infraestructura verde brinda un marco para el crecimiento futuro mediante el establecimiento de prioridades en torno a los espacios abiertos que se deben proteger y los espacios abiertos disponibles para el desarrollo de terrenos. Como práctica convencional hoy día se designa para preservación cualquier espacio abierto que haya sobrado después de la construcción de edificios y carreteras. Por el contrario, un plan de infraestructura verde identificaría y protegería lugares y conectores ecológicamente importantes antes de planificar y construir infraestructura gris y desarrollar terrenos. De esta manera, no sólo se preservan recursos naturales valiosos, sino que se puede evitar que las decisiones sobre conservación se tomen recurrentemente en el contexto de proyectos individuales si se identifican las áreas de manera integral y clara en el plan de infraestructura verde. Según el Green Infrastructure Working Group (una coalición de organizaciones locales, estatales y federales gubernamentales y entidades sin fines lucrativos), la infraestructura verde es “el sistema nacional que sostiene la vida -una red estratégicamente planificada y manejada de áreas de vida silvestre, parques, vías verdes, servidumbres de conservación y tierras agrícolas con valor de conservación. Esta red sostiene especies endémicas, mantiene procesos ecológicos naturales y los recursos de aire y agua, y contribuye positivamente a la salud y calidad de vida de las comunidades y el pueblo de los Estados Unidos de Norteamérica.”¹⁵

Identificar y planificar áreas con prioridad de conservación antes de iniciar el desarrollo de los terrenos es importante debido a los altos costos de restauración y la dificultad de crear sistemas hechos por la mano del ser humano para imitar procesos naturales (i.e., filtración de agua). Cuando el terreno ya está desarrollado, un plan de infraestructura verde puede ayudar a las comunidades a establecer prioridades para la restauración de áreas y conectarlas con otros espacios abiertos.

6.

Crear una red de veredas y vías verdes

Para maximizar la utilidad de los espacios verdes, las comunidades tienen que asegurarse de que las veredas y vías verdes formen una red continua de rutas para correr bicicleta, correr o practicar esquí a campo traviesa por una región. Las veredas y las vías verdes son corredores protegidos de espacios abiertos que tienen en cuenta un enfoque multifacético de la conservación de terrenos y la planificación de parques por sus funciones tanto de recreación como de conservación. La formación de una red entrelazada de veredas y vías verdes no sólo garantiza corredores más estables para la migración de la fauna, sino que puede facilitar también el acceso a estos recursos valiosos a los residentes de la región.

En Dane County en Wisconsin, por ejemplo, el plan de creación de espacios abiertos trata de facilitar la conexión de terrenos públicos y veredas de varias jurisdicciones políticas entre las comunidades y los centros de población para ampliar la disponibilidad y el uso recreativo de estos terrenos.¹⁶ Otras comunidades han decidido tomar acción en el ámbito estatal. En Maryland, una orden ejecutiva en Maryland creó en el año 1990 una infraestructura natural estatal mediante la protección y conexión de corredores naturales importantes a través de todo el Estado. Desde entonces, Maryland ha protegido 900 millas de corredores de vías verdes, con 200 millas más que están en proceso de construcción y ha identificado 1,000 millas como vías verdes potenciales, muchas de las cuales sirven para fines recreativos. La mayor parte de estos terrenos está en manos públicas, pero muchas servidumbres fueron establecidas en propiedades privadas para aumentar la red de corredores.

EJEMPLO PRÁCTICO:

Los antiguos corredores ferroviarios brindan una oportunidad ideal a muchas comunidades para construir una serie de veredas y vías verdes. Se estima que desde el año 1960 se han utilizado 11,000 millas de vías ferroviarias para crear redes de veredas y recreación. La organización Rails to Trails Conservancy brinda asistencia técnica a comunidades interesadas en la utilización de sus redes ferroviarias para la recreación. Para más información, véase www.railstrails.org.

EJEMPLO PRÁCTICO:

Para más información sobre la planificación de infraestructura verde, véase www.greeninfrastructure.net.

7.

Diseñar e implementar un programa de educación y recopilación de información

La recopilación de información sobre el estatus de los usos de terrenos y las características ambientales en toda una región es un componente importante para determinar cuáles terrenos son más importantes para preservar y cuáles pueden desarrollarse con impactos ambientales mínimos. Esta información debe incluir datos sobre temas tales como tenencia de la tierra, áreas protegidas, necesidades para mantener la biodiversidad, infraestructura existente, áreas susceptibles a inundación, terrenos costeros, humedales, áreas de recarga de aguas subterráneas y las mejores tierras agrícolas.

Un inventario de las características ambientales y los usos de terrenos de una región puede ayudar en la identificación de áreas importantes para la preservación de espacios abiertos. Por ejemplo, un proyecto cartográfico integral hecho en Austin, Texas, reveló que la construcción de viviendas propuesta afectaría adversamente el acuífero de agua potable de la ciudad. La ciudad decidió entonces dirigir sus inversiones para la transportación pública y parques hacia áreas ambientalmente menos sensitivas en el este de Austin.¹⁷

Chicago Wilderness, una organización que se dedica a la protección y el manejo de las áreas naturales en la región de Chicago, ha elaborado un atlas de recursos y características naturales importantes en el área metropolitana de Chicago.¹⁸ Este atlas jugó un papel decisivo en el Biodiversity Recovery Plan (Plan de Recuperación de la Biodiversidad), que brindó una visión a largo plazo para la preservación de los recursos biológicos del área.

EJEMPLO PRÁCTICO:

El uso de sistemas de información geográfica (GIS por su sigla en inglés) se ha convertido en una herramienta poderosa para preservar espacios abiertos. Los GIS son una herramienta computarizada para cartografiar y analizar los usos de terrenos y las tendencias ambientales. Los GIS pueden ayudar a administraciones locales a analizar diferentes tipos de datos al permitir a las comunidades, por ejemplo, sobreponer mapas de nuevos proyectos de vivienda a mapas de las cuencas hidrográficas de la región. Como resultado, los datos pueden identificar espacios en áreas que requieren preservación y mostrar las relaciones entre ecosistemas y cambios inducidos por los seres humanos en el medio ambiente.

EJEMPLO PRÁCTICO:

Para más información, véase la página cibernética del American Farmland Trust: www.farmland.org.

8.

Diseñar e implantar herramientas de zonificación que preservan espacios abiertos

Hay comunidades en todos los Estados Unidos de Norteamérica que han utilizado la zonificación para preservar recursos naturales a través de toda una región. Una técnica común es la zonificación para el desarrollo agrupado de los terrenos. Esta técnica permite la misma cantidad total de construcción que se ha permitido, pero establece el requisito de que se ubiquen las estructuras en sólo una parte del terreno y, de esta manera, retiene el remanente como espacio abierto.¹⁹ Por medio de este agrupamiento se pueden proteger recursos, tales como áreas ambientalmente sensitivas, bosques y lugares históricos ya que admite concentraciones más densas de desarrollo en predios más pequeños de terreno, lo que deja áreas extensas de terreno como espacio abierto permanente.

Otra técnica es el uso de una zonificación que incluye incentivos de desarrollo. El pueblo de Cedarburg en Wisconsin ha ampliado las disposiciones de sus normas de zonificación que permiten a los constructores crear una cantidad mayor de lotes que la permitida normalmente en un proyecto de construcción a cambio de la dedicación de más espacio abierto. De acuerdo con esta ordenanza, los proyectistas pueden aumentar la cantidad de lotes hasta en un 20 por ciento a cambio de concentrar el desarrollo y preservar el remanente como espacio abierto sin desarrollar.²⁰

9.

Proveer mecanismos para preservar tierras agrícolas

La preservación de los mejores terrenos para la agricultura y ganadería amerita una atención especial por varias razones. La mayor parte de los terrenos que están expuestos a la presión de desarrollo más fuerte son las mejores tierras agrícolas que están en las afueras de las áreas metropolitanas -estas tierras agrícolas son consideradas como óptimas porque tienen los suelos más fértiles, requieren una cantidad mínima de agregados químicos o de irrigación o porque se encuentran a la distancia más corta de los mercados o redes

de transporte. Sin duda, hay que dedicar esfuerzos especiales a la protección de las tierras agrícolas porque requieren menos servicios públicos que los proyectos de construcción y, de esta manera, redundan en un aumento del ingreso contributivo local neto.

Se pueden designar distritos agrícolas para apoyar y proteger la economía agrícola local de la presión urbanística y del desarrollo de segundos hogares.²¹ Eso es así porque en primer lugar no permiten usos inhóspitos de los terrenos -como los desarrollos suburbanos- y garantizan la suficiente cantidad de tierra cultivable como para sostener la infraestructura agrícola necesaria (como, por ejemplo, redes de distribución, suministro de equipo, etcétera.). Los distritos agrícolas pueden convertirse en más efectivos si se adopta un enfoque híbrido en la protección de terrenos agrícolas, que incluye mecanismos del mercado para preservar estos terrenos.²² Lugares como Lancaster County en Pensilvania y Marin County en California han combinado con mucho éxito la designación de distritos agrícolas con los programas de compra de programas de servidumbres de conservación agrícola (purchase of agricultural conservation easement [PACE]). Estas estrategias funcionan si se usan los distritos agrícolas para proteger el terreno agrícola a corto plazo, mientras se buscan los fondos a través de un programa PACE para comprar eventualmente las servidumbres agrícolas.

10.

Crear alianzas con organizaciones no gubernamentales para comprar y proteger terrenos

Hay fundaciones, fideicomisos de terrenos y otras entidades públicas y sin fines de lucro cuyo objetivo principal es muchas veces la preservación de espacios de importancia natural, cultural o histórica.²³ Estas entidades pueden ser especialmente útiles para crear coaliciones, asistir en la legislación sobre usos de terrenos y asesorar a comunidades en torno a recomendaciones de políticas públicas. Los gobiernos locales debieran apoyar a estas organizaciones por medio de financiamiento y esfuerzos de concienciación de los ciudadanos sobre la misión de las mismas.

Además, estas organizaciones pueden ayudar en la compra de espacios abiertos. Los fideicomisos de terrenos operan en el ámbito local y regional con el propósito de adquirir y proteger terrenos de valor ecológico, recreativo, histórico y como espacio abierto. Según indica la Land Trust Alliance, hay 1,200 fideicomisos de terrenos que operan en los Estados Unidos de Norteamérica. Estos fideicomisos pueden rescatar espacios abiertos de una forma y con una rapidez que no siempre son viables para gobiernos. Por ejemplo, organizaciones como el Trust for Public Lands y el Nature Conservancy pueden fungir como agentes intermediarios de compra de terrenos adquiriendo la propiedad, traspasándola a la jurisdicción local y esperando entonces que se apruebe el financiamiento local.²⁴ Así, la ciudad de Tucson en Arizona pidió al Fideicomiso de Terrenos Públicos que comprara una porción montañosa escénica con vista al centro urbano, que estaba puesta en venta por una institución de ahorro y crédito. Los funcionarios del ayuntamiento trataron de incluir el costo de la propiedad en el nuevo presupuesto, pero no podían comprometer legalmente los fondos. Fue entonces que el fideicomiso compró la propiedad para la ciudad y se le reembolsó el costo de la misma en el próximo ciclo presupuestario.

Por ser organizaciones sin fines lucrativos, los fideicomisos de conservación de terreno y otras organizaciones no gubernamentales pueden ayudar también a los dueños de terrenos a recibir exenciones contributivas si venden su propiedad por debajo de su valor en el mercado.

-
1. Economic & Planning Systems, *Regional Economic Analysis, Trends, Year 2000 and Beyond*, (Berkeley, Calif.: Economic & Planning Systems, 2000).
 2. John L. Crompton, Lisa L. Love, and Thomas A. More, "An Empirical Study of the Role of Recreation, Parks, and Open Space in Companies' (Re)Location Decisions", *Journal of Park and Recreation Administration*, 15, núm. 1 (1997): 37-58.
 3. En Salem, Oregón, se encontró que los terrenos contiguos a un cinturón verde valían alrededor de \$1,200 más por acre que los terrenos localizados a sólo 1,000 pies de distancia. Elizabeth Brabec, *On the Value of Open Spaces*, Technical Information Series, vol. 1, núm. 2 (Washington, D.C.: Scenic America, 1992), 5.
 4. Por ejemplo, un estudio encontró que comunidades en Nueva Jersey ahorrarían en 20 años \$1.3 mil millones en gastos para la infraestructura evitando el desarrollo desparramado y no planificado de los terrenos. Para detalles, véase Center for Urban Policy Research en la Edward J. Bloustein School of Planning and Public Policy, Rutgers, The State University of New Jersey, *The Costs and Benefits of Alternative Growth Patterns: The Impact Assessment of the New Jersey State Plan* (Brunswick, N.J.: Rutgers, 2000).
 5. Por ejemplo, en el caso de que se desarrollasen las cuencas hidrográficas en el norte del Estado y se perdiese el servicio de tratamiento de las aguas contaminadas por el ecosistema, se estimó que el costo de construcción de una nueva planta de filtración para la Ciudad de Nueva York ascendería a \$ 6 a 8 mil millones. Steve Lerner y William Poole, *The Economic Benefits of Parks and Open Space: How Land Conservation Helps Communities Grow Smart and Protect the Bottom Line* (Washington D.C.: Trust for Public Land, 1999).
 6. Phyllis Myers y Robert Puentes, *Growth at the Ballot Box: Electing the Shape of Communities in November 2000* (Washington, D.C.: Brookings Institution, Center on Urban and Metropolitan Policy, 2001).
 7. Edward Thompson, conversación telefónica con el autor, 4 de diciembre de 2001.
 8. Robert Marriot, Charles Loehr y Karl Moritz, *Managing growth with Performance Standards in Montgomery County, Maryland*, Planners Advisory Service, no. 461 (Chicago, Ill.: American Planning Association, 1996), 19-21.
 9. www.state.nj.us/pinelands/density.htm.
 10. www.governor.state.ut.us/planning/CriticalLands/white.htm#Introduction.
 11. www.dnr.state.md.us/pos.html.
 12. www.ci.boulder.co.us/openspace/.
 13. Cyntia Nickerson, "Smart Growth: Implications for Agriculture in Urban Fringe Areas", *Agricultural Outlook*, April 2001 (Washington, D.C.: U.S. Department of Agriculture, Economic Research Service, 2001), 27. Disponible en la red cibernética en www.ers.usda.gov/publications/agoutlook/april2001/AO280g.pdf.
 14. www.op.state.md.us/smartgrowth/smartfa.htm.
 15. www.greeninfrastructure.net/Intro/Mission-WorkingGroup.htm.
 16. www.co.dane.wi.us/parks/open%20space/body.htm#past_plans.

17. Kathy Blaha y Peter Harnik, *Opportunities for Smarter Growth: Parks, Greenspace and Land Conservation*, Translation Paper núm. 3 (Miami: Funders Network for Smart Growth and Livable Communities, 2000), 6.
18. www.co.dane.wi.us/parks/parkhome.htm.
19. Randall Arendt, "Open Space Zoning: What It Is and Why It Works", en *Planning Commissioners Journal*, núm. 5 (1992): 4. Disponible en www.plannersweb.com/articles/are015.html.
20. Dan Benson, "Motivating Developers to Maintain Countryside", *Milwaukee Journal Sentinel*, 10 de marzo de 2001.
21. Tom Daniels and Deborah Bowers, *Holding our Ground: Protecting America's Farms and Farmland* (Washington, D.C.: Island Press, 1997).
22. Edward Thompson, *Agricultural Sustainability and Smart Growth: Saving Urban Influenced Farmland*, Translation Paper núm. 5 (Miami: Funders Network for Smart Growth and Livable Communities, 2001). Disponible en la red cibernética en www.fundersnetwork.org/usr_doc/agriculture%20paper%2.pdf.
23. John B. Wright, "Land Trusts in the USA", *Land Use Policy*, vol. 9, (abril 1992): 83.
24. Harold Henderson, "Open Space: How to Get It and Keep It", *Planning*, vol. 4, núm. 9 (noviembre 1990): 5-6.

Capítulo Siete

FORTALECER Y DIRIGIR EL DESARROLLO DE LOS TERRENOS HACIA COMUNIDADES EXISTENTES

Durante los años después de la Segunda Guerra Mundial, las comunidades urbanas que se expandieron rápidamente en la periferia solían experimentar desinversión en el centro urbano y en la periferia suburbana inmediata a dicho centro, según la gente los abandonaba para mudarse a los nuevos desarrollos dispersos y de baja densidad en la periferia urbana. Este patrón de desarrollo de terrenos tuvo efectos dramáticos sobre la viabilidad económica y social de muchas jurisdicciones importantes. Además, resultó en impactos significativos en el ambiente natural debido a la construcción en terrenos abiertos, lo que redujo los hábitats de animales, degradó los recursos hídricos y la calidad de agua e influenció la selección del medio de transportación -y con eso, eventualmente, degradó la calidad de aire- y agravó la amenaza del cambio climático global.¹ Las comunidades ponen ahora en duda el paradigma económico y ambiental de abandonar los vecindarios, las aceras y los servicios de agua y alcantarillados en los centros urbanos y los antiguos suburbios, sólo para volver a construirlos más afuera.

El desarrollo inteligente dirige el crecimiento hacia las comunidades que cuentan con infraestructura para utilizar los recursos que brindan los vecindarios existentes y conservar el valor de la inversión pública y privada. Al fomentar el desarrollo en áreas urbanas existentes, las comunidades se benefician de una base contributiva más fuerte, una mayor cercanía a los lugares de trabajo y servicios, una mayor eficiencia de los terrenos y de la infraestructura ya desarrollados, una menor presión de desarrollo en las áreas periferales y la preservación de los terrenos agrícolas y espacios abiertos. Además, el proceso de incrementar el desarrollo en comunidades existentes puede maximizar el uso de superficies impermeabilizadas y, de este modo, mejorar la calidad del agua en el ámbito local y regional, y puede crear oportunidades para más opciones de transportación, lo que reduciría la cantidad de millas recorridas en vehículo y, en última instancia, mejoraría la calidad del aire en la región. A menudo los vecindarios existentes pueden acomodar una gran parte del crecimiento necesario mediante proyectos de relleno, el redesarrollo de *brownfields* y la rehabilitación de edificaciones existentes. Un estudio hecho en el año 1996, por ejemplo, encontró que los *brownfields* en Detroit, Chicago, Milwaukee y Cleveland podían absorber entre 1 y 5 años de desarrollo residencial, entre 10 y 20 años de desarrollo industrial o entre 200 y 400 años de espacio para oficinas.²

Sin embargo, hay una serie de obstáculos que desalientan el desarrollo de los terrenos en las comunidades existentes, entre los que figuran los planes detallados de zonificación, las normas legales y las políticas gubernamentales, así como los subsidios para los contribuyentes que fomentan la construcción en la periferia suburbana y en las áreas verdes. Además, la construcción en las áreas verdes sigue siendo atractiva para los proyectistas por la comodidad de acceso y de la construcción, el costo más bajo de los terrenos y el potencial de crear un predio más grande. Muchas veces es más fácil cumplir con los requisitos de zonificación típicos en la periferia suburbana porque estas áreas suelen tener pocos tipos de estructuras a las que una construcción nueva se tenga que atemperar y hay relativamente pocos residentes que puedan oponerse a los inconvenientes y problemas creados por una construcción nueva. Finalmente, el sector público subsidia

muchas veces el costo de la construcción en las áreas verdes al proveer las redes viales, las alcantarillas y los acueductos y a través del uso de las tarifas a base del costo promedio, lo que puede subestimar el costo real por unidad de la expansión urbana.

Existe una variedad de opciones para empezar a crear un equilibrio entre la construcción en áreas verdes y los proyectos de relleno, y ayudar a encaminar las inversiones nuevas hacia el fortalecimiento de los vecindarios existentes. Los esfuerzos para aumentar el desarrollo en comunidades existentes se tienen que implantar con miras a crear un crecimiento que mejore la calidad de vida de los residentes y, a la misma vez, cree beneficios para los inversionistas nuevos. A medida que los proyectistas se enteren de las experiencias lucrativas que sus competidores hayan tenido con los proyectos de relleno, el mercado va a identificar cada vez más maneras de redirigir los recursos hacia las comunidades existentes. Las políticas presentadas a continuación están diseñadas para atender algunos de esos problemas y presentar ideas y herramientas a los funcionarios gubernamentales locales y estatales para fortalecer y encaminar el desarrollo hacia las comunidades existentes.

I.

Fortalecer los programas locales y estatales de redesarrollo de *brownfields*

Se estima que existen 500,000 *brownfields* en todo el territorio nacional.³ Los *brownfields* son propiedades comerciales e industriales abandonadas, desocupadas o de poca utilización y aprovechamiento, por la presencia o posible presencia de riesgos de contaminación ambiental. En las comunidades existentes, los *brownfields* representan oportunidades de desarrollo sin explotar y muchas veces actúan como impedimento de la revitalización de la comunidad. La incertidumbre sobre el alcance del daño ambiental, el costo de las medidas de remediación y el riesgo para los dueños futuros de tener que responder por algún daño, actúan como obstáculo de inversión nueva para los dueños, proyectistas y prestamistas y, además, pueden ser motivo para que los nuevos proyectos de construcción se ubiquen en lugares menos problemáticos en la periferia suburbana.

