

A high-angle, vertical photograph looking down into a brick courtyard. The courtyard is flanked by multi-story brick buildings with windows and air conditioning units. In the center, there are trees with vibrant autumn foliage in shades of red, orange, and yellow. A silver SUV is parked in the middle of the courtyard, with a dark blue sedan and a black car parked below it. The overall scene is a mix of urban architecture and natural beauty.

CAMBIO DE MARCHAS

Por qué las comunidades eliminan los requisitos para estacionar en playas de estacionamiento y cuáles son los próximos pasos

Por *Catie Gould*

EN 1923, EN COLUMBUS, OHIO, se impuso el primer requisito de playa de estacionamiento del que se tenga conocimiento para un edificio de apartamentos. Después de casi 100 años, pueden observarse los resultados, que no son buenos.

El año pasado, una evaluación del código de zonificación local (que encargó la ciudad como parte de un proceso de revisión integral de los códigos) determinó que los requisitos para el uso de playas de estacionamiento “no eran eficaces” y que “muchas veces no coincidían con la demanda de estacionamiento real”.

Esta diferencia empeoró con el tiempo. Actualmente, Columbus tiene más requisitos de estacionamiento que el código de zonificación de mitad de siglo de la ciudad. En 1954, un edificio de apartamentos con 100 unidades de un dormitorio debía tener 100 espacios de estacionamiento; hoy, debe tener 150. Los nueve espacios de estacionamiento que debía tener un restaurante de 230 metros cuadrados se convirtieron en 34 en el 90 por ciento de la ciudad que no está comprendida en la zonificación especial de distritos. Esta proporción no coincide con el mercado local, lo que lleva a que los constructores soliciten reducir el espacio de estacionamiento más que cualquier otro tipo de variación en la zonificación. Los planes municipales y regionales recomiendan reducir los requisitos de estacionamiento y hacer que sean más uniformes (LWC 2021).

Pero Columbus no es la única. En todos los Estados Unidos, décadas de requisitos de estacionamiento produjeron un exceso: los investigadores estiman que, por cada automóvil en el país, hay al menos tres espacios de estacionamiento, mientras que otros sugieren que hay casi ocho.

Esta sobreoferta generó muchos problemas: los requisitos de estacionamiento pueden aumentar el costo de vivienda, evitar que los edificios se adapten a usos nuevos y contribuir a la expansión urbana descontrolada, lo que hace que deban recorrerse distancias más largas en automóvil y que se necesiten más espacios de

estacionamiento; además, genera una carga administrativa. Las superficies impermeables de los estacionamientos aumentan el riesgo de inundaciones y contribuyen al efecto de islas de calor urbanas.

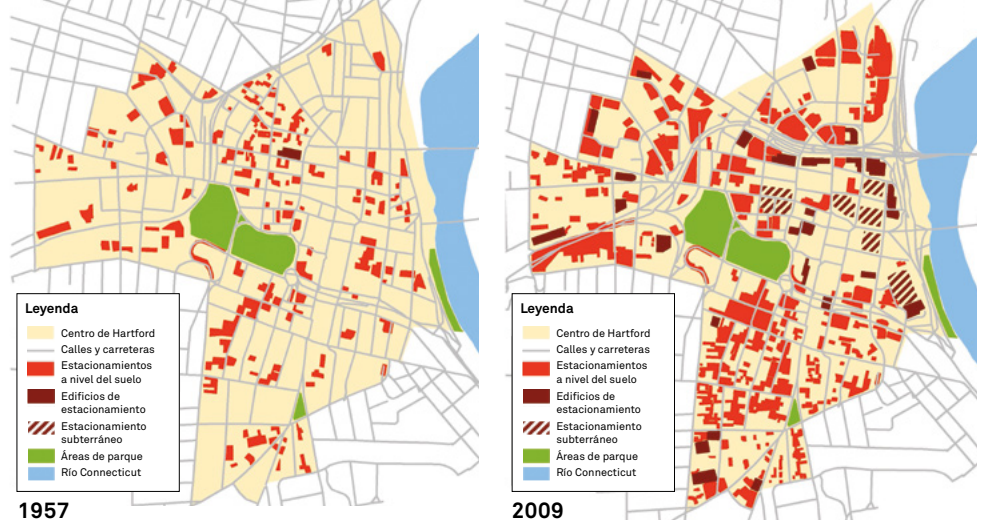
Pero hay buenas noticias: de todos los problemas que le generó la zonificación tradicional a las comunidades, los requisitos de estacionamiento son los más sencillos de resolver, dijo Sara Bronin, expresidenta de la Comisión de Planificación y Zonificación de Hartford, Connecticut. Bronin ocupaba el cargo en 2017, cuando Hartford se convirtió en una de las primeras ciudades de los Estados Unidos en eliminar las leyes de estacionamiento residencial y comercial. El año anterior, los dirigentes de la ciudad habían probado eliminar los requisitos en el centro, una acción que permitió el surgimiento de nuevos proyectos de urbanización y propuestas de reutilización. “Todas las comunidades deberían eliminar los requisitos de estacionamiento”, dijo Bronin.

