

JULIO 2014

# Land Lines

LINCOLN INSTITUTE OF LAND POLICY



# Land Lines

JULIO 2014 • VOLUMEN 26, NÚMERO 3

## EDITORA

Maureen Clarke

## PRESIDENTE Y GERENTE EJECUTIVO

George W. McCarthy

## PRESIDENTE DE LA JUNTA DIRECTIVA Y GERENTE DE INVERSIONES

Kathryn J. Lincoln

## DISEÑO Y PRODUCCIÓN

David Gerratt  
www.NonprofitDesign.com

## COORDINADORA DE PUBLICACIONES

Susan Pace

## TRADUCCIÓN

Ana Franco  
Language Schools International

## EDICIÓN VERSIÓN EN ESPAÑOL

Laura Mullahy

El Lincoln Institute of Land Policy es una fundación de operación privada y cuya misión es mejorar la calidad del debate público y las decisiones en temas de políticas de suelo y tributación del suelo en los Estados Unidos y alrededor del mundo. El Instituto Lincoln tiene como objetivo integrar la teoría y la práctica para dar mejor forma a la política de suelos y proporcionar un foro imparcial para el debate de los temas multidisciplinarios que influyen sobre las políticas públicas de uso, regulación y tributación del suelo.

Tratamos de respaldar el proceso de toma de decisiones por medio de educación, investigación, proyectos de demostración y la diseminación de información, utilizando publicaciones, nuestro sitio web y otros medios. Nuestros programas reúnen a académicos, profesionales, funcionarios públicos, asesores políticos y ciudadanos interesados en un ambiente de aprendizaje cooperativo. El Lincoln Institute of Land Policy es una institución que ofrece igualdad de oportunidades.

Land Lines es una publicación trimestral que aparece en enero, abril, julio y octubre para informar sobre los programas patrocinados por el Instituto Lincoln.

## Para obtener más información

El sitio web del Instituto Lincoln ([www.lincolinst.edu](http://www.lincolinst.edu)) ofrece una variedad de funciones para obtener rápidamente información sobre políticas de suelos, temas tributarios y programas de educación específicos, investigación y publicaciones. La opción de comercio electrónico permite a los usuarios encargar publicaciones y productos multimedia, e inscribirse en cursos.

Para recibir los anuncios del Instituto Lincoln por correo o correo electrónico, y para descargar números y artículos de Land Lines, documentos de trabajo, informes sobre enfoques en políticas de suelo y otros materiales, visite nuestro sitio Web ([www.lincolinst.edu](http://www.lincolinst.edu)) y seleccione la opción "Register"; este proceso se puede hacer en español o portugués. Después de registrarse, podrá iniciar una sesión seleccionando la opción "Log In" en cualquier momento e ingresando su dirección de correo electrónico y su contraseña. Para actualizar su perfil, debe iniciar una sesión y seleccionar "Register".

Copyright © 2014. Todos los derechos reservados.

## Lincoln Institute of Land Policy

113 Brattle Street  
Cambridge, MA 02138-3400 USA

Tel: 1-617-661-3016 o 1-800-526-3873  
Fax: 1-617-661-7235 o 1-800-526-3944

E-mail: [mclarke@lincolinst.edu](mailto:mclarke@lincolinst.edu) (contenido editorial)  
[help@lincolinst.edu](mailto:help@lincolinst.edu) (servicios informativos)

Web: [www.lincolinst.edu](http://www.lincolinst.edu)

**L** LINCOLN INSTITUTE  
OF LAND POLICY

# ÍNDICE



PÁGINA 2



PÁGINA 10

- 2 Estrategias ganadoras para la resiliencia climática: La fellow Lincoln/Loeb de 2014 reflexiona sobre el concurso Reconstrucción por Diseño

HELEN LOCHHEAD

*En respuesta al huracán Sandy, el concurso Rebuild by Design (Reconstrucción por Diseño) desafió a arquitectos, ingenieros y planificadores a promover la resiliencia climática por medio de planificación y diseños innovadores. En esta entrevista con Land Lines, Helen Lochhead analiza los proyectos ganadores.*

- 10 La gente tiene la prioridad: 10 pasos en dirección a los suburbios caminables