Los programas de redesarrollo de *brownfields* pueden ayudar a que estos solares estén disponibles para reutilización. A estos fines, casi todos los estados han aprobado legislación que aclara y limita la responsabilidad de los compradores prospectivos, los prestamistas, los dueños de la propiedad y otros en cuanto a su asociación con las actividades en un *brownfield*. Además, muchas comunidades han creado plazas para coordinadores locales y estatales de redesarrollo de *brownfields*, cuya función es recopilar información sobre los lugares, facilitar evaluaciones de los mismos, mercadearlos a proyectistas potenciales y coordinar los esfuerzos de remediación con la agencia de protección ambiental estatal. En los estados y las ciudades donde se ha establecido un programa de redesarrollo de *brownfields*, estos esfuerzos se pueden fortalecer para mejorar la efectividad de los programas existentes, mejorar la coordinación con otros participantes en esta área de trabajo, mejorar los esfuerzos de remediación y mejorar la gestión de apoyo por parte de los funcionarios y ejecutivos en las altas esferas gubernamentales para estimular el redesarrollo de los *brownfields*.

EJEMPLO PRÁCTICO:

El St. Paul Port Authority Brownfields Redevelopment Program (Programa de Redesarrollo de *brownfields* de la Autoridad de los Puertos de St. Paul) en Minnesota tiene más de 50 lugares que necesitan ser redesarrollados. Debido a sus escasos recursos, la Autoridad de los Puertos selecciona los lugares a remediar de acuerdo con el costo del redesarrollo, la configuración del lugar y una serie de indicadores sociales, tales como tasa de desempleo, viviendas desocupadas y porcentaje de propiedades para arrendamiento. Se da el terreno redesarrollado a empresas, que llegan a un acuerdo con la Autoridad de los Puertos para seguir haciendo negocios en St. Paul y atraer otras empresas a hacer lo mismo. El acuerdo incluye también criterios relacionados con el uso eficiente de energía, garantías de empleos para los residentes de St. Paul, y sueldos con los que se puede vivir. El programa es un éxito: Para cada oferta disponible, la Autoridad de los Puertos tiene tres o cuatro empresas que compiten por el lugar. Este programa ha generado más de 2 millones al año en impuestos sobre la propiedad, más de 1,500 empleos en comunidades de escasos recursos y 900,000 pies cuadrados de espacio para construir en lotes abandonados.

2.

Adoptar una política de “repáralo primero” (“*fix-it-first*”) que dé trato preferencial a mejoras en las estructuras existentes

Las inversiones públicas en infraestructura, tales como carreteras, autopistas, sistemas de acueductos y alcantarillados, alumbrado y escuelas y otros edificios públicos, representan una parte significativa de los gastos públicos anuales. Los gobiernos locales y estatales sugieren prioridades para la localización de los desarrollos nuevos cuando las administraciones han permitido que por un lado se deteriore la infraestructura en comunidades existentes mientras que, por el otro, se invierte en comunidades en la periferia suburbana. Por no reparar esta infraestructura, los gobiernos locales se causan un problema fiscal más grande por cada año que no atiendan los problemas de mantenimiento. Por ejemplo, el dueño de una casa invierte tiempo y dinero en los trabajos de mantenimiento como una rutina para evitar los gastos de reparaciones costosas posteriores, y es posible que lleve a cabo modificaciones o ampliaciones de la casa para poder satisfacer mejor las necesidades cambiantes de la familia. Estos trabajos de mantenimiento y la ampliación que efectúa el dueño, con el tiempo, redundan en la maximización del valor de la inversión inicial (i.e. de la vivienda) y son muchas veces más baratos que la compra de una casa nueva. La política de “repáralo primero” aplica el mismo principio a las inversiones públicas. Asignan recursos para respaldar las obras de mantenimiento y las mejoras en las estructuras e instalaciones existentes. Eso ayuda a conservar el valor de las inversiones del sector privado y a poner a las comunidades en mejores condiciones como para atraer la inversión privada en proyectos nuevos de construcción y rehabilitación.

No obstante, es posible que las fórmulas actuales de financiamiento estatales o federales representen un obstáculo a estas políticas. Al igual que en el caso de la construcción de escuelas, es posible que los proyectos de reparación de los bienes existentes que excedan un nivel de costo determinado (algún porcentaje del costo de la construcción nueva) no se aprueben y se favorezca la construcción nueva. Algunos estados, sin embargo, encontraron la voluntad política para superar estas barreras. Por ejemplo, Nueva Jersey siguió el principio de “repáralo primero” al establecer el requisito de atender primeramente las necesidades de mantenimiento en las carreteras existentes antes de construir carreteras nuevas.

La Gobernadora de turno Christine Todd Whitman asignó \$30 mil millones en un período de 12 años para extensas reparaciones a las autopistas estatales y a la infraestructura de transportación colectiva, mejoras en el ámbito de seguridad en las autopistas y en las vías peatonales, e iniciativas ferroviarias nuevas para mejorar la movilidad regional. La consideración fundamental detrás de esta iniciativa era el costo económico, social y ambiental de permitir aun más el deterioro de la infraestructura existente. Como dijo la Gobernadora Whitman: “Hemos aplazado la reparación o el reemplazo [de nuestra infraestructura de transportación] por demasiado tiempo. Estamos acercándonos rápidamente a un punto crítico.”

3.

Instituir la distribución regional de la base contributiva (*regional tax-base sharing*) para reducir la competencia entre las jurisdicciones y apoyar las escuelas e instalaciones de infraestructura a través de toda la región

Los problemas fiscales de las jurisdicciones individuales pueden ser motivo de mucha competencia a través de una región por atraer más desarrollo comercial de venta al detal, de entretenimiento y de hotelería mientras se desatiende la construcción de viviendas. La recaudación de contribuciones sobre la propiedad residencial, por lo general, no cubre la totalidad del costo que conlleva la prestación de los servicios públicos excepto en las áreas de más alto ingreso. Lo contrario sucede en el caso del desarrollo de comercios de venta al detal y de servicio que generan ingresos por concepto de impuestos sobre las ventas que entran directamente en las arcas locales porque la mayoría de las leyes estatales vuelven a dirigir los ingresos contributivos a las jurisdicciones donde se ha dado la venta. Las luchas de licitación que se desatan entre las jurisdicciones, las llevan a ofrecer una amplia gama de exenciones e incentivos contributivos a las empresas nuevas.⁴ Cuando una comunidad avala un nuevo centro comercial con incentivos costosos -como terrenos sin desarrollar, descuentos contributivos o proyectos de construcción de carreteras- otras comunidades de la misma región están obligadas a ofrecer a sus centros comerciales incentivos por igual para no perder capacidad competitiva. Este tipo de competencia regional puede acelerar el desarrollo de los terrenos en la periferia porque en la mayoría de los casos, el nuevo centro comercial o el almacén grande de venta al detal usará terrenos sin desarrollar y, por consiguiente, requerirá carreteras nuevas, infraestructura y lotes más grandes para la construcción. Además, esta competencia crea una desigualdad fiscal entre las jurisdicciones que logran atraer los comercios y aquellas que no lo hacen o que no pueden hacerlo.

La distribución regional de la base contributiva permite que los ingresos recaudados (en su mayoría contribuciones sobre la propiedad o impuestos sobre las ventas) sean distribuidos entre el lugar donde se haya generado y otros lugares de la región de acuerdo con su extensión, su población y otros criterios de disparidad. El mecanismo de distribuir la base contributiva parte de la premisa de que la competencia entre jurisdicciones para obtener actividad económica significa a largo plazo una pérdida para todos los gobiernos involucrados. La distribución de la base contributiva responde al hecho de que tanto las causas como los beneficios del crecimiento suelen ser fenómenos regionales. El uso de esta herramienta puede, por ejemplo, asegurar que todas las escuelas trabajen juntas para preparar una fuerza laboral bien capacitada para la próxima ola de expansión económica. Además, distribuye los beneficios del comercio al detal regional, por ejemplo, entre los muchos lugares que proveen la clientela y ayuda de esta manera a generar ingresos contributivos.

Este enfoque de distribuir la base contributiva genera mejores recursos en toda una región y puede contribuir significativamente al fortalecimiento de las comunidades que quizás estén sujetas a una reducción en la inversión o a un estancamiento del crecimiento económico. Al minimizar la competencia regional por el

establecimiento de proyectos comerciales y empresariales grandes, como centros comerciales y oficinas centrales, el mecanismo de distribuir la base contributiva puede asegurar que se dé el nuevo desarrollo donde sea lo más sensato y no meramente porque aumente la base contributiva de una jurisdicción.

Hay estados que han implantado variaciones de este concepto básico. En Minnesota, por ejemplo, se están distribuyendo las contribuciones sobre la propiedad comercial entre los gobiernos del área de Minneapolis y St. Paul y, de esta forma, se está aliviando la crisis fiscal de las comunidades en deterioro de esta área. La distribución de la base contributiva puede también reducir la presión de expansión que sienten las comunidades de tener que cubrir el costo de la deuda local mediante el crecimiento y, a la misma vez, puede reducir los incentivos fiscales que promueven los desarrollos de baja densidad.⁵ El Estado de Texas ofrece, además, una variación en la distribución de los ingresos contributivos que consiste en cinco opciones para dividir los recursos entre los distritos con propiedades empresariales de alto costo. Esto incluye, por ejemplo, compartir la recaudación de sus contribuciones sobre la propiedad directamente con otros distritos o acordar enviar el excedente de las recaudaciones al gobierno estatal para que se divida entre los distritos escolares de escasos recursos.⁶ En Colorado, los pueblos vecinos de Windsor y Severance acordaron dividir entre ellos las recaudaciones obtenidas de las actividades comerciales a lo largo del corredor de la Autopista 392 que pertenece a ambos pueblos y, de esta forma, ambos ahorraron el dinero y el esfuerzo que conlleva el intento de atraer empresas a su jurisdicción a costa del vecino.⁷

EJEMPLO PRÁCTICO:

Cuando Wisconsin evaluó la implantación de un sistema regional de distribución de la base contributiva, estudió la experiencia de la región de los Twin Cities de Minnesota. El modelo utilizado en los Twin Cities desde el 1971 asigna en un sólo barril el 40 por ciento del crecimiento de sus contribuciones base sobre la propiedad comercial e industrial. Luego, distribuye los fondos de este barril entre aquellas comunidades en la región que tienen una base contributiva comercial e industrial por debajo del promedio. Por su participación en este plan, las jurisdicciones tienen menos razones para competir entre ellas por las oportunidades de desarrollo económico. Sin embargo, Wisconsin encontró que la debilidad de este enfoque descansa en el aumento de las contribuciones base desde el 1971, en vez de basarse en el valor total de estas propiedades, y que no incluye las propiedades residenciales, por lo que crea beneficios desproporcionados para las áreas residenciales de alto costo que no tienen actividades comerciales o industriales. Para más información sobre este programa, véase el lugar cibernético www.lafollette.wisc.edu/reform/Issues/Tax-Base_Sharing_Model.htm.

4.

Aplicar una tasa dividida a la contribución sobre la propiedad (*split-rate property tax*) para estimular el desarrollo en terrenos vacantes o deteriorados dentro de las comunidades existentes

Las normas que rigen la contribución sobre la propiedad que calcula el porcentaje de la contribución sobre el terreno y las mejoras en igual proporción, pueden ser un impedimento para lograr que se hagan mejoras en las estructuras existentes o que se añadan edificios en solares vacíos que pueden utilizarse. Es posible que los dueños entiendan que la mayor base contributiva que se aplica a su propiedad -y la obligación contributiva que resulta de ella- exceda el valor económico añadido por las mejoras de la propiedad. Como resultado, los terrenos vacantes o subutilizados se quedan así hasta que cambien las consecuencias económicas de las

mejoras, lo que los hacen sujetos a la especulación. Esto es particularmente problemático en las áreas afectadas por desinversión donde hay menos posibilidades de inversión rentable para las empresas, y donde la concentración de las propiedades subutilizadas puede agravar el abandono y el deterioro.

La contribución dividida sobre la propiedad transfiere el peso contributivo al terreno y lo resta de las mejoras, lo que disminuye la carga contributiva asociada a la mejora de los terrenos. Además, aumenta las consecuencias tributarias asociadas con dejar los terrenos vacantes improductivos. En el caso de la aplicación de una tasa contributiva dividida, hay más incentivos para los dueños de edificios para que den el uso productivo óptimo a su terreno (atemperado a los requisitos de zonificación y construcción). La tasa contributiva dividida fomentaría entonces el desarrollo en los solares que anteriormente fueron obstáculos del redesarrollo en los vecindarios existentes.

EJEMPLO PRÁCTICO:

Algunas jurisdicciones en Pensilvania aplican la contribución dividida sobre la propiedad (*split-rate property tax*). En el caso de Pittsburgh, donde los impuestos asociados con las mejoras ascendían a la mitad de las contribuciones sobre el terreno, la proporción bajo la reforma de contribución dividida cambió a sólo una sexta parte de la contribución calculada para el terreno. Los resultados han sido significativos. Un análisis publicado en el *National Tax Journal* en marzo del año 1997 reveló que, a pesar de los efectos económicos dramáticos asociados con el empeoramiento de la industria de acero, el desarrollo en Pittsburgh era sustancialmente mayor en comparación con otras ciudades del cinturón cederúrgico que aplicaban una tasa contributiva tradicional.

5.

Ubicar los edificios públicos en comunidades existentes en vez de usar áreas verdes

La inversión pública en los edificios públicos, incluso en las estructuras históricas, puede ser un factor importante en el desarrollo de una comunidad. La ubicación de los edificios públicos es un indicio de las prioridades de desarrollo de una jurisdicción y la localización determina la accesibilidad para los residentes a los servicios gubernamentales que albergan estos edificios. Además, una variedad de servicios privados, como servicios legales y de asuntos de interés social, pueden aprovechar la cercanía de sus oficinas a las propiedades gubernamentales, tales como los tribunales y las cámaras legislativas.

Con la ubicación de los edificios públicos (por ejemplo bibliotecas, propiedades gubernamentales y escuelas) en las áreas donde hay infraestructura, las administraciones locales y estatales envían un mensaje a la ciudadanía en general en el sentido de que estas áreas representan buenas oportunidades de inversión. Los edificios públicos actúan como presagios que vaticinan la revitalización en una comunidad deprimida donde hay pocas oportunidades de empleo o donde persiste la falta de servicios. Finalmente, la ubicación de las propiedades gubernamentales representa una oportunidad de trascender el mero mantenimiento de la calidad de los servicios públicos en una comunidad al añadir servicios que anteriormente no estaban disponibles o accesibles a los residentes locales. El gobierno federal reconoce la importancia de la ubicación de los edificios públicos. Como muestra del reconocimiento del papel crucial que desempeña la ubicación de los edificios públicos en el desarrollo de las comunidades, se presentó legislación federal ante el Congreso Número 107 que enfatiza en la ubicación de los edificios de correo en los cascos de los centros urbanos.

6.

Hacer un sondeo de los solares vacíos para evaluar y establecer las prioridades de redesarrollo de estos solares y de los *brownfields*

Los lugares seleccionados para proyectos de relleno presentan una serie de retos para los proyectistas futuros, contrario a los lugares verdes sin desarrollar. Las percepciones y realidades de la oposición comunitaria, la contaminación ambiental, los problemas con la parcelación de los terrenos, el acceso al lugar, los requisitos de conformidad del diseño y los estándares de los niveles de servicio de la infraestructura son factores que pueden desalentar el desarrollo que hace falta para poder fortalecer a las comunidades existentes. Las comunidades pueden atraer la inversión en proyectos de relleno si identifican los lugares preferenciales para redesarrollo -aquellos que prometen redundar en el máximo beneficio económico, ambiental o fiscal- y entonces eliminan los obstáculos que impiden que se dé la inversión en el lugar.

Las comunidades pueden ser previsoras en la atención de estas preocupaciones mediante la realización de un sondeo de los espacios urbanos desocupados o abandonados en los cuales se identifican las respuestas a las siguientes interrogantes críticas:⁸ ¿Está lista la comunidad para aceptar proyectos de relleno y cuáles serían las inquietudes principales de los residentes? ¿Incluye la visión a largo plazo del plan maestro (y código de zonificación correspondiente) proyectos de relleno y encuentra la misma apoyo a través de la inversión pública en los proyectos corolarios de infraestructura? ¿Se hace un intento de asegurar que el proyecto de relleno se construya atemperado al carácter de la comunidad? ¿Tiene la comunidad un sistema de transporte colectivo o existen planes para instalarlo y cuáles son las implicaciones de los desarrollos nuevos en relación con la necesidad de estacionamientos? ¿Está la comunidad dispuesta a invertir financieramente en proyectos de relleno en los casos en que la inversión privada por sí sola no es suficiente como para cubrir los costos del desarrollo? ¿Apoya, propicia, permite o prohíbe la zonificación los usos mixtos y qué se necesita para atender mejor las necesidades actuales? Por último, ¿hay guías de diseño o prototipos de proyectos que aclaren las prioridades de la comunidad en cuanto al desarrollo que desea? Las respuestas a estas interrogantes y la implantación de los cambios necesarios para vencer cualesquiera obstáculos que puedan surgir, pueden allanar el camino del redesarrollo de los lugares de relleno importantes y los *brownfields*.

7.

Facilitar programas que propicien la renovación y rehabilitación de las viviendas y los vecindarios

La rehabilitación de las viviendas existentes es un elemento fundamental para el fortalecimiento de los vecindarios existentes. Al crear incentivos y herramientas para que los dueños de una vivienda hagan mejoras en el hogar, se pueden mejorar visiblemente los vecindarios. Estas herramientas abren el camino a los residentes a adaptar sus viviendas a las necesidades cambiantes y a permanecer en la comunidad como fuerza estabilizadora a largo plazo. Además, la rehabilitación y la renovación constituyen un renglón grande, y generalmente estable de la economía local, sobre todo en épocas de recesión.

Las jurisdicciones que quieren propiciar la renovación y la mejora de las viviendas pueden ofrecer fondos, préstamos de bajo costo, reducciones contributivas u otros incentivos para que los dueños de una propiedad hagan mejoras. Las jurisdicciones pueden también plantearse una evaluación de los códigos vigentes de construcción para asegurarse de que los requisitos de seguridad en todos los tipos de edificación sean

razonables. Nueva Jersey, por ejemplo, encontró que a raíz de sus códigos de construcción, la renovación de las propiedades más viejas no era viable y adoptó un subcódigo de construcción que aplica específicamente a la rehabilitación (ver Principio 3, Política 8 para más información).

EJEMPLO PRÁCTICO:

Cuyahoga County en Ohio utilizó la estrategia ampliamente disponible, pero subutilizada, de invertir ingresos contributivos en ayudas a los dueños de una vivienda suburbana cerca del centro de la ciudad (Cleveland) para hacer mejoras en su hogar -depósitos eslabonados (*linked deposits*). La ley faculta al tesorero del Condado a invertir hasta un 10% del total de las rentas por concepto de contribución sobre la propiedad en los bancos participantes, a una tasa de interés que esté por debajo del nivel del mercado (pero que no exceda el diferencial de 3 por ciento). A cambio, los bancos tienen que comprometerse a transferir el ahorro a los prestatarios en forma de préstamos de bajo interés para la rehabilitación y la renovación. Se estima que alrededor de dos terceras partes de los tesoreros de los condados en todos los estados tienen esta facultad, lo que convierte esta estrategia en un recurso enorme sin explotar para revitalizar los vecindarios y mejorar la calidad de vivienda.

El Housing Enhancement Program (Programa de Mejoras al Hogar) de Cuyahoga County está disponible para todos los dueños de una casa -independientemente de su ingreso- que residan en un suburbio cerca de Cleveland donde el valor de los inmuebles haya aumentado anualmente en menos de dos por ciento durante los últimos 15 años. Al anticipar entre \$1.2 y \$2 millones en intereses, se estima que el Condado pone a disposición alrededor de \$40 millones para mejoras en 4,000 hogares en un período de dos años. Como resultado de esto, los residentes de los vecindarios establecidos pueden adaptar y mejorar sus viviendas para que respondan a sus necesidades cambiantes. Este programa reduce así la demanda por la construcción de nuevas viviendas en la periferia urbana. Se está invirtiendo capital nuevo en los vecindarios que, de otra manera, tienen poco o ningún aumento en su valor. El Condado se beneficia también. Se espera que a raíz de las mejoras, los ingresos anuales por concepto de contribuciones sobre la propiedad aumenten por \$400,000.

8.

Apoyar organizaciones con base comunitaria dedicadas a la revitalización de las vecindades

El costo de redesarrollar los terrenos y los edificios está subiendo no sólo por el costo de los materiales y la labor, sino también por el afán de lucro del proyectista. En las comunidades a través de todo el país hay miles de corporaciones de desarrollo comunitario (CDC) u otras corporaciones con base comunitaria (CBC) que cumplen la función de desarrolladores sin fines de lucro de propiedades residenciales y comerciales. Como resultado, éstas pueden crear proyectos viables de bajo costo a través de contribuciones públicas, privadas y en especie que, de otra manera, no estarían disponibles para el inventario de edificaciones de una comunidad. Estas entidades sin fines lucrativos tienen una vasta experiencia en desarrollos en el ámbito vecinal. Muchas veces pueden componer acuerdos complejos para el financiamiento de proyectos de desarrollo -que integran hasta una docena o más fuentes de financiamiento- lo que pocos proyectistas estarían dispuestos a hacer debido al afán de lucro.