Cada año son más las ciudades que eliminan o reducen esas leyes. En 2021, ciudades desde Minneapolis hasta Jackson, Tennessee, eliminaron los requisitos mínimos de estacionamiento de su código de zonificación. Solo en la semana en que se redactó este artículo, ciudades desde Spokane hasta Chicago y Burlington, Vermont, revirtieron las leyes de estacionamiento.

Las comunidades pueden reducir los requisitos de estacionamiento porque quieren reinventarse y atraer negocios y desarrollos nuevos, gestionar el crecimiento demográfico en edificios de relleno y con un uso eficiente del espacio o enfocarse más en el tránsito y la transitabilidad a pie. Más allá del motivo, los partidarios de las reformas de estacionamiento dicen que la regulación del uso del suelo por fin podría darse.

“Cuando analicemos esto en el futuro, lo veremos como una aberración extraña de fines del s. XX”, predice Patrick Siegman, un economista y planificador que estudia el estacionamiento desde 1992, incluso como socio en la firma

Los investigadores determinaron que el suelo dedicado a los estacionamientos a nivel del suelo en el centro de Hartford, Connecticut, se triplicó entre 1960 y 2000. Crédito: Christopher McCahill y Norman Garrick.



nacional de planificación del transporte, Nelson Nygaard. “Creamos algo realmente ineficiente”.

Hartford da el ejemplo

Al igual que muchas ciudades industriales en los Estados Unidos, Hartford sufrió una disminución poblacional significativa durante la segunda mitad del s. XX. En 1960, la mitad de la gente que trabajaba en Hartford vivía allí y muchos caminaban o usaban el transporte público para ir al trabajo en el centro. Sin embargo, para 1980, menos de un cuarto de los trabajadores vivían en la ciudad. Muchos residentes blancos habían huido a los suburbios y, en general, la población estaba disminuyendo. Las repercusiones de este cambio demográfico y económico se visibilizan en la abundancia de estacionamientos de la ciudad: para acomodar el aumento de personas que se trasladan en automóvil, la ciudad básicamente pavimentó áreas del centro.

Como dijo el historiador Daniel Sterner: “Hartford es famosa por haber destruido muchas cosas” (Gosselin 2013). Ni siquiera el primer rascacielos de la ciudad, construido en 1912, sobrevivió a la ola de demoliciones. El edificio se demolió para dar lugar a una torre de oficinas más alta, pero esos planes se abandonaron en 1990 cuando el país entró en recesión. El prominente terreno de la esquina se convirtió en un estacionamiento al nivel del suelo, y lo sigue siendo hoy en día.

El profesor de la Universidad de Connecticut Norman Garrick y su equipo descubrieron que, entre 1960 y 2000, se triplicó la cantidad de suelo dedicado a estacionamientos en el distrito comercial del centro de la ciudad, casi igualando

la cantidad de suelo debajo de todos los edificios adyacentes. “El aumento de los estacionamientos fue parte del colapso de la ciudad”, dijo Garrick. “Es muy común en muchas ciudades estadounidenses”.

Incluso sin la investigación, es indiscutible que Hartford tenía una sobreoferta de estacionamientos. “No creo que cada ciudad necesite un historial o un análisis completo del estacionamiento”, dijo Bronin. “La mayoría de las personas deberían ser capaces de mirar a su alrededor y notar que hay muchos espacios para estacionar”.

El equipo de Garrick descubrió que el exceso de estacionamiento tuvo un costo grande. En un informe de 2014, estimaron que la ciudad perdía US\$ 1.200 de renta por impuestos a la propiedad inmobiliaria por cada espacio de estacionamiento en el centro, o alrededor de US\$ 50 millones por año. Es un monto muy alto para una ciudad cuyos edificios en el centro generan una renta anual por impuestos de US\$ 75 millones (Blanc et al., 2014).

Para la capital de Connecticut, captar inversionistas es fundamental y supone todo un desafío. Más de la mitad de los bienes inmuebles de la ciudad no están sujetos a impuestos porque el terreno es propiedad del gobierno o de instituciones sin fines de lucro. El resto está sujeto a las tasas impositivas más altas del estado. Eliminar los requisitos de estacionamiento en toda la ciudad es una forma de crear un entorno más flexible y atractivo para el desarrollo.