LYNN RICHARDS

*Las comunidades de todos los Estados Unidos están reduciendo la escala de sus paisajes suburbanos, convirtiendo lugares construidos para el automóvil en animados espacios peatonales construidos para la gente. El próximo presidente del Congreso para el Nuevo Urbanismo detalla 10 maneras de iniciar este proceso.*

- 17 Foro periodístico 2014: El suelo y el entorno edificado

ANTHONY FLINT

*Cuarenta periodistas se reunieron en Cambridge (EE.UU.) la primavera pasada para hablar sobre infraestructura: para quién es, cómo planificarla y pagarla, y por qué se necesitan inversiones más inteligentes para los entornos urbanos del siglo XXI. El Director de Relaciones Públicas del Instituto nos informa sobre las opciones que se discutieron.*

## DEPARTAMENTOS

- 1 Informe del Presidente
- 22 Perfil académico  
*Adam Langley habla sobre la base de datos FiSC*
- 24 Nuevas publicaciones del Instituto Lincoln  
*Gobierno y financiamiento de ciudades en el mundo en vías de desarrollo; Lecciones de Sandy; Educación, suelo y ubicación; Valuación del suelo rural por el valor de uso en los Estados Unidos*
- 28 Anuncios
- 29 Foco sobre el sitio web  
*Mejoras en la educación a distancia*



El proyecto "Big U" del Grupo Bjarke Ingels, uno de los ganadores del concurso Rebuild by Design (Reconstrucción por Diseño).

BIG-Bjarke Ingels Group

## Continuando la misión del Instituto Lincoln

Es para mí un honor suceder a Gregory K. Ingram como quinto presidente del Lincoln Institute of Land Policy (ver página 28) y participar junto con ustedes en mi número inaugural de *Land Lines*. Será un gran desafío para mí poder estar a la altura de la capacidad de liderazgo de Greg y los años extraordinariamente productivos desde que él se hizo cargo del Instituto en 2005. Espero poder combinar mis habilidades y experiencia con las formidables herramientas y el talentoso personal del Instituto para continuar con nuestra misión singular: conectar a académicos, funcionarios públicos y líderes empresariales para combinar la teoría y la práctica de las políticas de suelo con el fin de abordar una gran variedad de desafíos sociales, económicos y medioambientales.

Hay fuerzas tectónicas —naturales, artificiales o ambas— que están dando nueva forma a nuestro planeta. A medida que confrontamos el cambio climático, la aceleración de la urbanización en Asia y África, el envejecimiento de las poblaciones de Europa y América del Norte, la suburbanización de la pobreza en los Estados Unidos y la insolvencia económica de las ciudades estadounidenses, las decisiones sobre el uso del suelo que tomemos hoy dictarán la calidad de vida de cientos de millones de personas en los próximos cien años. Hay una demanda crítica de planes y políticas integrales que regulen de manera equitativa el uso del suelo, sistemas políticos y sociales que garanticen la sostenibilidad, y análisis económicos sólidos con los que abordar estos desafíos, y esta demanda seguirá siendo alta durante las próximas décadas.

En este número de *Land Lines*, autores estrechamente relacionados con el Instituto Lincoln exploran estos temas. La *fellow* Lincoln/Loeb de 2013, Lynn Richards, próxima presidente del Congreso para el Nuevo Urbanismo, expone 10 pasos ingeniosos que las comunidades de los Estados Unidos han tomado para hacer sus suburbios más accesibles a los peatones, con viviendas económicas para compensar la suburbanización de la pobreza y emprendimientos más densos de uso mixto y transporte público para reducir el uso del automóvil y ayudar a retrasar el cambio climático. La arquitecta y *fellow* Lincoln/Loeb de 2014, Helen Lochhead, analiza los proyectos ganadores de *Rebuild by Design* (Reconstrucción por Diseño), el concurso internacional que promovió innovaciones de diseño para integrar resiliencia, sostenibilidad y habitabilidad en las regiones afectadas por la supertormenta Sandy. El Director de Relaciones



**Presidente entrante  
George W. McCarthy**

Públicas Anthony Flint informa sobre el séptimo Foro periodístico anual del Instituto Lincoln sobre el suelo y el entorno edificado, que exploró opciones para realizar inversiones más inteligentes y equitativas en infraestructura en las ciudades del siglo XXI. Finalmente, en el Perfil académico, el analista de investigación *senior* del Instituto Lincoln, Adam Langley, comenta la base de datos de ciudades fiscalmente estandarizadas (FISC) del Instituto, una nueva herramienta que servirá de base para nuevos análisis importantes que guiarán las respuestas locales a los desafíos fiscales de los Estados Unidos.