El respaldo a estas organizaciones comunitarias a través de recursos financieros, asistencia técnica o tiempo en la agenda social de los que toman las decisiones, garantiza que se utilicen los recursos públicos para proyectos costo efectivos y de interés social. Este respaldo aumenta las posibilidades de que los recursos públicos se utilicen en los proyectos que reflejan las prioridades particulares de una comunidad. Las corporaciones comunitarias de desarrollo y otras corporaciones con base comunitaria a menudo responden y tienen que rendir cuentas a miembros de la comunidad, lo que no hacen muchas otras entidades. Los miembros de la Junta de Directores y los empleados de estas entidades sin fines de lucro viven muchas veces en los mismos vecindarios, por lo que se asegura que las actividades que la entidad trata de implantar ayuden a mejorar la calidad de vida de todos los residentes.

EJEMPLO PRÁCTICO:

El National Neighborhood Coalition, una organización de corporaciones de desarrollo comunitario y con base comunitaria afiliadas que están trabajando con una variedad de temas, ha elaborado diez principios de desarrollo inteligente para los vecindarios. Estos principios complementan los del Smart Growth Network y responden a las necesidades y los recursos de las organizaciones con base comunitaria. Para más información, véase www.neighborhoodcoalition.org.

9.

Crear incentivos económicos para motivar a los empresarios y a los dueños de un hogar a ubicarse en las áreas que tienen infraestructura

Muchas veces la inversión pública puede influenciar la inversión privada. En algunos casos, la inversión pública puede proveer la infraestructura necesaria para atraer el desarrollo deseado. Sin embargo, es posible que se requieran incentivos económicos adicionales para lograr que el sector empresarial y los proyectistas concentren su atención en una comunidad determinada. Esto ha sido la experiencia en el caso de los modelos exitosos para el desarrollo de zonas y distritos particulares, como los distritos de mejora comercial, los distritos históricos, los Main Street Programs (programas de rehabilitación de la calle principal) y los programas del gobierno federal de Empowerment Zone / Enterprise Community (Zona de Autogestión/Comunidad Empresarial) que han tenido muy buenos resultados.

Hay una amplia gama de incentivos económicos que se pueden ofrecer a los proyectistas y dueños de propiedades. Por ejemplo, las jurisdicciones pueden ofrecer términos crediticios favorables a través de la emisión de bonos; la asignación de fondos o préstamos a base del aumento de impuestos recaudados (*tax-increment financing*) o a base de ingresos contributivos especiales; reducciones, créditos o exenciones contributivas; el ofrecimiento de bonos de densidad u otras excepciones de zonificación; la aceleración de trámites de permisos; o la cesión directa de terrenos o edificaciones públicas. Muchas veces, estos incentivos económicos pueden ser la fuente de un financiamiento eslabonado que torna viable las oportunidades de inversión en los vecindarios existentes. Finalmente, se puede atraer a los empleados locales a vivir en las comunidades existentes cerca de sus trabajos a través de iniciativas como la de “Vive cerca de tu trabajo” (ver Principio 1, Política 1 para más información).

10.

Modificar las prácticas de fijar tarifas promedio para las utilidades de manera que se contabilice mejor el costo de la expansión de infraestructura en las áreas verdes sin desarrollar

Los desarrollos de terrenos desparramados de baja densidad gozan generalmente del subsidio de los gastos asociados con las utilidades porque las tarifas se fijan a base del promedio del costo de prestar los servicios - en vez de tomar en consideración el costo real. La práctica de fijar una tarifa promedio se había establecido para poner a los residentes rurales en un plano de igualdad con los residentes urbanos, pero esta política está contribuyendo a la ocupación acelerada de los terrenos en la periferia urbana porque muchas veces los verdaderos costos de instalar la infraestructura allí no se pasan al proyectista o al consumidor final. Las empresas de servicio de Cable TV, energía eléctrica, teléfono, agua, gas y alcantarillados cobran por las conexiones nuevas a base de un costo promedio. Una compañía regional de Bell, por ejemplo, ha estimado que comparado con el costo de prestar el servicio a los clientes en el distrito comercial del centro urbano, el servicio residencial en el resto del área metropolitana es dos veces más caro y el servicio residencial en la periferia suburbana es diez veces más caro.⁹ Como todos los clientes pagan una tarifa promedio, los residentes en áreas urbanas con mayor densidad están subsidiando *de facto* aquellos que viven en la periferia suburbana. Las utilidades lineales, tales como cable TV, agua, alcantarillados, teléfono, y hasta la entrega del correo, no reflejan en sus tarifas la mayor eficiencia en servicios asociada con los desarrollos agrupados.

Ha sido difícil para las comunidades que se han dado cuenta de este problema, encontrar soluciones eficientes y equitativas. Es difícil valorar el verdadero costo marginal de la expansión de la infraestructura porque algunas inversiones de capital (como escuelas, instalaciones de tratamiento de agua y estaciones de bombeo) no se pueden ampliar paulatinamente. Por el contrario, requieren una sola inversión grande de capital para aumentar la capacidad para los usuarios presentes y futuros. No obstante, la ciudad de San Diego tiene un enfoque diferente. Ha establecido áreas de servicio designadas para exacciones por impacto, donde las áreas servidas por la infraestructura existente requieren menos exacciones que aquellas que no tienen infraestructura. Este enfoque escalonado de calcular las exacciones por impacto propicia los proyectos de construcción en las áreas que cuentan con servicios de infraestructura porque se cobra exacciones más bajas a los constructores de nuevas unidades. Por el contrario, las exacciones por impacto más altas (que están más cercanas al costo real) desalientan la construcción en áreas sin servicios de infraestructura.

EJEMPLO PRÁCTICO:

La ciudad de Sacramento ha elaborado una política pública para promover proyectos de relleno a través del ofrecimiento de créditos para las conexiones a alcantarillados de manera que cobra sólo \$900 por conexión a las residencias construidas en el centro urbano y la periferia del centro versus \$3,000 en las afueras de la ciudad.

Otros recursos:

- Northeast-Midwest Institute y Congress for the New Urbanism, *Strategies for Successful Infill Development* (Washington, D.C.: Northeast-Midwest Institute, 2001).

- Urban Land Institute, *Urban Infill Housing: Myth and Fact* (Washington, D.C.: Urban Land Institute, 2001).
 - Rober A. Simons, *Turning Brownfields into Greenbacks* (Washington, D.C.: Urban Land Institute, 1998).
 - Diane R. Suchman, *Developing Infill Housing in Inner-City Neighborhoods: Opportunities and Strategies* (Washington, D.C.: Urban Land Institute, 1997).
 - Center for Livable Communities, *Building Livable Communities: A Policy Makers Guide to Infill Development* (Sacramento, Calif.: Local Government Commission, 1995, 2001).
 - U.S. Environmental Protection Agency y Association of Metropolitan Planning Organizations (AMPO), *Redeveloping Brownfields with Federal Transportantion Funds* (Washington, D.C.: AMPO, 2001). Disponible también en http://smartgrowth.org/pdf/brownfields_tea21.pdf.
-
1. U.S.Environmental Protection Agency, *Our Built and Natural Environments: A Technical Review of Interactions between Land Use, Transportation, and Environmental Quality*, EPA 231-R-01-002 (Washington, D.C.: U.S.EPA, 2001).
 2. Robert A. Simons, *Brownfields Supply and Demand Analysis for Selected Great Lakes Cities* (Cleveland, Ohio, Department of Planning and Development, Cleveland State University, 1996), preparado para la U.S.Environmental Protection Agency.
 3. Robert A. Simons, *Turning Brownfields into Greenbacks* (Washington, D.C.: Urban Land Institute, 1998).
 4. Geoffrey Anderson, "Local Governments on Safari for Big Game", *On the Ground: the Multimedia Journal on Community, Design, and Environment*, vol. 2, núm. 2, (1996).
 5. Myron Orfield, *Metropolitics: A Regional Agenda for Community and Stability* (Washington, D.C.: Brookings Institution Press, 1997).
 6. Hat Hovey, "The Property Tax in the 21st Century", preparado para The Finance Project, mayo 1996. Disponible en www.financeproject.org/property.html.
 7. Michelle Kramer, *Smart Growth Hall of Fame 2001* (Colorado Sprawl Action Center, diciembre 2001).
 8. Resumen de Northeast-Midwest Institute y Congress for the New Urbanism, *Strategies for Successful Infill Development* (Washington, D.C.: Northeast-Midwest Institute, 2001).
 9. U.S. Congress, Office of Technology Assessment, *The Technological Reshaping of Metropolitan America* (Washington, D.C.: GPO, OTA-ETI-643, 1995).

Capítulo Ocho

PROVEER UNA VARIEDAD DE OPCIONES DE TRANSPORTACIÓN

Una meta clave del desarrollo inteligente de los terrenos es que la gente goce de una variedad más amplia de viviendas, comercios, comunidades y transportación. Las comunidades buscan aumentar esta variedad, sobre todo una gama más amplia de opciones de transportación como parte de un esfuerzo por mejorar los sistemas de transportación sobrecargados. La congestión del tránsito ha empeorado en todo el país. Mientras en el año 1982, el 65% de los viajes se hacían sin congestión en las vías, en el año 1997 sólo el 36% de los viajes en las horas pico fluía sin congestión. Por cierto, de acuerdo con el Texas Transportation Institute, la congestión del tránsito ha empeorado en los últimos años en casi todas las áreas metropolitanas importantes en los Estados Unidos de Norteamérica.

La ciencia del manejo y la predicción del tránsito ha empezado a reconocer lo que la ciudadanía ha observado hace años: la expansión de la capacidad vial se agota casi tan rápidamente como se construye. Estudios han comprobado ahora lo que en el mundo de la transportación se conoce como la “demanda inducida”: cuando se construyen nuevas carreteras grandes, la gente transita cada vez más en ellas para aprovechar la infraestructura nueva. Algunos estudios indican que entre un 60 y 90 por ciento de la capacidad vial nueva se agota a cinco años de la apertura de una carretera importante debido a los nuevos usuarios.¹ A corto plazo es posible que la gente deje de usar el transporte colectivo o deje de viajar en grupo en un solo automóvil (*carpool*) y opte por viajar individualmente en la nueva carretera, pero a largo plazo, debido al mejor acceso a las áreas periféricas, los patrones de desarrollo cambian para crear más crecimiento y tráfico nuevo en el área. En todas las regiones del país, los pronosticadores de viajes señalan que a menos que cambien las políticas y prácticas actuales, es poco probable que se alivie la congestión del tránsito.

Como respuesta, las comunidades han empezado a implantar nuevos enfoques en la planificación de la transportación, tales como coordinar mejor el uso de los terrenos con la transportación; aumentar la disponibilidad de servicios óptimos de transportación colectiva; crear multiplicidad, elasticidad y conexión en sus redes de transportación; y asegurar los enlaces con las instalaciones peatonales y de bicicleta, el transporte colectivo y las carreteras. En resumidas cuentas, combinan un enfoque multimodal de transportación con patrones de usos de terrenos que apoyen una gama más amplia de opciones de transportación.

Existen muchas políticas para ampliar las alternativas de transportación y se presentan algunas en esta sección para ayudar a las comunidades a identificar las oportunidades para mejorar su red de transportación. Como las demás políticas presentadas en este documento, estas se deben implantar en combinación con políticas paralelas para apoyar a los otros elementos del desarrollo inteligente.

I.

Proveer incentivos y financiamiento para los sistemas de transportación multimodal que incluyan usos de terrenos y desarrollos que les sirvan de apoyo

Mucha de la responsabilidad de planificar y financiar la transportación de la nación cae en los estados. Por esta razón, los estados pueden impactar directamente la combinación de los medios de transportación disponibles mediante la planificación y el financiamiento de un conjunto equilibrado de instalaciones de transporte peatonal, colectivo, automovilístico y de bicicleta. Empero, la efectividad de las inversiones depende en gran medida de la existencia de usos de terrenos que sirva de apoyo. Por ejemplo, las aceras sin destinos cercanos hacen que el traslado a pie sea una opción poco realista; el servicio de transporte colectivo en áreas de baja densidad poblacional es caro; y los usos de terrenos que segregan los desarrollos de viviendas de los centros de trabajo y las tiendas aumentan la congestión en las vías.

Los estados pueden mejorar la rentabilidad de sus inversiones en la transportación al asegurar que se coordine la transportación con el desarrollo de los terrenos. Los criterios para la selección de los proyectos deben dar preferencia a aquellos que demuestran usos de terrenos que apoyen el sistema de transporte (por ejemplo, servicio de transporte colectivo en las áreas cuyo desarrollo se orienta hacia el transporte colectivo o vías para bicicleta que conectan las áreas residenciales con las tiendas y las amenidades). Si los estados se comprometen con la asignación de fondos para dar seguimiento a la implantación de las partes del plan relacionadas con la transportación, pueden utilizar programas de asignación de fondos especiales como catalizadores para que los gobiernos puedan llevar a cabo una planificación integrada de los usos de terrenos y la transportación. Se pueden establecer requisitos o incentivos para el ordenamiento de áreas donde se contemplan expansiones significativas o instalaciones nuevas. Los estados pueden también otorgar incentivos y premios a las comunidades que garanticen rutas seguras para ir a la escuela y a las comunidades que ubiquen las escuelas en lugares peatonales.

Las comunidades pueden aprovechar la flexibilidad de la legislación federal de transportación para crear alianzas entre entidades públicas y privadas en torno a las inversiones de transportación y desarrollo. Por ejemplo, pueden usar los fondos de transportación para el redesarrollo de *brownfields* o pueden aprovechar políticas conjuntas para propiciar los desarrollos orientados hacia el transporte colectivo. Finalmente, los departamentos de transportación estatales pueden impulsar que sus propias oficinas y los gobiernos locales adopten políticas que permitan flexibilidad en las normas de diseño para las carreteras y las instalaciones peatonales, de bicicleta y de transporte colectivo con tal de que las mejoras y las instalaciones nuevas estén a tono con el carácter de las comunidades existentes.

EJEMPLO PRÁCTICO:

La Metropolitan Transportation Commission, la organización de planificación metropolitana del San Francisco Bay Area, impulsa que los gobiernos locales coordinen sus decisiones relacionadas con la transportación con los usos de terrenos a través del “Housing Incentive Program” (HIP [Programa de Incentivos para Viviendas]). HIP es un programa de asignación de fondos diseñado para maximizar la rentabilidad de la inversión pública en la infraestructura de transporte colectivo y fomentar el uso del mismo mientras atiende la escasez de vivienda de la región. En aquellas jurisdicciones que ubican los desarrollos de vivienda dentro de un radio, que se puede recorrer a pie, de alrededor de 500 m, HIP asigna fondos adicionales para mejoras relacionadas con la transportación, tales como paisajes viales, distritos de transporte colectivo (*transit villages*), instalaciones para bicicleta y plazas peatonales. En la medida que aumenta la densidad, HIP provee más fondos para el lugar: \$1,000 por habitación en proyectos de veinticinco unidades por acre, \$1,500 por habitación si hay cuarenta unidades por acre, y \$2,000 por habitación si hay sesenta unidades por acre. Para todas las unidades asequibles se otorgan \$500 adicionales por habitación. Para más información, véase www.mtc.ca.gov/projects/livable_communities/lcindex.htm.

2.**Modificar los estándares para los niveles de servicio de las vías de rodaje en las áreas que tienen servicio de transporte colectivo**

Las normas que rigen los requisitos para el nivel de servicio establecen el grado de congestión aceptable en una intersección o el segmento de una carretera. Una vez que se ha alcanzado este grado, suele requerirse que se detenga el desarrollo de los terrenos en las áreas circundantes o que se hagan mejoras a la carretera o en la intersección. Es posible que esta fórmula no aplique a todas las situaciones por igual. Algunos de los distritos de más movimiento y vitalidad económica en el país tienen congestión de tráfico en las vías. En muchos de los casos éste es precisamente un índice de su vitalidad, particularmente en el caso de ciudades y centros urbanos. Asimismo, un tráfico descongestionado que se mueve rápidamente puede ser una señal de que un distrito comercial en el centro urbano o una vecindad está en deterioro. Además, la aplicación estricta de las normas legales estatales para mejoras posiblemente no sea adecuada en las áreas que tienen un óptimo servicio de transporte colectivo. En estas áreas, la dependencia de un estándar para los niveles de servicio de las vías de rodaje no toma en consideración la accesibilidad provista por el servicio de transporte colectivo.

Para las áreas que cuentan con transporte colectivo se necesita probablemente alguna combinación de medidas de servicio y accesibilidad que integre los elementos carretera, transporte colectivo y actividad peatonal, para lidiar adecuadamente con la transportación. Asimismo, en los lugares donde se considera necesario hacer mejoras en la transportación, las políticas pueden evaluar entonces el impacto de las mejoras en la carretera, en el transporte colectivo, en las instalaciones peatonales o alguna combinación de los mismos.

3.

Planificar y permitir redes viales a escala vecinal (generalmente de dos o cuatro carriles) con un alto nivel de conexión y manzanas de corta extensión

La dependencia excesiva de las redes viales jerárquicas que consisten en calles vecinales, calles de captación, calles arteriales y autopistas tiende a impulsar el tránsito en una cantidad limitada de carreteras principales, lo que deja a los conductores con pocas rutas alternas en caso de congestión o accidentes. Además, como el tráfico se concentra en las carreteras principales, éstas no ofrecen por lo general un buen ambiente para peatones o desarrollos residenciales. Por ende, estos corredores suelen ser accesibles solamente en automóvil.

Una red hilada cuidadosamente de calles más pequeñas puede mover un gran volumen de tránsito, brindar una multiplicidad de rutas y ayudar a los conductores a evitar los retrasos asociados con los virajes a la izquierda en las grandes intersecciones de varios carriles. Además, estas calles están ajustadas a la escala de los vecindarios. Más estrechas que las carreteras principales, estas calles tienen por lo general límites de velocidad más bajos que son compatibles con una variedad de usos residenciales, comerciales y de venta al detal. Esta variedad de usos y enlaces viales mejorados convierten el traslado a pie en una verdadera opción de transporte porque se pueden ubicar los destinos a distancias más cortas y hay más rutas directas para que los peatones puedan llegar a un lugar dado. Además, contrario al caso de las vías rápidas, no se requieren franjas grandes de separación de los edificios para proteger a los residentes del ruido asociado con un gran volumen de tráfico que se mueve a alta velocidad.

EJEMPLO PRÁCTICO:

El North Carolina Department of Transportation ha tomado medidas para que el establecimiento de redes tradicionales de calles vecinales en los nuevos desarrollos de terrenos sea más fácil para los gobiernos locales. En agosto del 2000, el Departamento aprobó guías para el diseño vial para apoyar el interés comunitario en las calles que limiten la velocidad y dispersen el volumen de tráfico vehicular y que brinden un ambiente favorable para el peatón. Las guías especifican el ancho de las calles, la geometría vial, la ubicación de las utilidades y el ofrecimiento de facilidades peatonales y para bicicleta que propician comunidades peatonales a escala humana. Para más información véase www.doh.dot.state.nc.us/operations/tnd.pdf. Véase también , Institute of Transportation Engineers, *Traditional Neighborhood Development Street Design Guidelines, A Recommended Practice of the Institute of Transportation Engineers* (Washington, D.C.: ITE, 1999).

4.

Enlazar los modos de transportación entre sí

En demasiadas ocasiones, los sistemas y las redes de transportación no están planificadas y operadas de manera coordinada -tanto dentro de las jurisdicciones como entre ellas. Proveer conexiones eficientes entre los diferentes modos de transporte es clave para lograr un sistema multimodal que funcione. Por ejemplo, casi todos los viajes en el transporte colectivo se inician o culminan con un traslado peatonal. Si el peatón no

puede llegar cómodamente al punto de salida del transporte colectivo (por la falta de aceras que lleven a la estación, distancias largas que haya que caminar o avenidas anchas que cruzar), este medio de transporte es mucho menos conveniente, accesible y competitivo. Todas las opciones de transportación se tornan más viables cuando están conectadas con los demás modos de transporte. Por ejemplo, aparcamiento para bicicletas en las estaciones del transporte colectivo generan más usuarios porque amplía el radio dentro del cual los pasajeros van a viajar. Sin embargo, mejores son los sistemas de transporte colectivo que permiten que se suban las bicicletas a bordo porque extienden el área entre el origen y el destino de los viajes. Asimismo, se pueden conectar los viajes en automóvil de manera más eficiente con el traslado a pie cuando los destinos están cercanos entre sí y existen caminos entre los lugares.

5.