“Es fácil decir que no tenemos requisitos mínimos de estacionamiento, en lugar de preguntar de qué zona se trata”, dijo Aaron Gill, actual vicepresidente de la Comisión de Planificación y Zonificación de Hartford. Gill dice que ahora el

mayor obstáculo es convencer a los emprendedores inmobiliarios de que hay opciones nuevas. Anima a los emprendedores inmobiliarios a reconsiderar los terrenos que quizás hayan descartado en el pasado y a revisar la cantidad de espacios de estacionamiento que realmente se usan en desarrollos anteriores.

La estrategia parece estar funcionando. Desde 2012, la Autoridad de Desarrollo de la Región Capital (CRDA, por su sigla en inglés), de carácter cuasi público, financió más de 2.800 viviendas nuevas en el centro de la ciudad, con el objetivo de crear una masa crítica de residentes que apoye el comercio minorista y otros servicios. Mike Freimuth, director ejecutivo de la CRDA, dijo que el nuevo código de zonificación ayudó a reducir los costos y a aumentar el uso de los estacionamientos existentes.

Uno de los proyectos de la CRDA, Teachers Village, consistió en convertir un edificio de oficinas que llevaba 20 años vacante en viviendas para educadores de la zona. El 30 por ciento de los apartamentos se designaron como asequibles. Antes de que se cambiara el código, se exigía más de un espacio de estacionamiento por cada unidad, pero el edificio renovado solo tiene 18 espacios de estacionamiento subterráneo para 60 hogares. Los espacios se alquilan por separado de los apartamentos, lo que les permite ahorrar dinero a quienes no necesitan un espacio de estacionamiento. Según las estimaciones realizadas en función de los datos del censo de los

Estados Unidos, más del 30 por ciento de los hogares de Hartford ni siquiera tienen automóvil (Maciag 2014).

Otros proyectos de reurbanización llegaron a acuerdos con estacionamientos adyacentes, que también se están adaptando a la novedad del trabajo remoto, para ofrecerles espacios en una playa de estacionamiento a los residentes por una tarifa adicional. Dos edificios comerciales abandonados en Pearl Street (sobre los que Freimuth solía bromear diciendo que eran los mayores palomares del estado) hicieron lo mismo cuando se renovaron y convirtieron en 258 viviendas nuevas. A unas pocas cuadras de distancia, se está convirtiendo un antiguo gran almacén Steiger en 97 apartamentos nuevos con espacio comercial debajo.

La CRDA también participa en un ambicioso proyecto conocido como Bushnell South, que pretende convertir una zona de 8 hectáreas donde predominan los estacionamientos a nivel del suelo en un barrio animado, transitado y de uso mixto, con hasta 1.200 apartamentos y casas adosadas, restaurantes y comercios minoristas, espacios verdes y atracciones culturales. Este verano, la ciudad analizó propuestas de emprendedores inmobiliarios con el objetivo de hacer avances durante el otoño. Aunque algunos emprendedores inmobiliarios expresaron su preocupación por el hecho de que la ciudad está construyendo más espacios residenciales de los que puede soportar el mercado, Freimuth está

Los planificadores esperan convertir el área del centro de Hartford actualmente dominada por estacionamientos a nivel del suelo (izquierda) en un barrio de uso mixto conocido como Bushnell South (derecha). Créditos (de izquierda a derecha): Mark Mirko/Hartford Courant, Goody Clancy/Bushnell South Planning Consortium.



ansioso por seguir adelante. “Este terreno lleva 50 años en barbecho”, dijo al *Hartford Courant* (Gosselin 2022). “¿Por qué tenemos que seguir esperando?”

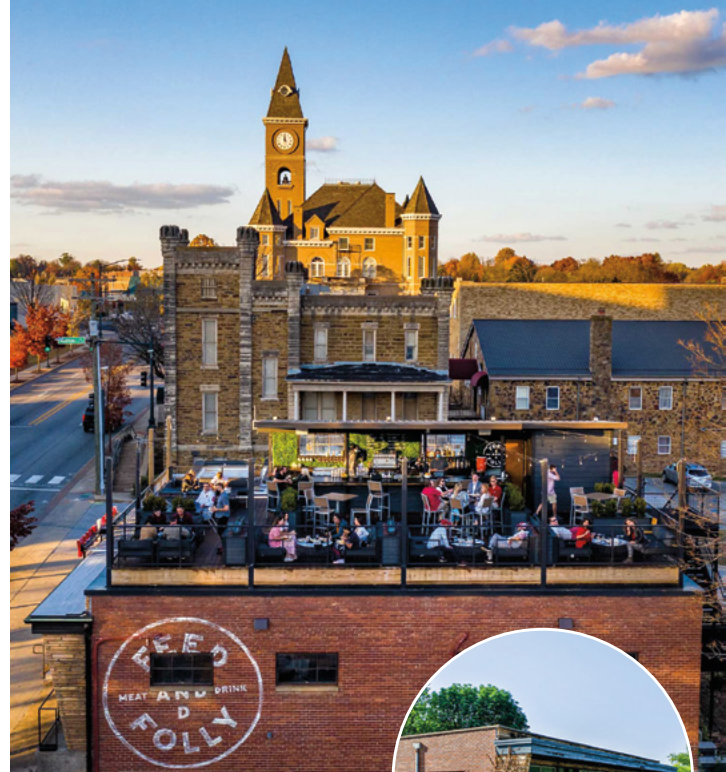
Los beneficios de un cambio en toda la ciudad