Zonificar para concentrar los centros de actividades alrededor del servicio de transporte colectivo

Para lograr que el servicio de transportación colectiva sea efectivo se requieren usos de terrenos que lo apoyen. Los gobiernos locales pueden ayudar a garantizar una accesibilidad adecuada al transporte colectivo si agrupan los desarrollos residenciales más densos alrededor de las estaciones. Algunos investigadores estiman que se necesitan por lo menos entre seis a ocho unidades residenciales por acre para apoyar la prestación de servicios básicos de transporte colectivo. Además, el transporte colectivo se torna más efectivo todavía si se combina con otros servicios y amenidades. Estos incluyen servicios a la comunidad como cuidado de niños, así como instalaciones para diligencias cotidianas como llevar ropa a la tintorería, recoger y dejar paquetes, y comprar artículos de primera necesidad. Si se quiere convertir el transporte colectivo en una opción viable y conveniente, es fundamental crear las condiciones para que los usuarios del transporte colectivo puedan hacer múltiples diligencias como parte de sus viajes diarios.

EJEMPLO PRÁCTICO:

En Maplewood, Nueva Jersey, la Concierge Company se asoció con New Jersey Transit, la Cámara de Comercio y el gobierno municipal para renovar la estación del transporte colectivo con un programa completo de “community concierge” (ujier de comunidad). Este servicio brinda conexiones con cincuenta comercios, como tiendas de comestibles, tintorerías y garajes de mecánica automotriz, en un centro ubicado dentro de la estación de ferrocarril para que los usuarios diarios del tren puedan hacer sus diligencias cotidianas.

6.

Requerir aceras en todos los nuevos desarrollos de terreno

A raíz del dominio del automóvil se han construido muchas calles nuevas sin aceras. Es cierto que la mera existencia de aceras no produce peatones. Se necesita un conjunto de elementos (muchos de ellos se han discutido ya), entre estos están: combinación de los usos, manzanas de corta extensión y destinos cercanos, para convertir el caminar en algo más que recreativo. Sin embargo, las aceras son indispensables en este

conjunto. Son fundamentales para poder crear un ambiente peatonal seguro y, por lo tanto, una combinación equilibrada de opciones de transportación. Los gobiernos locales pueden establecer el requisito de que todo desarrollo nuevo de terrenos provea aceras para que los residentes y usuarios de estos desarrollos puedan caminar o correr bicicleta si así lo decidan (ver Principio 4 para más información sobre comunidades peatonales).

7.

Atender las necesidades y oportunidades de estacionamiento

El estacionamiento –su provisión, tarifas y distribución- desempeña un papel importante en la creación de un sistema equilibrado de transporte. La disponibilidad de estacionamientos en los destinos locales influye en la decisión individual de ir en automóvil, a pie, en bicicleta o en transporte colectivo. Los requisitos de estacionamiento afectan la viabilidad financiera y la forma de las propuestas específicas de desarrollo y esto, a su vez, afecta la capacidad de estos desarrollos para desempeñar una función de apoyo de un sistema de transportación multimodal. Así, por ejemplo, si se requieren muchos estacionamientos en un proyecto de relleno orientado hacia el transporte colectivo, se incrementan los costos del desarrollo y posiblemente se socave su capacidad de apoyar el transporte colectivo.

Hay una variedad de posibilidades a través de las cuales las comunidades pueden impulsar cambios para que los estacionamientos influyan en las opciones de transportación (ver Principio 9, Política 6 para más información). Pueden optar por permitir el estacionamiento en la vía de rodaje como una manera de cumplir con los requisitos de proveer estacionamientos o pueden reducir la cantidad de estacionamientos requeridos para los proyectos de relleno en las áreas de usos combinados o las áreas orientadas hacia el transporte colectivo. Pueden colaborar con los patronos para crear áreas de estacionamiento preferenciales y reducir las tarifas de estacionamiento para los automóviles que se usen para el transporte de un grupo de personas (*carpool*), ofrecer a los empleados el pago en dinero del equivalente de sus beneficios de estacionamiento o tributar como ingreso recibido por los trabajadores el equivalente de los beneficios de estacionamiento. Las comunidades pueden estimular a los proyectistas para que ubiquen los estacionamientos por detrás de los edificios (especialmente en garajes) o en los patios, en vez de ubicarlos en lotes terreros frente a los edificios o para que diseñen los estacionamientos terreros más bien como parque, como patio o como plaza que sirva como espacio público fuera de las horas pico. Las jurisdicciones pueden diseñar garajes de estacionamiento públicos como edificios de usos combinados con frentes de tiendas que se parezcan a los edificios comerciales vecinales. Pueden también permitir a los comercios locales cumplir con los requisitos de proveer estacionamientos a través de la compra de créditos por los espacios en un garaje o a través de estacionamientos compartidos si las horas pico son diferentes (e.g., las necesidades pico para estacionamiento de los edificios de oficinas y los eventos de entretenimiento se dan en un horario diferente). Las comunidades pueden procurar que los estacionamientos estén ubicados en las áreas que proveen servicio tanto a los residentes como a los comercios en todo un distrito. Finalmente, los estacionamientos se pueden localizar de manera que los conductores, una vez que hayan estacionado, puedan tener fácil acceso a las redes peatonales con tal de que pueden hacer sus diligencias de todo un día a pie. Estas opciones son sólo algunas de las muchas maneras en las que las comunidades pueden lidiar mejor con los estacionamientos.

8.

Colaborar con los patronos y brindar información e incentivos para programas que minimicen o reduzcan el impacto de la congestión vehicular a la hora pico

Los patronos diarios de viaje son el resultado de miles de decisiones individuales por parte de los residentes de las comunidades. Los patronos pueden servir de vehículo para llegar a estos individuos e influenciar sus decisiones. Independientemente de los esfuerzos de los gobiernos locales y estatales para lograr un manejo más eficiente del tráfico, los patronos encuentran cada vez más razones comerciales de peso para atender con sus empleados los asuntos relacionados con la transportación. La permanencia de los empleados y la productividad perdida son sólo dos de los factores que explican el interés de los patronos. En Atlanta, la inquietud de de Bell South con las dificultades cada vez mayores de sus empleados de viajar diariamente entre sus residencias y el trabajo llevó a la compañía a consolidar más de setenta oficinas en tres localizaciones -cada una justo al lado de una estación del subterráneo.

Los gobiernos locales pueden desempeñar un papel importante en el fortalecimiento de los esfuerzos de los patronos al brindar información e incentivos en torno a las opciones, auspiciados por el patrono, de transporte diario entre la residencia y el trabajo. Los subsidios para el uso del transporte colectivo y los programas de vivienda subvencionados por el patrono para empleados que viven cerca de sus trabajos, pueden ayudar a minimizar la congestión vehicular a la hora pico. Además, parte de la gama de opciones de transporte es la posibilidad de quedarse en la casa. Esto se puede facilitar si los patronos privados brindan la oportunidad a sus empleados de trabajar en el hogar utilizando las telecomunicaciones, o si condensan las horas de trabajo a través de un horario flexible.

EJEMPLO PRÁCTICO:

La U.S. Environmental Protection Agency y el U.S. Department of Transportation han establecido un estándar nacional opcional de excelencia para los beneficios que provee el patrono para el transporte diario entre la residencia y el trabajo. Este programa persigue estimular a los patronos estadounidenses a que ayuden a sus empleados a viajar entre su residencia y el trabajo en maneras que disminuyen la contaminación atmosférica, reducen la congestión vehicular, aumentan la satisfacción del empleado con su trabajo, mejoran el reclutamiento y la permanencia de los empleados, reducen el costo para las instalaciones de estacionamiento, reducen los gastos de los empleados para la transportación diaria entre el hogar y el trabajo y disminuyen los impuestos tanto para los patronos como para los trabajadores. Puede encontrar información más detallada sobre las opciones de transporte entre el hogar y el trabajo y el estándar nacional de excelencia en el la página cibernético de la U.S. Environmental Protection Agency www.epa.gov/otaq/transp/com-choic/ccweb.htm

9.

Adaptar los servicios de transporte colectivo existentes para aprovechar cabalmente los vecindarios y desarrollos que favorecen estos servicios

La coordinación del uso de los terrenos con el transporte colectivo se considera a menudo en el contexto de desarrollos futuros y nuevos servicios de transportación colectiva. Sin embargo, puede haber oportunidades muy buenas dentro del contexto del sistema actual de transporte colectivo. Los gobiernos locales pueden evaluar los sistemas existentes y reubicar rutas o paradas para asegurarse de que haya un buen servicio de transporte colectivo en las áreas con una alta densidad poblacional, buena combinación de usos y acceso peatonal óptimo. Además de proveer transporte colectivo en las áreas cuyo uso del terreno apoya este modo de transportación, los gobiernos locales pueden también enfocar el transporte colectivo sobre la base de factores económicos y demográficos. Por ejemplo, los vecindarios con un porcentaje más elevado de jóvenes, estudiantes y personas de la tercera edad pueden proveer más usuarios, y decisiones estratégicas sobre las rutas pueden reducir el efecto en el ámbito regional y subregional de una relación desequilibrada entre empleos y viviendas. Para obtener mejores resultados, la naturaleza de los viajes diarios al trabajo y de otros tipos de viaje -viajes diarios en dirección contraria, viajes de empleados de trabajos con servicio de fin de semana y viajes de placer- se deben tomar en consideración para determinar el horario de servicio y las tarifas.

10.

Concentrar las instalaciones de carga cerca de los puertos, los aeropuertos y los terminales del ferrocarril

La gerencia eficiente del movimiento de las mercancías dentro de una región puede ayudar a reducir la congestión del tráfico y a crear comunidades más saludables y más habitables. Muchas veces, las instalaciones de carga se encuentran dispersadas a través de toda una región y carecen de buenas conexiones entre los modos de transporte ferroviario, marítimo y en camión remolque.

Los gobiernos locales pueden propiciar la concentración y la conexión de los modos de carga y su conexión mediante: (1) la designación de áreas para el desarrollo de instalaciones de carga, (2) la inversión pública en la infraestructura para apoyar la conexión modal y lograr una mejor accesibilidad a la instalación y (3) la implantación de medidas que garanticen la compatibilidad de la ubicación central de estas instalaciones de carga y la operación de éstas con el carácter y la función de la comunidad en general. Estas medidas pueden acortar el recorrido de los camiones y mejorar la calidad de aire en la región, fortalecer la competitividad económica de las empresas de carga locales y mejorar la calidad de vida de la comunidad al reducir la cantidad de cruces a nivel sobre las rieles ferroviarias y la cantidad de viajes de camiones en el área con el ruido y la contaminación que generan.

EJEMPLO PRÁCTICO:

La North Jersey Transportation Planning Authority, Inc.. (NJPA) y el New Jersey Institute of Technology están elaborando una política que estimula a los proveedores de servicio de carga a rescatar los *brownfields*. El objetivo del proyecto es el uso eficiente de los recursos de terrenos y de transportación del norte de Nueva Jersey y ayudar a revertir la pérdida de empleos y actividades económicas en las áreas urbanas marginadas. En esta región, las empresas relacionadas con los servicios de carga son buenas candidatas para ocupar los redesarrollos de *brownfields* porque estas empresas necesitan un buen acceso al transporte. Un gran número de estos *brownfields* se encuentran a pocas millas del terminal de consolidación de Newark/Elizabeth que integra el puerto marítimo, el aeropuerto e importantes estaciones ferroviarias. De acuerdo con NJTPA “la atracción de las empresas de carga a los *brownfields* ayudaría a reducir la necesidad de remolcar mercancías a grandes distancias, a incrementar el uso del ferrocarril y a crear trabajos no diestros y semi diestros cerca de las poblaciones urbanas que sufren un alto grado desempleo.” Para más información véase www.njtpa.org/planning/brownfields/index.htm. Véase también los productos de The Foundation for Intermodal Research and Education sobre las implicaciones

1. Este estudio indagó el aumento del recorrido de millas en automóvil (*vehicle miles traveled [VMT]*) a raíz de la expansión de la capacidad del sistema de autopistas estatales de California. Mark Hansen y Yuanlin Huang, “Road Supply and Traffic in California Urban Areas”, *Transportation Research*, 31, núm. 3 (1997), 205-218.

Capítulo Nueve

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

Para que una comunidad pueda tener éxito en la implementación del desarrollo inteligente de los terrenos, su visión, sus objetivos y sus acciones tienen que ser aceptados por el sector privado. La participación de la empresa privada es crucial para aportar las grandes cantidades de dinero y el peritaje en construcción que son necesarios para satisfacer la creciente demanda por el desarrollo inteligente. Si los inversionistas, banqueros, proyectistas, constructores y otras empresas no obtienen una ganancia, se construirán pocos proyectos atemperados al desarrollo inteligente. Afortunadamente, el gobierno puede ayudar a reducir los obstáculos de la implantación de proyectos rentables guiados por los principios del desarrollo inteligente. Puesto que la industria de la construcción está altamente reglamentada, el valor de las propiedades y la conveniencia de un lugar dependen en gran medida de la inversión pública en la infraestructura y de las normas legales establecidas por el gobierno.

La inversión gubernamental y las normas legales configuran los desarrollos hoy día. Por ejemplo, la zonificación tradicional empleada por las ciudades para separar las viviendas de las fábricas nocivas ha tenido también el efecto de la segregación de los hogares, las tiendas, las escuelas y las oficinas. Como consecuencia, muchas familias dependen del automóvil para llevar a cabo sus actividades cotidianas. Este patrón de segregación de usos está reflejado en el sector privado en el que los proyectistas, los inversionistas y los banqueros están especializados -y cada vez más compartimentados- en el tipo de desarrollo tradicional dado (e.g. comercial o residencial) y desarrollan o financian solamente los proyectos de este tipo.¹ Incluso, los códigos de construcción que prescriben la separación de las estructuras, los requisitos de estacionamiento y los límites de altura o densidad, muchas veces tornan ilegal precisamente aquellos tipos de proyectos que alcanzarían un desarrollo inteligente.

A pesar de los muchos obstáculos, los proyectistas han podido crear lugares que ejemplifican los principios del desarrollo inteligente. Sin embargo, el proceso de crear estos lugares requiere muchas veces la solicitud de variaciones en los códigos de zonificación -un proceso que suele conllevar incertidumbre, durar mucho tiempo y, por lo tanto, costar mucho dinero. La creación de un mayor grado de certidumbre y los trámites acelerados de aprobación de los permisos para los proyectos de desarrollo inteligente es particularmente importante para aquellos proyectistas a los que aplica muy bien el *mantra* "el tiempo es dinero". Cuanto más largo sea el proceso de aprobación de la construcción, tanto más tiempo el capital del proyectista se queda amarrado al terreno y no genera ingreso. Además, los proyectistas pagan una tasa de interés alta para los préstamos de construcción, lo que incrementa aún más los costos del proyecto si se retrasa su aprobación. El esfuerzo adicional requerido para la implantación del desarrollo inteligente ayuda a entender por qué los proyectistas continúan construyendo proyectos suburbanos, a pesar de que los estudios han revelado que los vecindarios que reflejan los principios del desarrollo inteligente se venden a un precio elevado.² Con una mejor cooperación entre el sector público y privado para impulsar los proyectos de desarrollo inteligente se

puede alcanzar un equilibrio entre estos proyectos y los proyectos suburbanos tradicionales.

Para lograr un vigoroso desarrollo inteligente, los gobiernos locales tienen que tratar de tomar decisiones sobre el desarrollo que apoyen las innovaciones en una manera más oportuna, beneficiosa en cuanto a costo y predecible para los proyectistas. Al crear un ambiente reglamentario que propicie los proyectos compactos y de usos combinados orientados hacia el peatón, el gobierno puede crear un clima de inversión más atractivo para el desarrollo inteligente en el cual el sector privado estaría más dispuesto a participar.

EJEMPLO PRÁCTICO:

La ciudad de Austin en Texas brinda una variedad de incentivos financieros a los proyectistas a través del programa Smart Zone and Smart Matrix Incentive (Incentivo de Zona Inteligente y Matriz Inteligente). Los proyectistas que construyen en las áreas designadas para la expansión urbana y que integran en sus proyectos características del desarrollo inteligente, pueden recibir de la ciudad extensiones de las cuotas de desarrollo y subsidios para el desarrollo de infraestructura, tales como la instalación de la tubería para el agua potable y el alcantarillado, las carreteras, las aceras y otras mejoras relacionadas. Para más información sobre el programa de Austin véase www.ci.austin.tx.us/smart-growth/incentives.htm.

I.

Proveer incentivos financieros para impulsar los proyectos orientados hacia el desarrollo inteligente

Muchos aspectos del desarrollo inteligente de los terrenos brindan la oportunidad de conservar recursos y ahorrar costos de terreno, pero algunos proyectos requieren una inversión adicional por parte del proyectista en la infraestructura del lugar. Las calles de acceso al estacionamiento en la parte de atrás de la edificación, los espacios para el estacionamiento estructural o subterráneo, las aceras, las vías para bicicletas, los parques y otros lugares abiertos útiles añaden muchas veces al costo de un proyecto de desarrollo. Mientras estos costos suelen reflejarse en el precio final del proyecto o pueden ser compensados con el costo menor del terreno por tratarse de lugares más compactos, en algunos casos estos costos adicionales son la razón por la que los proyectistas están renuentes a iniciar desarrollos inteligentes.

Las comunidades y los estados pueden utilizar una variedad de herramientas para ayudar a los proyectistas a reducir el costo de los desarrollos inteligentes. El gobierno local puede aprovechar, por ejemplo, la designación de distritos dedicados a mejoras comerciales (*business improvement districts*) o el financiamiento basado en las contribuciones adicionales (*tax increment financing*) para proveer los fondos para la infraestructura de un desarrollo inteligente, tales como estacionamientos, aceras y plazas para áreas comerciales. Los estados o las Oficinas Metropolitanas de Planificación (MPO, por su sigla en inglés) pueden asignar fondos federales de transportación para estos tipos de mejoras en la comunidad, pueden ofrecer más opciones de transportación cerca de estos proyectos o pueden descontaminar los *brownfields*, y preparar los predios designados para proyectos de relleno para que se pueda iniciar la construcción. El costo sufragado por los proyectistas para proteger las áreas de humedal y las cuencas hidrográficas que se asocian con el desarrollo inteligente de los terrenos, por ejemplo, se puede reducir mediante la compra de servidumbres con los fondos rotativos que presta el Estado (*Revolving Loan Funds*) para actividades que giran alrededor de la calidad de las aguas y el agua potable. Estos fondos se pueden utilizar también para la descontaminación de

los *brownfields*.³ Independientemente de la fuente de financiamiento que sea, las inversiones gubernamentales en los proyectos que propician el desarrollo inteligente se deben concebir como una inversión en la viabilidad y la habitabilidad futura de sus comunidades.

2.

Hacer auditorías sobre el desarrollo inteligente

Además del firme compromiso político con el desarrollo inteligente de los terrenos, una de las herramientas más importantes para lograr la implantación de ese desarrollo es la evaluación clara de lo que se puede permitir en el contexto reglamentario de una comunidad. Las auditorías sobre el desarrollo inteligente pueden ayudar a indicar los estándares o prácticas operacionales comunes en una jurisdicción que limitan o prohíben la implantación de los proyectos de desarrollo inteligente. Cuando se han identificado estas normas legales o prácticas, los líderes locales pueden enfocar mejor aquellas que requieren modificación y los proyectistas pueden estar mejor informados sobre los obstáculos que posiblemente encuentren al intentar crear un proyecto de desarrollo inteligente de terrenos. Una auditoría en Illinois, por ejemplo, que recibió el financiamiento del Natural Resources Department de Illinois encontró que el punto medio de los requisitos de zonificación en las jurisdicciones del Estado eran "mucho más depredadores de los terrenos" que los estándares establecidos por la American Planning Association. El ancho de pavimentación para las calles vecinales locales es casi el doble de lo que recomendaría una política de desarrollo inteligente; los requisitos de ocupación del solar son tres o cuatro veces por encima del ideal; y las franjas de separación para las áreas comerciales son bastante mayor que la separación óptima de cero, para sólo citar algunos resultados. El estudio se diseñó como un modelo para una auditoría de las normas legales del desarrollo inteligente que otros estados pueden copiar por un costo mínimo.⁴

3.

Implantar un proceso de aprobación acelerado de los planes y permisos para los proyectos de desarrollo inteligente

La revisión rápida y cabal de las propuestas de proyectos de desarrollo inteligente y el otorgamiento oportuno de los permisos puede reducir el costo de tenencia de tierra para los proyectistas y hacer los desarrollos inteligentes de los terrenos más atractivos. La creación de una sola oficina de trámites (*one-stop shops*), la designación de funcionarios de enlace con los proyectistas, la revisión preferencial de los proyectos y la determinación de fechas límites para la revisión son sólo algunas maneras mediante las cuales las comunidades pueden concentrar sus recursos de revisión en los proyectos que quieren estimular. Por ejemplo, el condado de Montgomery en Maryland ha creado un grupo de trabajo de revisión "Green Tape" (Cinta Verde), que ayuda a los constructores y proyectistas a obtener más rápidamente los permisos requeridos y que actúa como procurador de los proyectistas que tratan de obtener la aprobación de un proyecto.

Se tiene que asegurar que no haya ningún favoritismo real o percibido en ese proceso de revisión. Se pueden asignar estos recursos de muchas maneras, incluso limitarlos a áreas geográficas específicas (tales como zonas especiales de desarrollo) o crear una lista de verificación sencilla para establecer las prioridades de revisión. Cuando alcanzan sus metas de acelerar la tramitación de los proyectos y el proceso de revisión, y

cuando mejoran la cooperación con los constructores y los proyectistas en el camino, las comunidades pueden comunicar al sector privado de que están abiertos para empresas de desarrollo inteligente.