En las afueras del centro de Fayetteville, Arkansas, un edificio que llevaba vacante casi 40 años ahora es un restaurante local con un patio en la azotea. En la misma calle, una gasolinera abandonada ahora es un local comercial minorista. La reutilización de estas propiedades abandonadas se hizo posible hace varios años, cuando el Ayuntamiento de Fayetteville votó a favor de eliminar los requisitos de estacionamiento comercial en toda la ciudad.

Si bien la mayoría de las ciudades empiezan reduciendo los requisitos de estacionamiento en un distrito comercial central, como hizo Hartford, los planificadores de Fayetteville recibieron solicitudes por propiedades en toda la ciudad y optaron por no definir un límite tan restrictivo. Con 144 kilómetros cuadrados, Fayetteville es casi 2,5 veces más grande que Hartford, pero tiene el 70 por ciento de su población.

“Como urbanista, recibes llamadas telefónicas sobre las posibilidades que presenta una propiedad”, explicó el planificador de Fayetteville, Quin Thompson. “Me di cuenta de que veía las mismas propiedades una y otra vez. Algunas estaban en el centro, pero muchas otras no”. Ninguno de los terrenos tenía espacio suficiente para cumplir los requisitos de estacionamiento vigentes en ese momento.

El personal de planificación se dirigió al Ayuntamiento con la idea de eliminar los requisitos de estacionamiento comercial en toda la ciudad. Explicaron que algunas de estas propiedades tenían tantas limitaciones que resultaba imposible imaginar cómo podrían rediseñarse con las normas actuales. También dijeron que los inversionistas que asumían el riesgo financiero de un proyecto eran los más adecuados para determinar las necesidades de estacionamiento, y que actuarían como una malla de contención incluso cuando la ciudad dejara de gestionar los



La eliminación de los requisitos para los estacionamientos comerciales en Fayetteville, Arkansas, posibilitó la creación de proyectos nuevos, incluida la conversión de un edificio que llevaba tiempo vacante (imagen circular) en el ajetreado restaurante Feed and Folly. Crédito: cortesía de Feed and Folly; Katie Mihalevich, Realtor® (imagen circular).

espacios en las playas de estacionamiento. En octubre de 2015, el Ayuntamiento de Fayetteville dio el visto bueno.

¿Qué ocurrió luego? “Las construcciones que había identificado como inutilizables de manera perpetua y quizás permanente fueron adquiridas y rediseñadas rápidamente y ahora están en uso”, dijo Thompson. “Creo que no quedan construcciones que haya usado como casos de estudio que no hayan sido rediseñadas”.

Thompson y sus colegas tenían razón cuando afirmaban que la diferencia entre las necesidades de estacionamiento en el centro y los barrios periféricos de una ciudad puede ser arbitraria.

En el período previo a la eliminación de los requisitos de estacionamiento en Edmonton, Alberta, en 2020, los resultados de un estudio de 277 emplazamientos de toda la ciudad no arrojaron ninguna tendencia geográfica clara relacionada con el grado de ocupación de los estacionamientos, incluso después de tener en cuenta variables, como la densidad poblacional, la transitabilidad a pie (según las mediciones de Walk Score) o la tasa de vehículos con un único ocupante. De

todos los emplazamientos relevados, solo el 7 por ciento se acercaba a la capacidad máxima en las horas más concurridas del día. Era mucho más habitual que los estacionamientos permanecieran medio vacíos, como ocurrió en el 47 por ciento de los lugares observados (Nelson Nygaard 2019).

En Fayetteville y otras ciudades, la eliminación de los requisitos mínimos de estacionamiento en toda la ciudad tuvieron otro beneficio: la reducción del trabajo administrativo y la liberación del personal de la ciudad para que trabaje en otras cosas. “Las ciudades estadounidenses tienen planificadores con formación universitaria, muchos con títulos de posgrado, que se pasan hora tras hora procesando variantes de estacionamiento”, explicó Siegman.

Kevin Robinson era uno de esos planificadores hasta que lo contrataron como director de Servicios de Planificación y Desarrollo en Albemarle, Carolina del Norte. Para su sorpresa, la ciudad casi no tenía requisitos de estacionamiento, ya que los había eliminado prácticamente todos dos décadas antes. “Sea como sea que hayan llegado a esto, creo que van por buen camino”, recuerda haberles dicho a los funcionarios municipales.