EJEMPLO PRÁCTICO:

La ciudad de Charlotte y el condado de Mecklenburg en Carolina del Norte utilizaron consultores externos para revisar su infraestructura de planificación y zonificación, y sus programas de desarrollo en relación con catorce principios de desarrollo inteligente. Los resultados identificaron cambios programáticos y de política pública que podrían mejorar la capacidad de la región para promover un desarrollo inteligente. Los resultados de este estudio están disponibles en www.charmeck.nc.us/ciplanning/complan/smartgrowth/SmartGrowthAudit.pdf.

EJEMPLO PRÁCTICO:

New Castle County, Delaware, anuncia un programa anual para solicitudes de zonificación y rezonificación. Los proyectistas saben la fecha en la que tienen que someter sus planes preliminares para que se puedan examinar antes de la próxima reunión de la asamblea. El programa explica claramente el proceso, los pasos que se tienen que dar y el plazo para la revisión. Para más información, véase www.co.new-castle.de.us/LandUse/rezdates.htm.

4.

Activar el respaldo político para mejorar la coordinación de la aprobación de los proyectos de desarrollo inteligente

Los proyectos grandes de relleno con una combinación de usos del terreno son muy complejos y requieren normalmente muchos permisos de varias agencias gubernamentales. Estos proyectos son muchas veces modelos del desarrollo inteligente en cualquier área y se pueden concebir como proyectos pilotos de desarrollo inteligente en la región. Si un proyecto importante tiene éxito, puede acelerar el desarrollo inteligente en toda la región. El éxito de estos proyectos puede depender de la rapidez con la que se dé el proceso de revisión. Los líderes políticos pueden hacer uso de su puesto oficial para estimular a las agencias reguladoras para que trabajen en estrecha colaboración y conviertan estos proyectos en proyectos preferenciales. Esta coordinación puede identificar y resolver los problemas rápidamente y mantener el proceso en progreso. Además, los proyectos más pequeños que siguen a los más grandes se benefician muchas veces de las relaciones que se crearon entre las agencias reguladoras durante este proceso.

El respaldo político se puede dar a través de redes tras bastidores o mediante una gestión institucionalizada visible. El Estado de Maryland, por ejemplo, fue el primero que creó un puesto en el gabinete para un coordinador del desarrollo inteligente. La oficina, bajo la tutela del secretario para el desarrollo inteligente, coordina las actividades de otras agencias, brinda al público información y educación sobre el desarrollo inteligente y facilita las propuestas de proyectos de redesarrollo en las comunidades existentes y vecindarios inteligentes en las comunidades en proceso de crecimiento.

EJEMPLO PRÁCTICO:

El gobernador de Georgia, Roy Barnes, formó un "Green Light Team" (Comité Interagencial Luz Verde) de agencias estatales, locales y federales así como representantes del sector privado para acelerar la aprobación y la instalación de la infraestructura para el redesarrollo de una antigua fábrica de acero. El proyecto Atlantic Station en Atlanta es un desarrollo de relleno de usos combinados en un terreno de 183 acres en el centro de la ciudad. Su éxito –un legado particularmente importante para la ciudad por su patrón histórico de desparrame urbano- depende de las aportaciones coordinadas por parte de los funcionarios locales, estatales y federales. El Green Light Team se reúne mensualmente y ha logrado coordinar el cumplimiento con los requisitos para la aprobación de permisos, el financiamiento y el tiempo oportuno de varias agencias.

5.

Utilizar un sistema de evaluación por puntos para propiciar los proyectos de desarrollo inteligente

La mayoría de los códigos tradicionales de zonificación tienen guías relativamente amplias que definen el tamaño y el uso de las edificaciones. Un sistema de evaluación por puntos de los proyectos de desarrollo de los terrenos brinda la posibilidad a las comunidades de evaluar también los proyectos en cuanto a los beneficios que conlleva el desarrollo inteligente. Como estos sistemas de evaluación por puntos son claros y abiertos al público, dan a los proyectistas la flexibilidad como para determinar de qué manera van a honrar las metas de la comunidad relacionadas con el desarrollo inteligente en vez de prescribir exactamente las amenidades que esperan.

Las comunidades pueden elaborar un sistema de evaluación por puntos en primer lugar mediante una serie de criterios de diseño o de servicio con los que quieren que cumplan los nuevos desarrollos de terrenos. El próximo paso consiste en la asignación de puntos a cada criterio para medir cuán bien el proyecto propuesto responde a las metas de la comunidad. Las propuestas de proyectos se revisan en torno a los criterios y se ofrecen incentivos para los proyectos que alcanzan la marca predeterminada. La ciudad de Austin (ver ejemplo práctico en Principio 9, Política 1), por ejemplo, depende de criterios muy específicos relacionados con el diseño y la ejecución según medidos por su Matriz de Desarrollo Inteligente (*Smart Growth Matrix*). Los proyectos que no alcanzan el nivel deseado pueden ser rediseñados en el proceso de negociación con los técnicos de planificación para que puedan llegar a una puntuación más alta. Las jurisdicciones pueden ofrecer una amplia gama de incentivos, tales como la reducción de las cuotas de desarrollo, apoyo para el financiamiento de la infraestructura o bonos de densidad, para propiciar las características que desean que el proyecto tenga. El valor de los incentivos puede aumentar según aumenta la puntuación del proyecto, mientras se conceden pocas ventajas en el caso de puntuaciones de poca aceptación y se brinda incentivos de más valor a los proyectos con puntuaciones más altas.

EJEMPLO PRÁCTICO:

A finales de los años 70, la ciudad de Fort Collins en el Estado de Colorado adoptó su Plan Maestro para los Usos de Terrenos (Land Development Guidance System [LDGS]) -un programa de puntuación con el que el ayuntamiento sustituyó su ordenanza tradicional de desarrollo de unidades planificadas. Este sistema brindó a los proyectistas bonos de densidad para los proyectos que recibieron una puntuación alta. El programa era controvertible y se refinó con el pasar del tiempo para asegurar que el tipo de proyecto indicado recibiera apoyo. Ayudó a crear una comunidad desarrollada inteligentemente y llena de vida, a pesar de lo oneroso de los códigos obsoletos de zonificación. En el año 1997, la comunidad sometió su plan maestro y sus códigos de zonificación a un escrutinio de revisión para poder fomentar mejor los diseños y las amenidades del desarrollo inteligente de los terrenos. Como resultado se determinó que ya no se necesitaba el LDGS y, eventualmente, se retiró. Algunos proyectistas se oponen a los mandatos del sistema nuevo y quieren tener la opción de seguir usando el LDGS porque les provee de la flexibilidad para lograr los resultados mediante una variedad de diseños en vez de que les impongan los requisitos. Uno de los problemas señalados con el LDGS fue que los criterios eran tan amplios que el sistema hubiese seguido otorgando puntuaciones altas a proyectos que no alcanzaban un desarrollo inteligente óptimo.

6.

Eliminar los estacionamientos de la ecuación de desarrollo mediante la creación de alianzas entre entidades públicas y privadas para construir estacionamientos comunitarios

Los estacionamientos tienen un impacto significativo en el tipo de desarrollo que se da y en la apariencia y atmósfera comunitaria que resulta del mismo. Hay personas destacadas en el ámbito de la construcción que son partidarias de la creencia de que los estacionamientos rigen el desarrollo de los terrenos, puesto que muchas veces se necesita más espacio para estacionar los carros que para alojar la gente.⁵ Eso es particularmente cierto en el caso de los desarrollos comerciales de venta al detal. La ciudad de Olympia, Washington, estima que el estacionamiento representa el 54 por ciento de la ocupación del lugar para los desarrollos comerciales tradicionales -más que el doble de la huella de la edificación que ocupa sólo un 26%.⁶ Las perspectivas de crear desarrollos inteligentes en los terrenos de relleno y en los centros urbanos desvanecen a menudo por la cantidad de estacionamientos requeridos en los códigos locales.

De la misma manera que los gobiernos locales pueden aliviar la carga de los proyectistas de tener que proveer estacionamientos, pueden también ayudar a mejorar la integración de los estacionamientos en una comunidad mediante un esfuerzo conjunto con los propietarios de terrenos y los proyectistas para el financiamiento y la construcción de estacionamientos que sean propiedad de la comunidad y que den servicio a todos los edificios ubicados en los alrededores. De esta manera, un gobierno local elimina una parte considerable de la ecuación de planificación y desarrollo del lugar, lo que hace que el proyecto sea más fácil de implantar. Mediante el uso de la autoridad gubernamental y las exacciones recaudadas de los propietarios de los terrenos cercanos que se benefician del servicio de estacionamientos, la comunidad puede adquirir terrenos y construir estacionamientos estructurales y puede eliminar los requisitos para proveer estacionamiento en los solares aledaños. La creación de estructuras para estacionamiento puede ser particularmente útil en las jurisdicciones que quieren desarrollar proyectos de relleno de alta densidad y proyectos de desarrollo orientados hacia el transporte colectivo. Cuando crea estas estructuras, sin embargo, la comunidad tiene que estar muy pendiente de la cantidad de estacionamientos que provee; una cantidad excesiva de estacionamientos reducirá el uso del transporte colectivo en el área y una cantidad demasiado

reducida de estacionamientos puede convertir el área en poco atractiva para algunas personas. A la misma vez, hay que educar a los prestatarios potenciales de los nuevos desarrollos en el área en torno al uso de los estacionamientos comunitarios porque es posible que sus propios requisitos para la concesión de los préstamos estipulen el servicio de estacionamientos en el lugar.

7.

Estimular la demanda por un desarrollo inteligente mediante incentivos para el consumidor

La alta demanda de los consumidores es posiblemente el medio más directo de crear un incentivo para el desarrollo privado de proyectos de desarrollo inteligente. Los paradigmas económicos relacionados con la titularidad de una casa y un automóvil que se fomentaron por las políticas públicas establecidas después de la Segunda Guerra Mundial, y que favorecen la compra de los hogares en la periferia de las áreas urbanas, siguen vigentes a pesar de una creciente demanda por terrenos desarrollados inteligentemente. Los gobiernos locales y estatales pueden brindar incentivos a los compradores prospectivos de un hogar que ayudarían a compensar los innumerables subsidios existentes a través de los impuestos, la infraestructura y las utilidades que actualmente favorecen el desarrollo suburbano tradicional.⁷ Los incentivos nuevos ayudarían a crear un equilibrio entre los desarrollos de terrenos convencionales y los inteligentes, lo que brindaría a los consumidores una variedad más grande de opciones en torno al tipo de comunidad en la que viven, y crearía una mayor demanda por proyectos que reflejan los principios del desarrollo inteligente.

Una de estas oportunidades consiste en ayudar a la gente a vivir cerca del trabajo. Vivir cerca del trabajo brinda a los residentes la oportunidad de más opciones de transportación para la familia y reduce el tiempo del recorrido entre la vivienda y el trabajo (y la contaminación atmosférica asociada). Los gobiernos locales pueden estimular a los patronos a brindar beneficios financieros directos, tales como préstamos con una tasa baja de interés o una aportación al pronto pago para la compra de una residencia cerca del trabajo a través del programa de asistencia patronal a la vivienda. El programa de Maryland "Vive cerca de tu trabajo" va un paso más allá al proveer asistencia financiera directa para que los empleados compren una residencia cerca de su trabajo (ver Principio 1, Política 1 para más información). Las hipotecas de localización eficiente (*Location Efficient Mortgages*) son otra herramienta útil para aumentar la demanda por desarrollos de terrenos orientados hacia el transporte colectivo porque facilita la compra de la vivienda cerca del transporte colectivo (ver Principio 3, Política 6 para más información).

EJEMPLO PRÁCTICO:

Montgomery County en Maryland posee algunos lotes para estacionamiento que brindan servicio al casco urbano Bethesda. Estos lotes están localizados y construidos de manera que se quedan disponibles los terrenos más cotizados -como los terrenos frontales en las avenidas y los bulevares muy transitados- para los desarrollos comerciales orientados hacia el peatón. Dentro del marco de un esfuerzo para propiciar los desarrollos de terrenos orientados hacia el transporte colectivo en el área, se permite a los proyectistas desistir de la construcción de estacionamientos en sus proyectos si hacen una contribución al fondo del condado para estacionamiento con el que se cubren los costos para los lotes. Como resultado, se eximió a los proyectistas de los costos y esfuerzos de construir estacionamientos y se benefició a la comunidad de una vecindad dinámica y peatonal con una amplia combinación de oficinas, tiendas, restaurantes y viviendas.

8.

Presentar las normas legales de zonificación y la metas de diseño de manera gráfica para ilustrar mejor los objetivos del desarrollo

La presentación de los resultados cuya naturaleza es visual por medio de la palabra escrita puede ser un reto. Las normas legales de zonificación tradicionales son muchas veces documentos estadísticos densos, difíciles de entender y, algunas veces, imprecisos. Esto puede conducir a confusión y mal-entendimiento durante la tramitación de los permisos, la necesidad de celebrar muchas vistas públicas para solucionar las controversias y la presentación repetida de las propuestas y los planos -todos factores que constituyen retrasos significativos y costos adicionales para los proyectistas. Ante esta incertidumbre, muchos proyectistas recurrirán sencillamente al tipo de edificación que están seguros que pueden construir inmediatamente. El resultado es con más frecuencia un tipo de desarrollo conocido y tradicional, y con menor probabilidad se desarrollan proyectos innovadores que ayuden a alcanzar un desarrollo inteligente.

El concepto de que una ilustración vale mil palabras ha ayudado a que algunas comunidades reciban la información necesaria sobre cómo lidiar con la reglamentación. Han encontrado que las ilustraciones transmiten a los proyectistas, arquitectos y constructores qué es exactamente el tipo de desarrollo que la comunidad quiere. La ciudad de Providence en Rhode Island, por ejemplo, encontró que el cambio de la "zonificación mediante estadísticas" a la "zonificación mediante demostración" (de lo que se quiere) ha creado un proceso sencillo y flexible para su programa de redesarrollo llamado Ddowncity (véase ejemplo práctico, bajo Principio 10 para más información). La ciudad de Boulder en el Estado de Colorado ha fomentado nuevos desarrollos de terrenos de usos combinados y proyectos de relleno mediante el diseño de prototipos para educar a los proyectistas locales sobre las preferencias que la comunidad había expresado. La oficina de planificación tenía arquitectos para el diseño de prototipos para que los proyectistas pudieran ver exactamente lo que la comunidad quería que se construyera. Los proyectistas locales utilizaron estos diseños como guías para construir muchos proyectos que desde una etapa temprana tenían una combinación de usos.

EJEMPLO PRÁCTICO:

Muchos desarrollos nuevos de vecindarios tradicionales y urbanísticos, como Harbor Town en Memphis, Tennessee, usan la técnica de presentación visual en carteles para definir qué criterios de diseño aplican a las viviendas nuevas en la comunidad. Estos criterios ilustran claramente lo que se aceptará, y lo que no se aceptará, por las juntas examinadoras de diseño y, de esta manera, ayudan a preservar el carácter de la comunidad y a crear un sentido de pertenencia al lugar.

9.

Maximizar el valor de las propiedades de las agencias de transporte colectivo mediante los desarrollos coordinados de terrenos orientados hacia el transporte colectivo

Muchas agencias de transporte colectivo tienen propiedades subutilizadas o espacio aéreo sobre las propiedades cercanas a las estaciones de ferrocarril o rutas de autobuses. Estos recursos representan oportunidades valiosas de inversión para el sector privado que se pueden aprovechar mediante un proceso de desarrollo coordinado de los terrenos que les confiere un uso óptimo. Los cambios recientes en las normas federales han contribuido a vencer los obstáculos que anteriormente limitaban la venta o el arrendamiento de estas propiedades y han simplificado el proceso. Las agencias de transporte colectivo pueden modificar los criterios que usan para la evaluación de las propuestas de desarrollo -que se concentran actualmente en el beneficio económico y, por consiguiente, dan preferencia a los edificios costosos que tienen un solo uso, por ejemplo, para usarlos como espacio de oficina- para enfatizar más en el papel potencial que pueda desempeñar un desarrollo dado en la creación de una comunidad desarrollada inteligentemente. En resumidas cuentas, las agencias de transporte colectivo están bien preparadas para desempeñar una función clave en la implantación de desarrollo inteligente. Cuando estas agencias trabajan en colaboración con el sector privado para desarrollar estos solares, pueden garantizar que se use el espacio para crear los desarrollos de usos combinados y que favorezcan al peatón que, por su naturaleza, armonizan perfectamente con estos solares.

Además de los beneficios potenciales del desarrollo inteligente de los terrenos, los desarrollos conjuntos pueden ser beneficiosos tanto para los proyectistas, que tendrán acceso a propiedades valiosas cerca de instalaciones de transporte colectivo y en áreas atractivas, como para las agencias de transporte colectivo, que pueden hacer un uso más rentable de su capital de bienes raíces. La venta o el arrendamiento de la propiedad genera ingresos para el sistema de transportación colectiva. Más desarrollo de terrenos cerca a los centros del transporte colectivo brinda a más personas la posibilidad de hacer uso del transporte colectivo para viajar entre el trabajo, las tiendas y el hogar. Finalmente, las alianzas de las entidades públicas y privadas que crean estos desarrollos de terrenos orientados hacia el transporte colectivo pueden servir para demostrar la viabilidad y la rentabilidad potencial que tienen los proyectos de desarrollo inteligentes de los terrenos para los proyectistas.

EJEMPLO PRÁCTICO

La Washington Metropolitan Area Transit Authority (WMATA [Autoridad Metropolitana de Transporte Colectivo]) tiene uno de los programas más agresivos, en la nación estadounidense, de desarrollo coordinado. Durante los últimos años se han desarrollado o planificado más de treinta proyectos. WMATA tiene un ingreso proyectado de \$15 millones hasta el 2003 proveniente únicamente de los desarrollos coordinados -una cifra que es impresionante aunque puede ser mejorada. La Chesapeake Bay Foundation (Fundación de la Bahía de Chesapeake) ha publicado un informe sobre cómo la WMATA puede mejorar su programa de desarrollo coordinado llamado "Building Healthier Neighborhoods with Metrorail: Improving Joint Development Opportunities" (Creando Vecindarios más Saludables con el Ferrocarril Metropolitano: Mejorando las Oportunidades del Desarrollo Coordinado de Terrenos). El informe identifica los obstáculos encarados por la WMATA -y que las demás agencias de transporte colectivo encaran posiblemente también- y señala cómo nuevas políticas públicas y mejores alianzas con el gobierno local pueden mejorar las oportunidades de los desarrollos coordinados.⁸

10.

Incorporar legalmente el redesarrollo inteligente de terrenos en los planes maestros de las comunidades

Los proyectos de relleno y de redesarrollo en los centros urbanos y suburbanos confrontan normalmente más barreras reglamentarias que los desarrollos de terrenos en las áreas verdes. Esta tendencia es a menudo el resultado de un sistema de normas legales más detallado que se puso en vigor para proteger a los residentes existentes de cualesquiera efectos adversos potenciales de los redesarrollos. Mientras los motivos subyacentes son buenos, este marco normativo tiene muchas veces el efecto no deseado de prevenir los desarrollos inteligentes de terrenos -o hacerlos difíciles de construir. En muchas comunidades, por ejemplo, el código de zonificación se ha elaborado hasta tal punto que en el caso de que se queme un edificio en una magnífica calle comercial antigua, sería ilegal reconstruirlo. Esta barrera reglamentaria torna muchas veces imposible la recreación de los ambientes peatonales de usos combinados que existieron en muchas comunidades a través de todo el país.

El gobierno local puede promover la revitalización de los vecindarios importantes y convertirlos en comunidades desarrolladas inteligentemente si cambia las normas legales de planificación y de zonificación que aplican en estas áreas para que se puedan construir proyectos compactos, peatonales, de usos combinados y orientados hacia el transporte colectivo. Estos cambios abren el camino para que un proyectista pueda adquirir un terreno consciente de que no se requerirán variaciones en la zonificación para construir un proyecto de desarrollo inteligente, puesto que la comunidad ha aprobado este tipo de desarrollo de antemano. Para lograr esta meta se puede usar una serie de herramientas, que incluyen planes especiales para el área y zonas sobrepuestas. Si se elimina la incertidumbre de la ecuación del desarrollo, y se permite este desarrollo por derecho, la comunidad hace una afirmación clara de que los proyectistas están bienvenidos a ayudar a crear un desarrollo inteligente.

EJEMPLO PRÁCTICO:

La ciudad de Providence en Road Island ha empleado un proceso de confección de un plan maestro para revitalizar su antiguo distrito comercial de venta al detal en el centro urbano conocido como Downcity. El proceso de planificación puso énfasis en los bienes educativos y de arte que tiene el área por medio de la creación de un distrito de arte y entretenimiento que incluye vivienda y talleres para artistas, estudiantes y personas retiradas. Se creó una zona sobrepuesta que designó las calles como "A" o "B". En las calles A aplican normas legales para preservar las características históricas, arquitectónicas y peatonales. Las normas para las calles B son más flexibles, pero requieren que los proyectistas soliciten permisos para la altura, la forma y la localización de las edificaciones en el solar. Estas normas legales, acompañadas por inversiones complementarias en la infraestructura pública como calles y aceras, han redundado en un renacimiento del desarrollo del casco urbano.⁹

1. Ver Chris Leinberger, *Financing Progressive Development* (Washington, D.C.: Brookings Institution, 2001) para una discusión más a fondo de los dieciocho tipos de desarrollo que se pueden financiar en el sistema actual y los obstáculos del desarrollo inteligente.
2. Mark Eppli and Charles Tu, *Valuing the New Urbanism* (Washington, D.C.: Urban Land Institute, 1999).

3. Para más información sobre fondos federales para el desarrollo inteligente, véase la guía cibernética de la EPA de fuentes de financiamiento para el desarrollo inteligente en www.epa.gov/smartgrowth/funding.htm y Association of Metropolitan Planning Organization, *Redeveloping Brownfields with Federal Transportation Funds*, en http://smartgrowth.org/pdf/brownfields_tea21.pdf.
4. "Local Codes as an Obstacle to Smart Growth", *New Urban News*, enero - febrero 2001, 1.
5. Robert Dunphy, "Parking Strategies", *Urban Land*, 59, núm. 10 (octubre 2000): 78.
6. Ibid.
7. Michael Lewyn, "Why Sprawl is a Conservative Issue", *Bulletin of Science, Technology, and Society*, 20, núm. 4 (agosto 2000): 295-315.
8. El informe completo de la Chesapeake Bay Foundation está disponible en www.savethebay.cbf.org/resources/pubs/metrorail.pdf.
9. Para más información sobre la planificación e implantación de proyectos en Downcity véase City of Providence Department of Planning and Development, *Downcity Providence: Master Plan and Implementation Plan* (Providence: 1994).

Capítulo Diez

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

El crecimiento urbano puede crear lugares atractivos para vivir, trabajar y entretenerse si responde a la visión de la misma comunidad sobre cómo y hacia dónde desea crecer. Sin embargo, la articulación de esta visión puede representar un reto porque tiene que reflejar las necesidades de una amplia gama de grupos interesados y de los miembros de la comunidad. El proceso de desarrollo provee el espacio para parte de este insumo, por ejemplo, a través de vistas públicas periódicas sobre las decisiones relacionadas con la planificación y zonificación. Aun cuando estas oportunidades son útiles, las mismas son sólo algunas de las muchas maneras en las que los valores e intereses de todas las partes interesadas en el desarrollo de los terrenos pueden ayudar a dar forma al plan de crecimiento de la comunidad.

Un componente crucial del desarrollo inteligente es la garantía de participación temprana y frecuente de todos los grupos interesados para identificar y atender las necesidades y los intereses específicos. La gama de estos grupos interesados es amplia e incluye a los proyectistas, los planificadores urbanos, los ingenieros de transportación, los grupos ambientalistas y conservacionistas, los defensores del desarrollo comunitario, los preservacionistas históricos, los usuarios diarios del transporte colectivo, los estudiantes, los defensores de la justicia ambiental, las organizaciones de personas jubiladas y ancianas, los grupos que defienden los intereses de los niños, las iglesias, las asociaciones de padres y maestros, las asociaciones cívicas y muchas otras. Cada uno de estos grupos puede contribuir una perspectiva única y valiosa tanto a los planes generales de la comunidad como al diseño específico de los proyectos. Estas perspectivas son particularmente importantes para la construcción de comunidades compactas y peatonales, que tienen una combinación de usos y muchos medios de transporte colectivo, tal como lo propicia el desarrollo inteligente porque esta diversidad de perspectivas puede significar la superación de lo tradicional y lo familiar. Hay un sinnúmero de métodos de activar a la comunidad y los grupos interesados que van desde el insumo temprano de los interesados en los planes de la comunidad hasta el intercambio continuo de información acerca del proceso y la evaluación de la implantación del plan según se construyen los proyectos. La garantía de un alto nivel de conocimiento de la ciudadanía es una de las estrategias más fundamentales para asegurar que las necesidades de la comunidad y las posibles soluciones se tomen en consideración en su totalidad. Esta estrategia puede contribuir a que los líderes locales puedan identificar y apoyar mejor el desarrollo de terrenos que responda a estas necesidades.

Este proceso puede ser caro, frustrante y tomar mucho tiempo. A menudo, la participación pública es un proceso contencioso, y hasta desordenado, debido a la diversidad de ideas y prioridades entre los grupos interesados. Sin embargo, también puede ser gratificante porque se encuentran soluciones creativas a los problemas más dificultosos. Además, la colaboración de la comunidad y los grupos interesados crea a largo plazo una base sólida para la solución creativa y rápida de los conflictos sobre los desarrollos, lo que puede ayudar a que las decisiones sean más oportunas, beneficiosas y predecibles. La activación temprana y

frecuente de los grupos interesados y el intercambio de información vital sobre las opciones de desarrollo les permite comprender mejor la importancia y los retos asociados con una buena planificación y buena inversión. Los proyectos y planes que se elaboran sin la participación de la ciudadanía carecerán de esta integración comunitaria que es necesaria para el éxito y será más difícil generar apoyo al momento de tomar decisiones difíciles. Las políticas que se presentan a continuación tratan algunas de las barreras y obstáculos de la participación comunitaria.

I.

Procurar asistencia técnica para desarrollar un proceso de participación pública

Un buen sistema de información es un elemento clave para el buen funcionamiento de la gobernación local, sobre todo del proceso de planificación. Mientras muchos gobiernos locales están conscientes de lo necesario y valioso de integrar a la ciudadanía en los procesos de toma de decisiones, es posible que carezcan de los instrumentos, la información o los recursos financieros necesarios para hacerlo. Sin embargo, hay un sinnúmero de herramientas y fuentes de información -muchas veces basadas en la experiencia de otras comunidades o provistas por especialistas en la participación pública- que se pueden utilizar para ayudar a los gobiernos locales a desarrollar la capacidad y la confianza como para llevar a cabo un proceso de participación ciudadana. Es posible que haya asistencia técnica provista por los estados, grupos de interés, organizaciones sin fines lucrativos y consultores del sector privado para ayudar a los condados, las ciudades y los pueblos en la elaboración de una estrategia para involucrar a los grupos interesados. Los gobiernos locales que no cuentan con los recursos financieros necesarios pueden aprovechar y activar la capacidad de los grupos comunitarios o de las universidades para que ayuden en la elaboración e implantación de una campaña en favor de la participación pública en torno a un proyecto específico. Por ejemplo, la ciudad de Eugene en Oregón activó a la facultad y a los estudiantes del departamento de planificación de la contigua Universidad de Oregon para que ayude en "Eugene Decisions" (decisiones de la ciudad de Eugene), un proceso sumamente exitoso. El resultado ha sido que no sólo se mejoraron las habilidades de los servidores públicos locales, sino que una gama más amplia de sectores interesados ha participado activamente en la planificación y elaboración de las decisiones sobre el futuro de su comunidad.

EJEMPLO PRÁCTICO:

En el 1999, el gobernador Ventura presentó el plan global para el desarrollo inteligente "Growing Smart in Minnesota". Como respuesta, la legislatura estatal de Minnesota promulgó una serie de mandatos que en conjunto forman la base de las iniciativas estatales para el desarrollo inteligente de los terrenos. Al darse cuenta de la importancia del papel que puede desempeñar el Estado en el apoyo a los gobiernos locales en llevar a cabo estas iniciativas, el Department of Planning de Minnesota y sus asociados locales y estatales elaboraron una guía para los gobiernos locales. Como parte integral de esta guía figuran las metas y los principios del Estado para el desarrollo inteligente de los terrenos. Además, el Departamento de Planificación de Minnesota creó el Local Government Assistant Center (Centro de Asistencia a los Gobiernos Locales) que cuenta con empleados que brindan información y asesoramiento a los gobiernos locales sobre una serie de asuntos, incluso, sobre cómo activar toda la ciudadanía en el proceso de planificación. Puede recibir copia de la guía de planificación u obtener más información sobre el Centro de Asistencia en www.mnplan.state.mn.us/commplan/index.html.

2.

Usar métodos y foros no convencionales para educar a los grupos interesados tradicionales y no tradicionales sobre el desarrollo de los terrenos y los procesos de toma de decisiones

Para lograr que una comunidad apoye plenamente una iniciativa nueva, todos los sectores de la población tienen que recibir información y educación sobre los componentes de esta iniciativa. Asimismo, los ciudadanos necesitan recibir información sobre posibles alternativas antes de expresar sus preferencias o plantear sus dudas. Sin embargo, sólo una pequeña parte de la comunidad suele estar activa en el proceso de toma de decisiones debido a barreras socioeconómicas, lingüísticas o de educación. La integración de una amplia gama de expresiones públicas en todas las etapas requiere que los funcionarios locales atraigan y recluten diversos componentes de la ciudadanía. Para poder hacer esto, tiene que identificar y atender los obstáculos de una participación pública plena.

Los gobiernos locales deben ser creativos en la identificación y utilización de métodos nuevos de brindar información. Los métodos comunes para llegar a una audiencia grande incluyen posiblemente los avisos públicos en los periódicos locales sobre las reuniones, el envío de cartas a las personas o a los grupos que han expresado un interés en un proyecto dado, la colocación de copias de los documentos en oficinas o bibliotecas públicas, la distribución de hojas sueltas o el ofrecimiento de información en otros foros de la comunidad. Para llegar a otras audiencias, un gobierno local puede celebrar reuniones vespertinas o en los fines de semana sobre temas específicos, puede presentar informes en otras reuniones vecinales para poner a la comunidad al día, puede auspiciar sesiones (*charrettes*) de diseño, pautar anuncios radiales de servicio público o trabajar con el clero de las iglesias locales y con los grupos de apoyo comunitario. Muchas veces, las comunidades de escasos recursos sienten que tienen menos poder político de participación. Para poder llegar a estos grupos, las administraciones locales pueden emitir avisos vecinales, poner anuncios en los periódicos locales o en los lugares frecuentados, como las oficinas del correo, las tiendas populares o los mercados locales de productos agrícolas. Finalmente, para garantizar el acceso pleno a la información, los datos más importantes sobre las decisiones relacionadas con los desarrollos se deben traducir a los vernáculos de los residentes del área. Todos los gobiernos locales deben elaborar su propia variedad de métodos para llegar a la mayor cantidad posible de personas y sectores de la comunidad. Los valores que la comunidad aplica para formular su proceso de planificación tienen que reflejar su composición demográfica única, y esto se puede garantizar solamente mediante una muestra representativa de los tipos de residentes y sus prioridades para el desarrollo.

3.

Hacer ejercicios de visualización con la comunidad para determinar cómo y hacia dónde la comunidad desea crecer

La toma de decisiones efectiva sobre la forma del crecimiento regional requiere una recopilación considerable de información por parte de profesionales y ciudadanos interesados. Por consiguiente, es importante que se utilicen una serie de herramientas de visualización que permitan una mejor comprensión de la manera en la que las decisiones de planificación afectan a los ciudadanos. Por ejemplo, una simulación computarizada puede retratar en sólo segundos las transformaciones radicales de un paisaje

vial -como la construcción de edificios nuevos o la integración de infraestructura de transporte colectivo en las vías existentes. Puede ayudar a crear la imagen de un nuevo desarrollo residencial multifamiliar y, de esta manera, hacer posible que los miembros de la comunidad puedan evaluar la conveniencia del mismo en base a la información específica en vez de usar conceptos generales de planificación, como "construcción de alta densidad". Se pueden utilizar alternativas de escenarios futuros para presentar modelos de crecimiento para una región dentro de un término de tiempo especificado, y se pueden transponer estos escenarios al tiempo real para responder a las diferentes variables sugeridas por una audiencia presente. Estas respuestas rápidas a las dudas e ideas le provee a los facilitadores de las herramientas para llegar rápida y eficazmente a un consenso sobre planes innovadores. Otras prácticas pueden consistir en brindar a los residentes locales una oportunidad para votar, someter comentarios sobre varios diseños de un proyecto propuesto o hablar directamente con los diseñadores y arquitectos.

Las oficinas de planificación y compañías de consultoría sobre desarrollos usan cada vez más las imágenes visuales computarizadas para activar a los ciudadanos en los talleres de planificación. En Chattanooga, Tennessee, después del fracaso del East Gate Mall, la comunidad se unió en torno a ideas sólidas sobre los usos futuros de este centro comercial viejo. Los miembros de la comunidad estaban cansados de los megadesarrollos comerciales de un sólo uso y querían ver el centro del pueblo atemperado a la escala de los vecindarios circundantes. Como el redesarrollo inmediato de todo el lugar no era viable, se les presentó una simulación computarizada de varias fases distintas que se implementarían en un lapso de años por las condiciones del mercado. Esta simulación ayudó a que los ciudadanos pudiesen visualizar cómo los edificios nuevos se localizarían inicialmente en las áreas para estacionamientos externas y, eventualmente, sustituirían el centro comercial mismo. La visión de la comunidad constituyó la base de un plan que dirigirá el desarrollo y que transformará radicalmente el aspecto y la atmósfera de la comunidad durante los años venideros.

EJEMPLO PRÁCTICO:

En el 1989, la ciudad de Portland en Oregon inició los trabajos que condujeron en el 1994 a la adopción de un plan de crecimiento regional -el llamado Region 2040 Growth Concept. El consejo regional Metro elaboró las condiciones base y los valores de la comunidad lo que se utilizó entonces para proponer tres posibles estrategias para la forma urbana en la región de las que se podía elaborar una alternativa preferida. Para integrar a la ciudadanía en la elaboración de esta alternativa preferida, se grabó un vídeo que esbozaba las opciones y sus impactos en la región, y se distribuyó libre de costos a través de los establecimientos de Blockbuster Video, una cadena de alquiler de películas. Como resultado de esto, se generaron más de 17,000 comentarios y sugerencias, que condujeron eventualmente a la alternativa que refleja tanto los comentarios públicos como los aspectos de cada uno de los escenarios alternativos provistos originalmente.

4.

Requerir que las jurisdicciones creen acceso público a la información relacionada con los impuestos y gravámenes sobre todas las propiedades con el propósito de facilitar la rehabilitación de las propiedades deterioradas

Los grupos comunitarios están mejor preparados para ofrecer soluciones innovadoras en torno a los retos del desarrollo si tienen acceso a la información. Sin embargo, los grupos vecinales tienen muchas veces dificultades en la búsqueda de la información que necesitan para luchar contra el deterioro de su comunidad. Los intentos de obtener información sobre las deudas contributivas y las obligaciones por pagar sobre propiedades deterioradas o destruidas, o sobre los dueños de propiedades desocupadas o abandonadas puede ser difícil y tomar mucho tiempo. Es posible que se frustren los esfuerzos de los vecinos de acceder esta información que se guarda en los bancos de datos computarizados o está dispersada en diferentes agencias gubernamentales.

Los gobiernos estatales y locales pueden apoyar el proceso de información pública mediante un mejor acceso a las obligaciones y contribuciones adeudadas. Los ciudadanos pueden utilizar esta información para estimular a los propietarios a hacer reparaciones o a vender su propiedad o ellos pueden activar a las autoridades locales para que confisquen las propiedades abandonadas y las rehabiliten. Si recopilan y juntan los datos en un solo lugar en vez de dejarlos dispersados en diferentes lugares, los gobiernos locales pueden ayudar a los residentes a que desempeñen un rol activo en el fortalecimiento de su propia comunidad por medio del acceso fácil a los datos. Esto puede significar que los datos se hagan disponibles en sistemas de computadora sea a través de la red cibernética o a través de una computadora localizada en un edificio público central, como la alcaldía. Los gobiernos pueden ofrecer talleres de capacitación para los grupos locales sobre cómo acceder y utilizar los datos disponibles. Además de tener más información sobre los retos del desarrollo de los terrenos que confrontan las comunidades y los gobiernos, este enfoque brinda también la posibilidad a los residentes de ser más efectivos en la prevención del deterioro y abandono comercial y residencial que agrava aún más el problema de inversión negativa. De esta manera, los residentes trabajan juntos con sus gobiernos para crear más comunidades habitables y llenas de vida.

EJEMPLO PRÁCTICO:

En Chicago, el Center for Neighborhood Technology (Centro de Tecnología Comunitaria) ha elaborado el Sistema de Aviso Temprano a la Comunidad (Neighborhood Early Warning System [NEWS]) que ha facilitado el acceso a la información sobre la vivienda que puede ser importante para que cualquier proyecto de desarrollo comunitario sustentable tenga éxito. NEWS es un inventario de propiedades en Chicago que está disponible en la red cibernética y provee información que puede ayudar a los grupos comunitarios y a las agencias de la ciudad y del condado a identificar los lugares de inversión negativa potencial y de abandono. NEWS provee datos sobre algunos de los edificios que tienen deudas contributivas para el *Scavenger Sale* de Chicago y el *County Treasurer's Annual Sale*. Gracias a NEWS los residentes pueden responder de manera proactiva a los edificios y las vecindades con problemas. Como NEWS es un sistema de la red cibernética, puede ser reproducido fácilmente en otras áreas y aumentar allí el acceso comunitario a la información. Para más información, véase www.newschicago.org.

5.

Incorporar frecuente y rutinariamente las opiniones y los intereses en el proceso de planificación

El proceso de planificación tiene muchas fases que requieren la participación pública, incluso, el proceso de toma de decisión sobre qué se construye, dónde se construye, cómo se construye, los planes de ubicación que cambian constantemente y las muchas fases de implementación. Muchas de las políticas en esta sección discuten los mecanismos de la participación pública en la fase inicial del desarrollo de los terrenos. Sin embargo, de igual importancia es la participación pública después de que se tomó la decisión sobre qué se va a construir para garantizar que el proyecto sea compatible con la decisión original y con los parámetros de diseño durante su implantación. Esta participación ciudadana es más efectiva si hay medidas claras y consecuentes para incorporar progresivamente la opinión pública en el proceso de desarrollo. Este proceso puede incluir un mecanismo fácil y conveniente de comunicarse con los funcionarios públicos a cargo de las decisiones o en reuniones públicas regulares (semanales o mensuales) con el proyectista. Algunas comunidades usan la red cibernética para aumentar la disponibilidad de información sobre los cambios del diseño de un lugar específico, por ejemplo. De esta manera, el público se puede mantener informado y estar activo según el proceso de desarrollo se mueve del diseño a la construcción y el uso.

Las jurisdicciones locales pueden, además, formalizar el insumo ciudadano mediante la institucionalización de la participación ciudadana en el proceso de revisión de las decisiones relacionadas con el desarrollo de los terrenos. La participación ciudadana se puede lograr también a través de la creación de consejos ciudadanos de asesoramiento y consejos vecinales. Por lo general, los comités de asesoramiento tienden a atraer personas con conocimientos en torno a cierto tipo de proyecto y que, en el transcurso de este proyecto, pueden aportar una perspectiva vecinal y experiencia que se reflejan en sus recomendaciones. Contrarios a estos, los consejos vecinales son normalmente mecanismos institucionalizados de participación pública directa en la planificación integral y en los asuntos cívicos. Los consejos vecinales pueden hacer recomendaciones en torno a propuestas de desarrollo y pueden servir de vehículo para el insumo ciudadano sobre cambios en el plan de usos, el plan de parques u otros proyectos de planificación. Sea formalizado o no, los espacios para la participación pública progresiva en la toma de decisiones y la implementación de los proyectos crean un sentido de pertenencia entre los miembros de la comunidad, y asegura resultados de una calidad superior.

EJEMPLO PRÁCTICO:

El Community Development Department (Departamento para el Desarrollo Comunitario) de la ciudad de Spokane en Washington reconoce trece grupos comunitarios en las áreas donde viven principalmente familias de escasos y de moderados recursos. Estas vecindades reciben una asignación del Community Development Block Grant (Fondos Comunitarios Globales) de la ciudad para hacer recomendaciones sobre los proyectos propuestos para recibir fondos en sus respectivas comunidades. Los grupos comunitarios apoyan proyectos existentes, proyectos de investigación y proponen proyectos nuevos, y ellos someten sus recomendaciones para la aprobación. Puesto que han estado participando en el proceso de toma de decisiones y conocen de cerca sus propias necesidades, los grupos comunitarios están en mejores condiciones para participar también durante la fase de implantación de los proyectos. Se reúnen con las divisiones del gobierno de la ciudad que implantan los proyectos, monitorizan el progreso y la duración y hacen sugerencias en torno a asuntos nuevos que puedan surgir.

6.

Trabajar con los medios de comunicación para diseminar información sobre la planificación y el desarrollo de los terrenos de manera consecuyente

La congestión del tráfico, la pérdida de espacios abiertos, el crecimiento económico y los empleos son problemas que encabezan consecuentemente las listas sobre los problemas que los ciudadanos perciben en sus comunidades. A pesar de que los temas relacionados con la planificación, el desarrollo inteligente y el manejo del crecimiento son asuntos complejos y multifacéticos que son a veces difíciles de entender, tienen un impacto profundo sobre estos problemas que son comunes y corrientes. A menudo, la ciudadanía no entiende cómo sus actividades cotidianas influyen estas situaciones o cómo la planificación o el desarrollo inteligente podría aliviar algunos de los problemas y mejorar la calidad de vida.