Las ciudades en las que había trabajado antes solo habían reducido los requisitos de estacionamiento en los distritos comerciales centrales, pero no en toda la ciudad. “Desde el punto de vista administrativo, es mucho más fácil de manejar”, dijo Robinson.

“Sinceramente, muchas veces [los requisitos mínimos de estacionamiento] son cifras muy arbitrarias”, agregó. Ahora que ya no tiene que hacer que se cumplan, tiene más tiempo para dedicarse a otros aspectos del desarrollo, incluido un plan de estacionamiento en el centro. Tiene muchos datos para rebatir las quejas de que no hay suficiente espacio de estacionamiento. Incluso en las horas más concurridas, el estacionamiento público nunca se llena más de la mitad, según indican los mapas de calor.

Robinson reconoce que la eliminación de los requisitos mínimos de estacionamiento no fue una solución mágica: “Todavía se siguen construyendo muchos más estacionamientos de los que

son absolutamente necesarios”. (Ver nota de recuadro para conocer cómo se produjo el cambio en otras ciudades).

La construcción en Albemarle está repuntando a medida que la gente se aleja de ciudades cercanas, como Charlotte, por motivos económicos. En los últimos dos años, esta ciudad pequeña de 16.000 habitantes aprobó permisos para 3.000 viviendas nuevas y otras 1.000 están en proceso de construcción, incluidas viviendas intermedias como dúplex y casas adosadas.

Si la decisión se dejara en manos del mercado, ¿cuántos espacios de estacionamiento se construirían?

En Búfalo, Nueva York, donde se eliminaron los requisitos de estacionamiento en abril de 2017, una revisión de 36 desarrollos grandes mostró que el 53 por ciento de los proyectos seguían optando por incluir, al menos, tantos espacios de estacionamiento como exigía el código anterior. Los desarrolladores inmobiliarios que propusieron construir menos espacios de estacionamiento tenían una media de 60 espacios menos que el mínimo exigido anteriormente, lo que evitó más de 3 hectáreas de asfalto innecesario y ahorró hasta US\$ 30 millones en costos de construcción.

Seattle obtuvo resultados similares tras eliminar los requisitos de estacionamiento cerca del transporte público en 2012. Un estudio en el que se evaluaron 868 desarrollos residenciales para los cinco años siguientes reveló que el 70 por ciento de los edificios nuevos en zonas no sujetas a requisitos de estacionamiento seguían optando por tener estacionamiento in situ. En conjunto, los edificios nuevos tenían un 40 por ciento menos de espacios de estacionamiento que los que se habrían exigido antes, lo que supuso un ahorro estimado de US\$ 537 millones en costos de construcción y la liberación de 58 hectáreas de suelo.

Fuentes: “What Happened When Buffalo Changed Its Parking Rules”, Streetsblog (junio de 2021); “Seattle’s Reduced Parking Minimums Cut 18,000 Stalls and Saved Over \$500 Million”, State Smart Transportation Initiative (febrero de 2021).

A Robison le preocupa que los requisitos de estacionamiento, descartados en una época en la que la ciudad no crecía, vuelvan a aparecer cuando el desarrollo se acelere. “Estoy tratando de evitar que eso pase”, dijo. Su preocupación no es infundada, como demuestra la experiencia de otra ciudad.

Cuando las leyes hacen un giro en U

Desde que Portland eliminó los requisitos de estar cerca del transporte público en 2002, pasó casi una década hasta que se construyó un edificio de apartamentos nuevo sin espacio de estacionamiento en la ciudad. La reacción política llegó con mayor rapidez. En 2012, cuando el mercado de alquileres de Portland se contrajo, la ciudad se encontró con la segunda tasa de disponibilidad más baja del país. La construcción de apartamentos estaba en auge y los edificios sin playas de estacionamiento eran cada vez más comunes.

Se desató una controversia. El epicentro era una sección de 13 calles de Division Street, un corredor comercial orientado a automóviles que

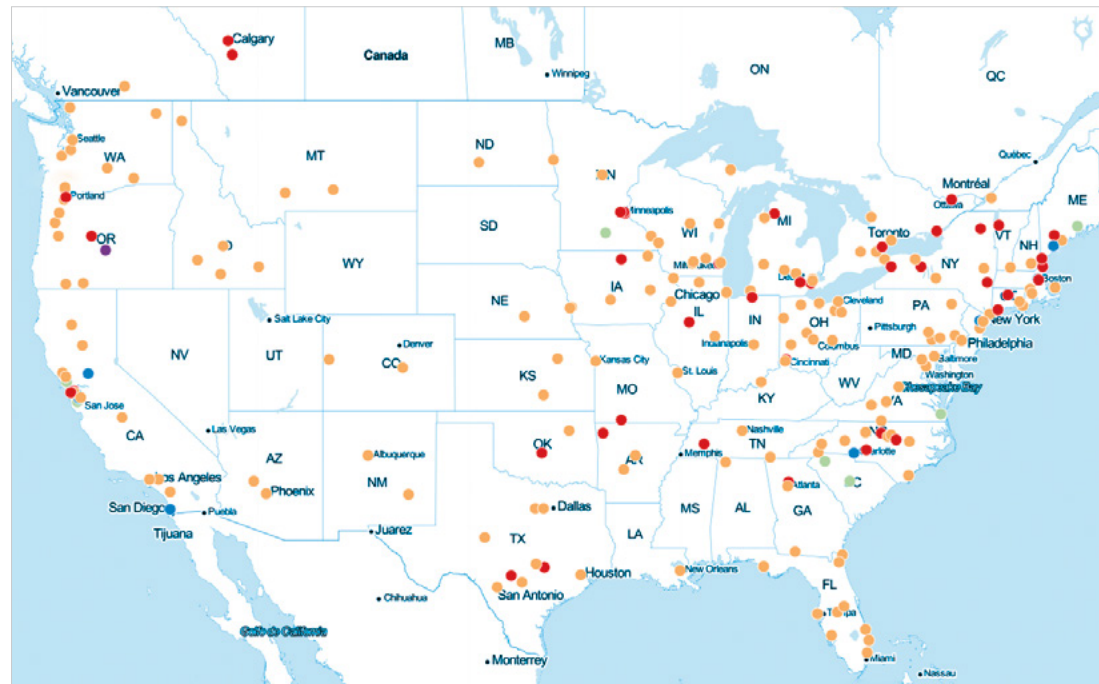
estaba en medio de un auge de la construcción. Para cuando el problema llegó a la primera plana de *Willamette Week*, el periódico semanal local, había 11 edificios multifamiliares en desarrollo, siete de ellos sin estacionamiento.

La ciudad encargó una encuesta a 115 residentes de edificios nuevos. En ella se demostró que el 72 por ciento de quienes participaron tenían automóviles que, en su mayoría, estacionaban en calles del barrio (Mesh 2012a). A pesar de que la misma encuesta reveló que las áreas aledañas a los edificios tenían suficientes espacios de estacionamiento disponibles, los vecinos no lo percibían de esa manera. El alcalde Charlie Hales, que había conseguido eliminar las leyes de estacionamiento como miembro del consejo en 2002, sugirió la idea de establecer una moratoria para la construcción hasta que se revisara el código de zonificación. Hales le dijo al *Willamette Week* que había anticipado que los emprendedores inmobiliarios construirían un espacio de estacionamiento en lugar de dos, pero que no se había imaginado que los bancos financiarían viviendas sin espacio de estacionamiento (Mesh 2012b).

Las comunidades en los Estados Unidos y Canadá modificaron o eliminaron los requisitos para el uso de playas de estacionamiento. Crédito: Parking Reform Network.

Alcance de la reforma

- Regional
- Municipal
- Centro de la ciudad/ Distrito municipal
- Orientada al transporte público
- Calle principal/Especial



Como respuesta a las protestas, el Ayuntamiento de Portland restableció el requisito de estacionamiento para los desarrollos multifamiliares con más de 30 unidades. Esos edificios de mayor tamaño deberían proveer un espacio de estacionamiento para cada tres o cuatro unidades, según el tamaño del edificio. “Esa fue la retirada estratégica”, explicó Hales. “Decidimos adaptar nuestro ideal a una versión un poco menos restrictiva a fin de disminuir la controversia”.

Hales, que ya no es alcalde, aún cree firmemente en eliminar los requisitos de estacionamiento. “Hay ciertas cuestiones que no es necesario reglamentar”, dijo hace poco. “La cantidad mínima de espacios de estacionamiento es una de ellas”. Dada la presión política del momento, le cuesta imaginar una situación diferente.

Si bien los partidarios de las leyes de estacionamiento triunfaron en ese caso, el asunto está lejos de ser resuelto. Muchos años después del dilema, las viviendas asequibles reguladas cerca del transporte público recuperaron la exención de los requisitos de estacionamiento, después de que el aumento de los alquileres y el desplazamiento económico obligaran a Portland a declarar un estado de emergencia habitacional y que se eligiera a un defensor de los inquilinos para formar parte del Ayuntamiento. Portland adoptó una política de zonificación inclusiva ese mismo año que requería que los edificios multifamiliares destinaran algunas unidades a viviendas asequibles a cambio de eliminar los requisitos de estacionamiento residencial.

En retrospectiva, el activista de Portland Tony Jordan, que lanzó Parking Reform Network, cree que la ciudad se equivocó al frenar la ola de construcción de viviendas. “¿Por qué se tomarían acciones para hacer que los desarrolladores inmobiliarios piensen dos veces antes de invertir en edificios grandes?”, cuestionó. Por cómo se redactó el código, agregar una unidad más a un edificio de 30 unidades suponía una penalización de seis espacios de estacionamiento, lo que motivó a los constructores a mantenerse por debajo del límite. “Incluso cuando solo perdamos 60 apartamentos, estamos desperdiciando un subsidio de vivienda, ¿y con qué objetivo?”, dijo Jordan.