Todos los medios de comunicación presentan reportajes sobre temas locales y regionales pertinentes. Las administraciones locales pueden estimular a la prensa escrita, radial o televisiva a cubrir asuntos de planificación y desarrollo. Se logra el impacto más grande cuando se cubren estos asuntos en una columna regular o a través de una serie de reportajes especiales periódicos que dedican suficiente tiempo como para desenmarañar la compleja red de decisiones particulares públicas y privadas y los cambios acumulativos que tienen en la calidad de vida. Estas presentaciones de información no sólo son un instrumento para que las noticias cubran temas que impactan a su audiencia, sino que también proveen para que los líderes locales informen mejor a los ciudadanos sobre los impactos de decisiones pendientes sobre el desarrollo y la infraestructura.

EJEMPLO PRÁCTICO:

David Goldberg del Atlanta Journal Constitution notó que los ciudadanos locales tienen interés en los reportajes sobre la congestión del tráfico y sobre la calidad de vida, pero se dio cuenta de que muchos lectores no sabían cómo relacionar estos impactos con las decisiones locales sobre planificación y desarrollo de terrenos. Al asegurar el compromiso de la mesa editorial, Goldman pudo presentar una sección semanal sobre estos temas, lo que permitió explicar cómo estos impactos se relacionaban con las decisiones sobre el desarrollo de los terrenos que los provocaron. Esta cubierta brindó en los años siguientes un foro importante para los residentes de Atlanta para examinar decisiones claves sobre el transporte colectivo regional, la revitalización del centro urbano y una propuesta de cinturón vial en la periferia urbana, entre otros temas. Para sugerencias sobre cómo retratar en los medios de comunicación los temas relacionados con el desarrollo y la expansión urbana, véase la publicación de Goldberg: *Covering Urban Sprawl: Rethinking the American Dream* que está disponible a través de www.rtnda.org/resources/sprawl/sprawl.html.

7.

Activar a los niños a través de la promoción y la educación

Se dice a menudo que los niños de hoy son los líderes de mañana. Activar a los niños frecuentemente y a temprana edad es importante para que ellos desarrollen un entendimiento abarcador de cómo el ambiente construido impacta el ambiente natural y, además, su calidad de vida. A esto se añade que muchos niños "educan" a sus padres sobre nuevos problemas y soluciones innovadoras. Hasta cierto punto, el éxito de los programas de reciclaje se debe a los niños que aprendieron sobre eso en la escuela, lo llevaron a su casa y crearon una demanda expresada por los padres por el recogido de materiales reciclables en el borde de la acera. Muchas escuelas tienen hoy algún tipo de programa de educación ambiental en su currículo. Los gobiernos locales y las juntas escolares pueden trabajar con los maestros para ampliar estos programas y proveer a los niños del vocabulario y de las herramientas para entender cómo el desarrollo impacta al mundo natural y qué ellos pueden hacer para influir en el proceso. Una vez que se ha logrado una mejor comprensión de la conexión entre las decisiones sobre el desarrollo y la calidad de vida, los estudiantes tendrán una idea más clara de cómo construir una comunidad que satisfaga las necesidades de sus residentes y estarán más dispuestos a participar en el proceso de implantar esta visión.

Uno de los programas más innovadores que enseñan a los niños los conceptos de la planificación comunitaria se conoce como "Box City" (Ciudad de Cartón).¹ Este programa provee un enfoque participativo de planificación comunitaria al permitir a los estudiantes construir sus propios edificios con envases de cartón para la leche y crear sus propias comunidades. Los componentes del programa reflejan cómo se construyen las comunidades en realidad a través de una combinación de colaboración, reglamentación y espíritu empresarial. Cuando la comunidad está construida, los niños la evalúan y comparan las características positivas y negativas con la comunidad en la que viven. El programa ayuda a los estudiantes a comprender mejor el ambiente construido, por qué es importante para ellos y cómo ellos pueden ayudar a darle forma.

EJEMPLO PRÁCTICO:

En Liberty, Missouri, un suburbio de Kansas City, un programa ha demostrado cómo la juventud puede contribuir a la solución del problema de transportación de la comunidad. Los estudiantes de séptimo grado examinaron a los de sexto grado para determinar los medios que usaban y los que preferían para llegar a la escuela. Los resultados mostraron que el 77 por ciento de los estudiantes quería ir en bicicleta a la escuela, pero sólo el 10 por ciento lo hacía. Los estudiantes compartieron los resultados de su estudio con la comisión de planificación local, y señalaron que la falta de aceras era una de las razones principales porque los estudiantes no podían trasladarse sin peligro a la escuela en bicicleta o a pie. Proveyeron su insumo sobre cómo mejorar los caminos y los paseos de la ciudad. La comisión de planificación estaba tan impresionada con la información provista por los estudiantes que un estudiante es ahora miembro del comité de planificación de largo alcance.

8.

Cultivar las relaciones con las escuelas, las universidades y los colegios

Las universidades y los colegios pueden servir en las diferentes jurisdicciones como un excelente recurso de capital intelectual y de asistencia en investigación. A la misma vez, el proceso real de la toma de decisiones de los gobiernos locales sobre el desarrollo brinda una oportunidad excelente para el aprendizaje aplicado de los estudiantes. Cuando se reconocen estos beneficios compartidos, muchas universidades pueden ayudar a los gobiernos locales a atender los asuntos relacionados con el crecimiento mediante proyectos con base comunitaria y de investigación. Estas oportunidades brindan la posibilidad a los estudiantes de planificación y los estudiantes de bienes raíces de trabajar en proyectos a través de internados y brindar a los gobiernos locales una manera de ampliar su fuerza de trabajo temporal para llevar a cabo proyectos a corto plazo. Además, el conocimiento de la materia que los profesores e instructores pueden aportar como expertos académicos puede enriquecer muchos procesos de planificación de los gobiernos locales a través de perspectivas e ideas originales.

Por ejemplo, la University of Notre Dame School of Architecture en South Bend, Indiana, ha creado un centro que se vale del peritaje de los miembros de la facultad y los estudiantes para colaborar con los proyectistas y los funcionarios públicos en proyectos de esta ciudad.² Otro centro parecido, el National Center for Smart Growth Research and Education (Centro Nacional de Investigación y Educación sobre el Desarrollo Inteligente) de la Universidad de Maryland en College Park³, analiza los impactos de los patrones alternativos de desarrollo y monitoriza y evalúa las alternativas específicas del desarrollo inteligente en las comunidades de todo el Estado de Maryland y en otros lugares. Además, el centro celebra reuniones de promoción con proyectistas, funcionarios gubernamentales, prestamistas, expertos en salud pública y líderes ciudadanos para identificar los obstáculos del desarrollo inteligente y las soluciones para superarlos.

EJEMPLO PRÁCTICO:

El Urban Land Institute (ULI [Instituto de Terrenos Urbanos]) en Washington D.C. tiene un servicio de asesoramiento por expertos para ayudar a las comunidades a encontrar soluciones creativas y prácticas para toda la gama de problemas relacionados con el uso y el desarrollo de terrenos. El Department of Planning de Washington D.C. reclutó al ULI para ayudar en el redesarrollo de Waterside Mall, un área del tamaño de dos manzanas subutilizada en la parte suroeste de la ciudad. Un equipo de expertos pasó varios días en el lugar de estudio para reunirse y entrevistar personas claves de la comunidad, y preparar conclusiones y recomendaciones. Este proceso, que incorporó la participación comunitaria, ayudó a establecer un consenso sobre las recomendaciones y sirvió de guía para el plan que se adoptó. El área se redesarrollará y transformará eventualmente en un centro urbano con restaurantes, cafés y servicios que atiendan las necesidades de los residentes cercanos. Además, el proyecto reconectará el centro de la ciudad con la zona que bordea el río y proveerá oportunidades adicionales de desarrollo comercial y recreativo. Para más información sobre los servicios de asesoramiento de ULI, véase http://experts.uli.org/DK/AdServ/ex_AdServ_About_fst.html.

9.

Integrar a los proyectistas y a la industria de la construcción en el proceso de elaborar una visión

La visión de cómo y hacia dónde una comunidad desea crecer debiera ayudar a solucionar una serie de importantes asuntos sociales, económicos, de transportación y de desarrollo. La visión debiera representar los valores de los residentes en cuanto a cómo debiera lucir la comunidad en el futuro. Para que la gestión tenga éxito, la visión debiera incorporar el insumo de una parte interesada importante: los proyectistas. Como es uno de los grupos más importantes para la implantación de los planes, los proyectistas debieran participar activamente en el proceso de elaboración de una visión, no sólo en los planes de llevar a cabo un proyecto específico. La activación temprana de los proyectistas puede ayudar a garantizar que los planes de la comunidad sean viables económicamente y lo suficientemente atractivos como para asegurar una participación activa del sector privado.

La activación de los miembros de la industria de construcción que tienen adiestramiento en la conceptualización, el financiamiento y la construcción de proyectos puede asegurar que los planes con base comunitaria sean viables y beneficiosos. Además, la experiencia ha comprobado que los proyectistas que tienen un conocimiento detallado de las condiciones locales y de los valores de la comunidad están mejor capacitados para crear comunidades más atractivas que aquellos proyectistas que no lo tienen. Al agregar el peritaje de la industria de construcción al proceso de elaboración de una visión por los miembros de la comunidad se crea un producto final mejor para todos.

10.

Celebrar *charrettes* de diseño para la toma de decisiones difíciles sobre el desarrollo de los terrenos

La activación de la comunidad para concebir sus prioridades de crecimiento puede ser un proceso que toma mucho tiempo, a lo mejor meses o años. Por otro lado, las *charrettes* son sesiones de diseño cortas e intensivas de cuatro a siete días en las que se discuten problemas urbanos específicos o visiones más amplias de la comunidad. Todos los ciudadanos que están interesados en los asuntos o en los proyectos pueden considerarse como invitados a participar y se ubican en un salón lleno de mapas del área de estudio. A lo largo de varios días, con la ayuda de un equipo de profesionales (facilitadores, ingenieros, planificadores, diseñadores y arquitectos) estos ciudadanos están en condiciones de esbozar una imagen clara del futuro de su comunidad. Este logro compartido le confiere a un proyecto una mejor oportunidad como para navegar con éxito por un mar de obstáculos políticos, económicos y ambientales que el proyecto pueda encarar porque se pudo lograr un consenso verdadera.

Las *charrettes* se pueden usar para lidiar con una variedad de necesidades, desde el consenso sobre las visiones de largo alcance del desarrollo de los terrenos de la ciudad hasta los acuerdos operacionales sobre los proyectos individuales. Pueden identificar los temas y las dificultades de corto y largo alcance que son importantes para los residentes y los líderes empresariales, así como identificar necesidades y oportunidades. Las *charrettes* dan lugar a la elaboración de soluciones inmediatas y a largo plazo mediante el esbozo de pasos de corto alcance como parte del producto de trabajo. Pueden brindar estrategias para la

implantación y contribuir políticas y principios para la toma de decisiones futuras y el desarrollo de la ciudad. Las lluvias de ideas y la negociación durante estas *charrettes* pueden transformar las ideas y crear conceptos o soluciones inesperadas para los problemas. Como consecuencia, la cantidad y la variedad de soluciones e ideas que se generan y se ponderan son mucho mayores que las que se generan con los métodos tradicionales de planificación, que normalmente toman meses alcanzar.

EJEMPLO PRÁCTICO:

Jackson Hole en el Estado de Wyoming lucha con un problema de vivienda asequible. Para atender la necesidad del área de más viviendas, el condado de Teton (donde Jackson Hole está localizado) adquirió un terreno de 329 acres donde planea construir una vecindad nueva que incluirá viviendas asequibles. Para garantizar que este nuevo desarrollo de terrenos responda a las necesidades de la comunidad de Jackson Hole, el proceso de diseño estará guiado por el insumo de la ciudadanía. En noviembre del 2001, se celebró una *charrette* de diseño para recibir el insumo ciudadano que el condado utilizaría para elaborar ideas específicas sobre el desarrollo del terreno que se someterían a aprobación por los ciudadanos. Las personas podían ir y venir a la *charrette* durante el espacio de una semana para ver cómo se transformaba el proyecto y ver cómo sus nuevas ideas se tradujeron a planes específicos de desarrollo.

-
1. Para más información sobre Box City, véase www.cubekc.org/.
 2. Para más información véase www.nd.edu/~arch/.
 3. Para más información véase www.inform.umd.edu/EdRes/Colleges/ARCH/URSP/Research/CSG/.

Conclusión

La variedad y el alcance de las políticas que las comunidades pueden utilizar para crear entornos de vida saludables, diversas y vibrantes va mucho más allá de las cien políticas identificadas en este escrito. No obstante, el marco establecido en este primer manual -que usa los diez principios para el desarrollo inteligente como objetivos generales de las comunidades y especifica los programas y las políticas para alcanzarlo- puede servir como un primer paso hacia su implementación. Es común que el más mínimo cambio -hasta la adopción de una sola política- se tope con alguna resistencia. Por lo tanto, corresponde a las comunidades garantizar que cualquier enfoque nuevo tome en consideración de manera activa y equitativa las necesidades de todos los que impacten o puedan ser impactados por los desarrollos de terrenos. El principio general de este nuevo enfoque de desarrollo inteligente tiene que ser bien articulado y apoyado por metas claras de corto y largo alcance que mejoren perceptiblemente la calidad de vida de la comunidad.

Tal como debe ser en el caso de todos los esfuerzos, se debe evaluar periódicamente la efectividad de la implementación de una estrategia global de desarrollo inteligente así como los pormenores de los cambios en las políticas. La creación de parámetros para una mayor eficiencia financiera en los gastos para la infraestructura y para las escuelas, por ejemplo, pueden servir de herramientas gerenciales valiosas para los funcionarios locales que tratan de asegurar que los esfuerzos dirigidos al desarrollo inteligente redunden en un mejor resultado final. Las alianzas y diferentes coaliciones -como las que representa el mismo Smart Growth Network- también pueden ser herramientas efectivas para la identificación de prioridades y el logro de consensos entre los integrantes de una comunidad.

La ruta hacia el desarrollo inteligente será diferente en cada comunidad, así como serán los resultados. Sin embargo, en todos los casos el éxito de la implementación del desarrollo inteligente dependerá de la demanda por los beneficios económicos, ambientales y comunales que pueda brindar el mismo, combinado con un enfoque claro y abarcador de cómo alcanzarlo.

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. Combinar los usos de terreno												
1. Proveer incentivos por medio de fondos estatales para estimular a las personas a vivir cerca del trabajo	√		√		√	√			√	√		
2. Adoptar un código para guiar el uso y el desarrollo inteligente de los terrenos paralelamente a las normas legales tradicionales vigentes	√	√	√	√	√	√	√		√	√	√	
3. Usar herramientas de zonificación innovadoras para estimular la creación de comunidades y edificios de uso combinado		√	√	√	√	√	√				√	
4. Facilitar el financiamiento de propiedades de uso combinado	√	√	√	√	√	√	√				√	
5. Zonificar áreas por el tipo de edificación, no por el uso		√	√			√	√				√	
6. Poner en vigor un esquema de planificación para el uso flexible de las edificaciones (<i>flex zoning</i>) para que los proyectistas puedan crear espacios de acuerdo con la demanda en el mercado		√	√			√	√		√		√	
7. Convertir centros y corredores comerciales deteriorados en desarrollos de uso combinado		√	√	√	√	√	√	√	√	√		
8. Proveer ejemplos de desarrollos de uso combinado a escalas apropiadas para la comunidad		√	√	√	√	√	√				√	√
9. Facilitar la conversión de centros comerciales y los de venta al detal en comunidades peatonales de uso combinado		√	√	√	√	√	√	√	√	√		
10. Premiar a las comunidades que establezcan un equilibrio entre el trabajo y la 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
II. Incentivar diseños de edificación compacta												
1. Utilizar reuniones comunitarias de consulta sobre opciones de desarrollo de los terrenos como medio para educar a los residentes sobre la densidad y la edificación compacta		√	√	√			√		√		√	√
2. Garantizar un fácil acceso a los espacios abiertos en los lugares de desarrollos compactos		√		√		√	√	√				
3. Motivar a los proyectistas a reducir los estacionamientos en predios abiertos fuera de la vía pública		√		√		√				√	√	
4. Ajustar la escala de edificación al tipo de calle en las medidas de zonificación y los procesos de aprobación de permisos		√		√		√	√					
5. Establecer un código y un modelo de normas de diseño a nivel estatal para promover el diseño de edificaciones compactas que pueda adoptarse por las comunidades locales	√			√							√	
6. Ofrecer bonos de densidad para motivar a los proyectistas a aumentar la proporción entre el área del solar y el área bruta de construcción (<i>floor-to-area ratio (FAR)</i>)		√	√	√	√	√		√		√	√	
7. Garantizar el sentido de privacidad a través del diseño de las casas y los patios		√		√			√					
8. Crear una junta examinadora de diseños para garantizar que los edificios compactos satisfagan los estándares de diseño deseados		√		√			√				√	√
9. Ofrecer incentivos que estimulen a la comunidad a aumentar la densidad de los desarrollos de terrenos	√			√								√
10. Respaldar iniciativas regionales de planificación para estimular la creación de comunidades compactas	√	√		√	√		√	√	√			√

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
III. Ampliar la gama de oportunidades y alternativas de vivienda												
1. Aprobar una ordenanza de zonificación inclusiva para proyectos nuevos de vivienda		√			√						√	
2. Brindar asistencia a los compradores de una vivienda mediante la ayuda a los fideicomisos comunitarios de terrenos	√	√			√		√					
3. Revisar los códigos de zonificación y de edificación para admitir una mayor variedad en el tipo de vivienda		√	√		√	√					√	
4. Planificar y zonificar para proyectos de vivienda prefabricada y de bajo costo en áreas rurales		√			√			√				
5. Educar a los desarrolladores de unidades de vivienda multifamiliar y a las entidades sin fines lucrativos sobre el uso de los componentes de la ganancia limitada (o restricciones en las ganancias)		√			√				√			
6. Educar a los agentes de bienes raíces, entidades crediticias y compradores de casas sobre el uso de hipotecas para estructuras eficientes en el uso de recursos (<i>resource efficient mortgages</i> [hipotecas recurso eficientes])		√		√	√	√			√	√	√	
7. Implementar un programa para identificar y disponer de edificios desocupados y abandonados		√			√	√		√	√		√	√
8. Adoptar códigos de edificación especiales para regir la rehabilitación de estructuras existentes	√	√			√		√	√	√		√	
9. Conseguir el apoyo de las jurisdicciones locales para la implantación de un plan regional de distribución equitativa de vivienda en todas las áreas metropolitanas	√	√			√					√	√	√
10. Asignar prioridad a los proyectos de desarrollo inteligente y programas que lo fomenten cuando se asignan fondos globales para vivienda y desarrollo comunitario y otros subsidios federales	√	√			√	√			√	√	√	

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
IV. Crear comunidades peatonales												
1. Asignar fondos u otra asistencia económica a las comunidades locales para reacondicionar las calles y aceras de manera que promueva comunidades amenas para caminar	√					√			√	√		√
2. Concentrar la ubicación de servicios cerca de las viviendas, los trabajos y los medios de transporte colectivo		√	√			√	√			√		
3. Requerir diseños de edificación que hagan las áreas comerciales más amenas para caminar		√	√	√		√						
4. Adoptar estándares de diseño para las vías públicas que garanticen la seguridad y movilidad del transporte no motorizado y peatonal	√	√				√	√			√	√	
5. Adoptar estándares de diseño para las aceras	√	√				√	√			√	√	
6. Requerir técnicas para mitigar el tráfico en áreas urbanas y residenciales donde haya exceso de velocidad		√		√		√				√		
7. Embellecer y dar mantenimiento a las vías peatonales existentes y futura		√				√	√		√	√		
8. Garantizar a las personas con impedimento un acceso fácil a las calles, aceras, parques y otros servicios públicos y privados		√				√				√		√
9. Conectar los paseos peatonales, los lotes de estacionamiento, las vías verdes y los desarrollos de terreno		√	√			√	√	√		√		
10. Identificar oportunidades económicas que propicien la actividad peatonal		√	√	√		√	√		√			

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
V. Desarrollar comunidades atractivas y distintivas que provoquen un fuerte sentido de pertenencia al lugar												
1. Modificar las normas que rigen la ubicación de escuelas y los procesos de financiamiento estatales para preservar escuelas vecinales y construir las escuelas nuevas "a la medida de la comunidad"	√		√	√		√	√		√	√		
2. Crear un crédito contributivo estatal para promover la reutilización modificada de monumentos históricos y arquitectónicos	√						√		√		√	
3. Plantar árboles a través de todas las comunidades y preservar los árboles existentes en los proyectos nuevos de construcción		√				√	√	√				
4. Crear espacios abiertos activos y seguros		√				√	√	√				
5. Simplificar y agilizar la reglamentación relacionada con el otorgamiento de permisos para propiciar que los comerciantes ofrezcan sus servicios en las aceras		√				√	√		√		√	
6. Establecer y canalizar la inversión a distritos especiales de mejoras	√	√					√		√		√	
7. Definir a las comunidades y vecindarios con indicadores visuales		√				√	√		√			√
8. Preservar panoramas escénicos por medio de la localización apropiada de torres de telecomunicaciones y un mejor control de carteleras publicitarias (<i>billboards</i>)	√	√					√	√				
9. Crear oportunidades para la interacción comunitaria		√					√					√
10. Aprobar guías de diseño claras para que el conjunto de calles, edificios y espacios públicos redunde en la creación de un sentido de pertenencia al lugar		√	√	√		√	√				√	