Raleigh, North Carolina. Crédito: Rose-Marie Murray via Alamy Stock Photo.

Comunidades sin requisitos mínimos de estacionamiento

Según Parking Reform Network, las siguientes comunidades no tienen requisitos mínimos de estacionamiento en toda la ciudad (se indican las fechas de entrada en vigencia si se conocen). Obtenga más información sobre estos cambios y otros realizados a las leyes de estacionamiento de los EE.UU. en www.parkingreform.org.

- **California:** Alameda (2021), San Francisco (2018), Emeryville (2019)
- **Connecticut:** Bridgeport (2022), Hartford (2017)
- **Georgia:** Dunwoody (2019)
- **Indiana:** South Bend (2021)
- **Michigan:** Ann Arbor (2022), Mancelona, Ecorse (2020), River Rouge (2021)
- **Minnesota:** Minneapolis (2021), St. Paul (2021)
- **Missouri:** Branson
- **New Hampshire:** Seabrook (2019), Dover (2015)
- **Nueva York:** Búfalo (2017), Canandaigua, Hudson (2019), Saranac Lake (2016)
- **Carolina del Norte:** Raleigh (2022)
- **Tennessee:** Jackson (2021)
- **Texas:** Bandera, Bastrop (2019)
- **Alberta:** Edmonton (2020), High River (2021)

Frenar el derroche de espacios de estacionamiento

En 2016, cuando surgieron las quejas por el estacionamiento en el barrio noroeste de Portland, la ciudad estaba lista para probar una estrategia diferente: intentar gestionar el estacionamiento en la calle. Un comité local de asesoría de estacionamiento le había pedido al Ayuntamiento de Portland que aplicara los requisitos de estacionamiento de toda la ciudad al distrito en crecimiento que, históricamente, había estado exento. Pero cuando se demostró mediante un estudio que esas regulaciones habrían convertido en viviendas ilegales al 23 por ciento de los hogares recién construidos en el barrio, el Ayuntamiento optó por mejorar el nuevo programa de permisos de estacionamiento del distrito.

“Cuando los funcionarios municipales gestionan el estacionamiento en la calle adecuadamente, pueden prevenir el abarrotamiento de automóviles estacionados en la calle con una tasa de éxito del 99 por ciento”, dijo Siegman, que pasó gran parte de su trayectoria profesional estudiando las preocupaciones de exceso de estacionamiento. Según él, el problema es que casi nadie tiene formación en cómo gestionar el estacionamiento en la calle de manera que sea efectivo y que reciba el visto bueno en lo que respecta a lo político. La gestión del estacionamiento en la calle no es parte de la agenda principal de los planificadores ni de los ingenieros de transporte.

“En pocas palabras, lo que se hace con los espacios de estacionamiento en la calle es tomar un recurso valioso que le pertenece al público y establecer derechos para determinar quién puede usarlo”, dijo Siegman. Cualquier gerente de hotel sabe que, una vez que las llaves desaparecen, no hay habitaciones vacantes. Sin embargo, los funcionarios municipales reparten múltiples permisos residenciales por cada espacio en la calle y esperan hasta que el problema es tan grave que los vecinos tienen que solicitar que se gestionen esos espacios al borde de la acera.

Cuando en un barrio hay más conductores que solicitan permisos que espacios en la calle, existen varias formas de garantizar el equilibrio. Los límites de un distrito de estacionamiento



Los funcionarios de Vancouver abordaron la congestión de las calles al aumentar el precio de los permisos de estacionamiento paralelo al cordón. Crédito: Elena_Alex_Ferns vía Alamy Stock Photo.

podrían excluir a los edificios nuevos o los hogares con entradas para automóviles, o restringir la cantidad de permisos sobre el frente del terreno, lo que obligaría a los emprendedores inmobiliarios y a los residentes nuevos a hacer un plan para estacionar los automóviles fuera de la propiedad.

Siegman calcula que el costo de establecer un programa eficaz de permisos de estacionamiento podría rondar en los US\$ 100.000, un monto mínimo en comparación con el costo de construir un estacionamiento, que puede ascender a US\$ 50.000 por espacio. “Hay todo tipo de opiniones sobre lo que es justo, pero a menudo se puede llegar a una solución que tenga un consenso político duradero”, dijo Siegman.