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
VI. Preservar espacios abiertos, terrenos agrícolas, de belleza natural y áreas ambientalmente críticas												
1. Usar la transferencia de derechos de desarrollo, la compra de derechos de desarrollo y otros mecanismos del mercado para la conservación de terrenos privados	√	√						√	√		√	
2. Coordinar y vincular la planificación local, estatal y federal sobre la conservación y desarrollo de los terrenos	√	√						√	√			√
3. Ampliar el uso de herramientas de financiamiento innovadoras para facilitar la adquisición y preservación de espacios abiertos	√	√						√	√			
4. Emplear estrategias regionales de desarrollo de terrenos que proveen una mejor protección y preservación de espacios abiertos en las áreas periféricas	√	√						√	√			√
5. Adoptar un plan de infraestructura verde		√					√				√	√
6. Crear una red de veredas y vías verdes	√	√				√	√			√		
7. Diseñar e implementar un programa de educación y recopilación de información		√									√	√
8. Diseñar e implantar herramientas de zonificación que preservan espacios abiertos		√							√		√	
9. Proveer mecanismos para preservar tierras agrícolas	√						√		√		√	
10. Crear alianzas con organizaciones no gubernamentales para comprar y proteger terrenos	√	√							√			

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
VII. Fortalecer y dirigir el desarrollo de los terrenos hacia comunidades existentes												
1. Fortalecer los programas locales y estatales de redesarrollo de <i>brownfields</i>	√	√						√			√	√
2. Adoptar una política de "reparalo primero" (" <i>fix-it-first</i> ") que da trato preferencial a las mejoras en las estructuras existentes	√	√					√	√		√	√	
3. Instituir la distribución regional de la base contributiva (<i>regional tax-base sharing</i>) para reducir la competencia entre las jurisdicciones y apoyar las escuelas e instalaciones de infraestructura a través de toda la región	√	√					√	√			√	
4. Aplicar una tasa dividida a la contribución sobre la propiedad (<i>split-rate property tax</i>) para estimular el desarrollo en terrenos vacantes o deteriorados dentro de las comunidades existentes	√	√			√							√
5. Ubicar los edificios públicos en comunidades existentes en vez de usar áreas verdes	√	√	√			√	√	√			√	
6. Hacer un sondeo de los solares vacíos para evaluar y establecer las prioridades de redesarrollo de estos solares y de los <i>brownfields</i>	√	√		√			√	√			√	
7. Facilitar programas que propicien la renovación y rehabilitación de las viviendas y los vecindarios	√	√			√		√	√				
8. Apoyar organizaciones con base comunitaria dedicadas a la revitalización de las vecindades	√	√			√			√			√	√
9. Crear incentivos económicos para motivar a los empresarios y a los dueños de un hogar a ubicarse en las áreas que ya tienen infraestructura	√	√				√	√	√			√	
10. Modificar las prácticas de fijar tarifas promedio para las utilidades de manera que se contabilice mejor el costo de la expansión de infraestructura en las áreas verdes sin desarrollar	√	√						√			√	

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
VIII. Proveer una variedad de opciones de transportación												
1. Proveer incentivos y financiamiento para los sistemas de transportación multimodal que incluyan usos de terrenos y desarrollos que les sirvan de apoyo	√	√	√	√		√					√	
2. Modificar los estándares para los niveles de servicio de las vías de rodaje en las áreas que tienen servicio de transporte colectivo	√	√				√			√		√	
3. Planificar y permitir redes viales a escala vecinal (generalmente de dos o cuatro carriles) con un alto nivel de conexión y manzanas de corta extensión		√		√		√						
4. Enlazar los modos de transportación entre sí	√	√				√				√		
5. Zonificar para concentrar los centros de actividades alrededor del servicio de transporte colectivo		√	√	√		√				√	√	
6. Requerir aceras en todos los nuevos desarrollos de terreno		√				√	√			√		
7. Atender las necesidades y oportunidades de estacionamiento		√				√				√	√	
8. Colaborar con los patronos y brindar información e incentivos para programas que minimicen o reduzcan el impacto de la congestión vehicular a la hora pico	√	√								√		
9. Adaptar los servicios de transporte colectivo existentes para aprovechar cabalmente los vecindarios y desarrollos que favorecen estos servicio		√	√	√	√	√			√	√		
10. Concentrar las instalaciones de carga cerca de los puertos, los aeropuertos y las terminales del ferrocarril	√	√						√		√		

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
IX. Hacer que las decisiones sobre el desarrollo de los terrenos sean predecibles, justas y beneficiosas en cuanto a costos												
1. Proveer incentivos financieros para impulsar los proyectos orientados hacia el desarrollo inteligente de los terrenos	√	√									√	
2. Hacer auditorías sobre el desarrollo inteligente	√	√									√	
3. Implantar un proceso de aprobación acelerado de los planes y permisos para los proyectos de desarrollo inteligente		√									√	
4. Activar el respaldo político para mejorar la coordinación de la aprobación de los proyectos de desarrollo inteligente	√	√									√	√
5. Utilizar un sistema de evaluación por puntos para propiciar los proyectos de desarrollo inteligente		√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√
6. Eliminar los estacionamientos de la ecuación de desarrollo mediante la creación de alianzas entre entidades públicas y privadas para construir estacionamientos comunitarios		√				√					√	
7. Estimular la demanda por un desarrollo inteligente mediante incentivos para el consumidor	√	√		√	√				√		√	
8. Presentar las normas legales de zonificación y la metas de diseño de manera gráfica para ilustrar mejor los objetivos del desarrollo		√									√	
9. Maximizar el valor de las propiedades de las agencias de transporte colectivo mediante los desarrollos coordinados de terrenos orientados hacia el transporte colectivo		√	√	√						√	√	
10. Incorporar legalmente el redesarrollo inteligente de terrenos en los planes maestros de las comunidades		√	√	√	√	√	√	√	√		√	

Bibliografía

America Walks. <http://americawalks.org/>.

American Farmland Trust. www.farmland.org.

American Forests. www.americanforests.org.

Anderson, Geoffrey. "Local Governments on Safari for Big Game." *On The Ground: the Multimedia Journal on Community, Design, and Environment* 2 (1996): 2.

Arendt, Randall. "Open Space Zoning: What It Is and Why It Works." *Planning Commissioners Journal* 5 (julio/agosto1992): 4. www.plannersweb.com/articles/are015.html.

Benson, Dan. "Motivating Developers to Maintain Countryside." *Milwaukee Journal Sentinel*. 2001.

Beyard, Michael D. y Michael Pawlukiewicz. *Ten Principles for Reinventing America's Suburban Strips*. Washington, D.C.: Urban Land Institute, 2001.

Blaha, Kathy y Peter Harnik. *Opportunities for Smarter Growth: Parks, Greenspace and Land Conservation*. Translation Paper, núm. 3. Miami, Fla.: Funders Network for Smart Growth and Livable Communities, 2000.

Boulder, Colorado. www.ci.boulder.co.us/openspace/.

Brabec, Elizabeth. *On the Value of Open Spaces*. Technical Information Series, vol. 1, núm. 2. Washington, D.C.: Scenic America, 1992.

Breen, Bill. "Where are You on the Talent Map." *Fast Company* 42 (enero 2001):102. www.fastcompany.com/online/42/pp_orida.html.

Burchell, Robert W. et al. *Impact Assessment of the Interim State Development and Redevelopment Plan*. Informe preparado para el New Jersey Office of State Planning. Trenton, N.J.: Rutgers University, 1992. www.state.nj.us/osp/ospimpac.htm.

Burden, Dan. "Building Communities with Transportation." Ponencia presentada en la Transportation Research Board Conference, Washington, D.C., National Academy of Sciences, 10 de enero de 2001.

Cambridge Systematics. *The Effects of Land Use and Travel Demand Strategies on Commuting Behavior*. Washington, D.C.: U.S. Department of Transportation, Federal Highway Administration, 1994.

Center for Livable Communities. *Building Livable Communities: A Policy Maker's Guide to Infill Development*. Sacramento, Calif.: Local Government Commission, 1995, 2001.

Center for Understanding the Built Environment. www.cubekc.org/.

Chesapeake Bay Foundation. www.savethebay.cbf.org/.

City of Providence Department of Planning and Development. *Downcity Providence, Master Plan and Implementation Plan*. 1 de enero de 1994.

Congress for the New Urbanism and PricewaterhouseCoopers. *Greyfields into Goldfields: From Failing Shopping Centers to Great Neighborhoods*. San Francisco: Congress for the New Urbanism, 2001.

Covington, Keith. "Smart Growth Primer." Correo electrónico al autor. 7 de diciembre de 2001.

Cox, Rachel. *Design Review in Historic Districts*. Washington, D.C.: National Trust for Historic Preservation, 1997.

Crompton, John L., Lisa L. Love y Thomas A. More. "An Empirical Study of the Role of Recreation, Parks, and Open Space in Companies' (Re) Location Decisions." *Journal of Park and Recreation Administration*, vol. 15, núm. 1. Champaign, Ill.: Sagamore Publishing, 1997: 37-58.

Dane County. www.co.dane.wi.us/parks/open%20space/body.htm#past_plans. Daniels, Tom and Deborah Bowers. *Holding our Ground: Protecting America's Farms and Farmland*. Washington D.C.: Island Press, 1997.

Duany, Andres y Elizabeth Plater-Zyberk. *Towns and Town Making Principals*. Cambridge, Mass.: Harvard University Graduate School of Design, 1991.

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

Dunphy, Robert. "Parking Strategies." *Urban Land*, vol. 59, núm. 10 (octubre 2000): 78-79.

Economic & Planning Systems. *Regional Economic Analysis, Trends, Year 2000 & Beyond*. Berkeley, Calif.: Economic & Planning Systems, 2000.

Eppli, Mark y Charles Tu. *Valuing the New Urbanism*. Washington, D.C.: Urban Land Institute, 1999.

Ewing, Reid. *Pedestrian- and Transit-Friendly Design: A Primer for Smart Growth*. Washington, D.C.: Smart Growth Network, 1999.

Fader, Steven. *Density by Design*. Washington, D.C.: Urban Land Institute, 2000. Federal Highway Administration TEA-21. www.fhwa.dot.gov/environment/bikeped/bp-broch.htm.

Foundation for Intermodal Research and Education E-freight.
<http://intermodal.org/FIRE/e-freight.html>.

Fulton, William, Rolf Pendall, Mai Nguyen y Alicia Harrison. "Who Sprawls Most? How Growth Patterns Differ Across the U.S." *Brookings Institution Survey Series* (julio 2001).

Goldberg, David. *Covering Urban Sprawl: Rethinking the American Dream*. Washington, D.C.: Environmental Journalism Center, 1999.

Green Infrastructure. www.greeninfrastructure.net/Intro/Mission-WorkingGroup.htm

Growing Smart, American Planning Association. www.planning.org/growingsmart/index.html.

Gyourko, Joseph and Witold Rybczynski. "Financing New Urbanism Projects: Obstacles and Solutions." *Housing Policy Debate* 11, núm. 3 (2000): 733-749.

Hack, Gary. *Ten Commandments of Design Review*. www.citycomforts.com/hack.html.

Hansen, Mark and Yuanlin Huang. "Road Supply and Traffic in California Urban Areas." *Transportation Research* 31, núm. 3 (1997): 205-218.

Henderson, Harold. "Open Space: How to Get It and Keep It." *Planning* 4, núm. 9 (noviembre 1990): 5-6

Hinshaw, Mark. *Design Review* (Planning Advisory Service Núm. 454). Chicago, Ill.: American Planning Association, 1995.

Holtzclaw, John. *Using Residential Patterns and Transit to Decrease Auto Dependence and Costs*. San Francisco: Natural Resources Defense Council, 1994.

Hovey, Hal. *The Property Tax in the 21st Century*. Preparado para The Finance Project, Mayo 1996.
www.financeproject.org/property.html.

Institute for Community Economics. www.icecft.org.

Institute of Transportation Engineers. *Traditional Neighborhood Development Street Design Guidelines, A Recommended Practice of the Institute of Transportation Engineers (ITE)*. Washington, D.C.:ITE, octubre 1999.

Institute of Transportation Standards, University of California en Davis. *Health Effects of Motor Vehicle Air Pollution*. 1995.

International City/County Management Association. *The Practice of Local Government Planning* 3ra ed. Washington, D.C.: ICMA, 2000.

Kramer, Michelle. *Smart Growth Hall of Fame 2001*. Colorado: Colorado Sprawl Action Center, diciembre 2001.

LDR International et al. *A Smart Growth Audit for Charlotte-Mecklenburg County*. Informe preparado para la Charlotte-Mecklenburg Planning Commission. Charlotte and Mecklenburg County, N.C.:1999.
www.charmeck.nc.us/ciplanning/complan/smartgrowth/SmartGrowthAudit.PDF.

Legacy Park. www.shopsatlegacy.com.

Leinberger, Chris. "Financing Progressive Development." *The Capital Xchange Journal*. Washington, D.C.: The Brookings Institution, mayo 2001. www.brookings.edu/es/urban/capitalxchange/article3.htm.

Lewyn, Michael. "Why Sprawl is a Conservative Issue." *Bulletin of Science, Technology and Society* 20, núm. 4 (agosto 2000): 295-315.

Main Street Program. www.mainstreet.org.

Malizia, Emil. "Consumer Preferences for Residential Development Alternatives." Working Paper 2000.02. Chapel Hill, N.C.: University of North Carolina, Center for Urban and Regional Studies, 2000.

Marriott, Robert, Charles Loehr y Karl Moritz. *Managing Growth with Performance Standards in Montgomery County, Maryland* (Planning Advisory Service Núm. 461). Chicago, Ill.: American Planning Association, 1996.

Metropolitan Planning Commission Livable Communities. www.mtc.ca.gov/projects/livable_communities/lcindex.htm.

Morris, Marya. *Incentive Zoning: Meeting Urban Design and Affordable Housing Objectives* (Planning Advisory Service Núm. 494). Chicago, Ill.: American Planning Association, 2000.

Myers, Phyllis y Robert Puentes. *Growth at the Ballot Box: Electing the Shape of Communities in November 2000*. Washington, D.C.: Brookings Institution Center on Urban and Metropolitan Policy, 2001.

National Neighborhood Coalition. www.neighborhoodcoalition.org.

National Trust for Historic Preservation. "Tax Credit called Most Effective in History." Comunicado de prensa del 27 de junio del 2001. www.nthp.org.

Neighborhood Early Warning System, Center for Neighborhood Technology. www.newschicago.org.

New Castle County Council. www.co.new-castle.de.us/LndUse/Rezdates.htm.

Nickerson, Cynthia. "Smart Growth: Implications for Agriculture in Urban Fringe Areas." *Agricultural Outlook* (abril 2001). Washington, D.C.: U.S. Department of Agriculture Economic Research Service.
www.ers.usda.gov/publications/agoutlook/april2001/AO280g.pdf.

North Jersey Transportation Planning Authority. www.njtpa.org/planning/brownfields/index.htm.

Northeast-Midwest Institute y Congress for the New Urbanism. *Strategies for Successful Infill Development*. Washington, D.C.: Northeast-Midwest Institute, 2001.

Notre Dame University School of Architecture. www.nd.edu/~arch/.

Oregon Department of Transportation y Department of Land and Community Development. *Model Development Code and Users Guide for Small Cities*. Salem, Ore.: State of Oregon, 1999.

Orfield, Myron. *Metropolitics: A Regional Agenda for Community and Stability*. Washington, D.C.: Brookings Institution Press, 1997.

Post Properties. www.postproperties.com.

Poticha, Shelly. "Comments on draft primer." Nota escrita al autor. 11 de noviembre 2001. Lend Lease Real Estate Investments, Inc. *Emerging Trends in Real Estate 2002*. New York.: PricewaterhouseCoopers, 2001.

Project for Public Spaces. www.pps.org.

Rails to Trails Conservancy. www.railstrails.org.

Redeveloping Brownfields with Federal Transportation Funds. Washington, D.C.: Association of Metropolitan Planning Organization, 2001. http://smartgrowth.org/pdf/brownfields_tea21.pdf.

Rose-Network.com. www.rose-network.com/projects/denver.html.

Scenic America. www.scenic.org.

Schalch, Kathy. "Target Versus K-Mart." Reportaje en programa radial nacional *Morning Edition*. 29 de agosto del 2001.

Simons, Robert A. *Brownfields Supply and Demand Analysis for Selected Great Lakes Cities*. Cleveland, Ohio: Cleveland State University Planning and Development Department (preparado para la U.S. EPA), 1996.

Simons, Robert A. *Turning Brownfields into Greenbacks*. Washington, D.C.: Urban Land Institute, 1998.

Smart Growth Incentives, Austin, Tex. www.ci.austin.tx.us/smartgrowth/incentives.htm.

Smart Growth Network. *Affordable Housing and Smart Growth: Making the Connection*. Washington, D.C.: National Neighborhood Coalition, 2001.

Spikowski, Bill. "Smart Growth Primer." Correo electrónico al autor. 5 de diciembre del 2001.

State of California Housing and Community Development Department.
www.hcd.ca.gov/ca/jhbig.

State of Maryland Smart Growth. www.op.state.md.us/smartgrowth/smartpfa.htm.

State of Maryland. www.dnr.state.md.us/pos.html.

State of Maryland. Live Near Your Work. www.op.state.md.us/smartgrowth/lnyw.htm.

State of New Jersey. www.state.nj.us/pinelands/density.htm.

State of New York TDR Program. <http://assembly.state.ny.us/leg/?cl=118&a=33>.
State of North Carolina Department of Transportation.

www.doh.dot.state.nc.us/operations/tnd.pdf.

State of Utah. www.governor.state.ut.us/planning/CriticalLands/white.htm#Introduction.

Steuteville, Rob. "Local Codes an Obstacle to Smart Growth." *New Urban News* (enero-febrero 2001): 6-7.

Suchman, Diane R. *Developing Infill Housing in Inner-City Neighborhoods: Opportunities and Strategies*. Washington, D.C.: Urban Land Institute, 1997.

Thompson, Edward. *Agricultural Sustainability and Smart Growth: Saving Urban Influenced Farmland (Funders Network for Smart Growth and Livable Communities Translation Paper Núm. 5)*. Miami: Funders Network for Smart Growth and Livable Communities, 2001. www.fundersnetwork.org/usr_doc/agriculture%20paper%2.pdf.

Thompson, Edward. Conversación telefónica con el autor. 4 de diciembre del 2001

Town of Cary. www.townofcary.org/depts/dshome.htm.

Tri -State Transportation Campaign. 2001 *Parking Management Brochure*.
www.tstc.org/pricing/parkman/parking.pdf.

Trust for Public Land. www.tpl.org.

U.S. Census Bureau. *American Housing Survey, 1993 AHS-N Data Chart Table 2-3*.
www.census.gov/hhes/www/housing/ahs/93dtchart/tab2-3.html.

U.S. Census Bureau. *American Housing Survey, 1999 AHS-N Data Chart*.
www.census.gov/pub/hhes/www/housing/ahs/ahs99/tab1a3.html.

U.S. Congress, Office of Technology Assessment. *The Technological Reshaping of Metropolitan America*, OTA-ETI-643. Washington, D.C.: Government Printing Office, 1995.

U.S. Department of Health and Human Services, Centers for Disease Control and Prevention. *Kids Walk-to-School: A Guide to Promote Walking to School*. Atlanta, Georgia. www.cdc.gov/nccdphp/dnpa/kidswalk/kidswalk_guide.htm.

U.S. Department of Transportation, Federal Highway Administration, Research and Technical Support Center. *Nationwide Personal Transportation Survey*. Washington, D.C.: Department of Transportation, 1997.

U.S. Environmental Protection Agency. *Our Built and Natural Environments: A Technical Review of the Interactions between Land Use, Transportation, and Environmental Quality*. Washington, D.C.: Environmental Protection Agency, 2001.

U.S. Environmental Protection Agency. *Parking Alternatives: Making Way for Urban Infill and Brownfields Redevelopment*. Washington, D.C.: Environmental Protection Agency, 1999. www.epa.gov/smartgrowth/publications.htm.

U.S. Environmental Protection Agency's Commuter Choice. www.epa.gov/otaa/transp/comchoic/ccweb.htm.

U.S. Environmental Protection Agency, Smart Growth Funding. www.epa.gov/smartgrowth/funding.htm.

University of Maryland School of Architecture. www.inform.umd.edu/EdRes/Colleges/ARCH/URSP/Research/CSG/

Urban Land Institute. *Urban Infill Housing: Myth and Fact*. Washington, D.C.: Urban Land Institute, 2001.

Urban Land Institute Advisory Services. http://experts.uli.org/DK/AdServ/ex_AdServ_About_fst.html.

Walkable Communities. www.walkable.org/.

Wisconsin Alliance of Cities. Memorando sobre la contribución base compartida (*tax-base sharing*) www.lafollette.wisc.edu/reform/Issues/Tax-Base_Sharing_Model.htm.

Wright, John B. "Land Trusts in the USA," *Land Use Policy* 9 (abril 1992): 83.