Eso es lo que hicieron los funcionarios de Vancouver, Columbia Británica, en 2017 para resolver las calles abarrotadas en el barrio West End. A pesar de que el 94 por ciento de los residentes tenían acceso a un espacio en una playa de estacionamiento, muchos seguían prefiriendo estacionar en la calle. Más de 6.000 conductores habían optado por el permiso de US\$ 6 al mes para tener la oportunidad de estacionar en uno de los 2.747 espacios en la calle. Cuando la ciudad aumentó el precio de los permisos a US\$ 30 al mes (más similar a lo que cobraban los estacionamientos privados) e instaló más parquímetros, la congestión en la calle desapareció. Antes de ese cambio, solo una de cada cinco cuerdas cumplía el requisito de la ciudad de tener menos de un 85 por ciento de ocupación en las

horas más concurridas del día. A los dos años de los ajustes de precios, todas las cuadras estaban por debajo de ese umbral, por lo que era mucho más fácil encontrar un espacio de estacionamiento.

La próxima ola de la reforma del estacionamiento

Cada vez son más los defensores de la eliminación de las leyes de estacionamiento electos para ocupar cargos y formar parte de comisiones de planificación, según Jordan, de Parking Reform Network. “Una sola persona puede tener la idea y darle el impulso necesario”, afirmó. La creciente cantidad de ciudades que adoptaron esta medida desreguladora (ver mapa y nota de recuadro de las páginas 28 y 29) proporciona cobertura política a los legisladores que dudan en dar el primer paso.

Pero los defensores de la reforma del estacionamiento sostienen que el cambio debe producirse, y se producirá, más allá del ámbito local. Dado que “los beneficios percibidos de la instauración de regulaciones de estacionamiento [fueron] casi exclusivamente locales”, Siegman dijo que cree que casi toda la reforma productiva para deshacerse de las leyes de estacionamiento mínimo vendrá del nivel regional, estatal o nacional.

Una ola de legislación contra las leyes de estacionamiento está cobrando impulso en la costa oeste. En 2020, el estado de Washington limitó discretamente los requisitos de estacionamiento excesivos cerca del transporte público para las viviendas asequibles y a precio de mercado. En California, el tercer intento de limitar los requisitos de estacionamiento cerca del transporte público tuvo éxito en septiembre con la aprobación de la ley AB 2097. Esta aprobación se produjo después de otro retroceso a nivel estatal en Oregón, donde una comisión estatal de uso del suelo anuló las leyes de estacionamiento para los proyectos cercanos al transporte público, las viviendas asequibles y los hogares pequeños en las ocho regiones metropolitanas más grandes del estado, que es donde se encuentra el 60 por ciento de la población de Oregón.

Para julio de 2023, casi 50 ciudades de Oregón tendrán que elegir entre eliminar por

completo los requisitos mínimos de estacionamiento o aplicar un conjunto de otras herramientas para gestionar el estacionamiento y cumplir con la nueva ley administrativa. De seguro tendrán mucha compañía, ya que los municipios y los estados de todo el país evalúan el daño que estas regulaciones le produjeron al sueño del s. XX de tener estacionamiento gratis y fácil.

Aaron Gill, de la Comisión de Planificación y Zonificación de Hartford, tiene un consejo sencillo para las jurisdicciones que se plantean eliminar los requisitos mínimos de estacionamiento: “Diría que simplemente lo hagan. No pierdan el tiempo debatiendo si funcionará o no. La realidad es que tenemos demasiados espacios de estacionamiento en este país”. □

Catie Gould investiga el transporte en Sightline Institute, un centro de estudios sin fines de lucro con base en Seattle.

REFERENCES

- Blanc, Bryan, Michael Gangi, Carol Atkinson-Palombo, Christopher McCahill y Norman Garrick. 2014. “Effects of Urban Fabric Changes on Real Estate Property Tax Revenue: Evidence from Six American Cities”. *Transportation Research Record* 2453(1): 145–152.
- Gosselin, Kenneth R. 2013. “Revisiting Downtown Hartford's Lost Architectural Treasures”. *Hartford Courant*. 25 de julio.
- Gosselin, Kenneth R. 2022. “Here Are the Four Developers with Visions for Hartford's Bushnell South Project”. *Hartford Courant*. 12 de julio.
- LWC (Lisa Wise Consulting). 2021. “City of Columbus Zoning Code Assessment Report”. Agosto.
- Maciag, Mike. 2014. “Vehicle Ownership in U.S. Cities Data and Map”. *Governing*. 9 de diciembre.
- Mesh, Aaron. 2012a. “Apartments Without Parking Don't Equal Apartments Without Cars, Says City Study”. *Willamette Week*. 12 de noviembre.
- Mesh, Aaron. 2012b. “Block Busters: The Urban Density Charlie Hales Championed Has Arrived on Division Street. Why Isn't He Celebrating?” *Willamette Week*. 18 de septiembre.
- Nelson Nygaard. 2019. “City of Edmonton Comprehensive Parking Study—Phase One”. Febrero.