Y ahora un poco sobre mí. En los últimos 14 años trabajé en la Fundación Ford, donde ocupé un puesto singular en el sistema filantrópico global que me permitió apoyar, demostrar y ensayar nuevas maneras de resolver importantes problemas sociales. Algunos de los logros que más me enorgullecen son haber creado la Campaña Nacional de Propiedades Vacantes y Abandonadas, para ayudar a construir e incrementar la bolsa de viviendas de patrimonio compartido de la nación, por medio de colaboraciones con la Red Nacional de Fideicomisos de Suelo Comunitario y otras organizaciones asociadas. Ayudé a diseñar y posteriormente lideré *Metropolitan Opportunity* (Oportunidad Metropolitana), la próxima generación de programación comunitaria y de desarrollo económico de la Fundación, que se propone reducir el aislamiento espacial de las poblaciones necesitadas en regiones metropolitanas integrando la planificación del uso del suelo, el desarrollo de viviendas económicas y la inversión en infraestructura para ofrecer un mejor servicio a todos sus residentes.

Antes de trabajar en la Fundación Ford, había acumulado una gran experiencia en investigación sobre vivienda, economía y análisis de políticas públicas. Tuve la oportunidad de trabajar con académicos de todo el mundo en temas tan diversos como el nacimiento del movimiento medioambiental en Rusia, el papel de los desequilibrios de intercambio comercial y la deuda en los ciclos macroeconómicos y el impacto de la propiedad de la vivienda en las vidas de familias de bajos ingresos. He sido maestro y mentor de miles de estudiantes y he seguido sus logros con gran orgullo. Presenté investigaciones, abagué por cambios políticos y colaboré con éxito con investigadores, activistas y funcionarios públicos en cuatro continentes. Y ahora estoy entusiasmado y me siento honrado por unirme a ustedes en esta aventura con el Lincoln Institute of Land Policy. 



# Estrategias ganadoras para la resiliencia climática

## Helen Lochhead reflexiona sobre el concurso Reconstrucción por Diseño

MIT CAU+ZUS+Urbanisten

La “New Meadowlands: Productive + Regional Park” (“Ciudad productiva y parque regional de Nuevas praderas”) en Nueva Jersey reconstruirá los ecosistemas que almacenan y retienen agua al tiempo que enriquecerá la biodiversidad.

Como consecuencia del huracán Sandy, la mayor frecuencia de eventos climáticos extremos y el aumento del nivel del mar, la vulnerabilidad de las ciudades y pueblos costeros se ha convertido en una cuestión de urgencia. Pero los desastres pueden suponer también oportunidades de innovación. Después de Sandy, se ha comenzado a ensayar una serie nueva de iniciativas, herramientas, políticas, marcos de gobierno e incentivos, e incluso concursos como el de Reconstrucción por Diseño (*Rebuild by Design* o RBD) Este concurso, promovido por el Grupo de Trabajo de Reconstrucción después del Huracán Sandy y el Departamento de Vivienda y Desarrollo Urbano (HUD) de los Estados Unidos, usa el diseño como herramienta clave para crear estrategias integradas para construir resiliencia, sostenibilidad y habitabilidad.

Después de que HUD anunció los ganadores en junio, *Land Lines* habló sobre RBD con Helen Lochhead, arquitecta y diseñadora urbana y paisajista, y *fellow* Lincoln/Loeb de 2014 en la Escuela de Posgrado de Diseño de la Universidad

de Harvard y el Instituto Lincoln. Anteriormente fue Directora Ejecutiva de Desarrollo del Sitio en la Autoridad Costera del Puerto de Sídney. También es profesora adjunta en la Universidad de Sídney.

**Land Lines:** ¿En qué manera fue distinto el huracán Sandy de otras tormentas en los Estados Unidos?

**Helen Lochhead:** Sandy causó daños sin precedentes y puso en evidencia la vulnerabilidad de las ciudades y pueblos costeros a eventos climáticos extremos más frecuentes. Dados los costos económicos, que alcanzaron 65 mil millones de dólares, y el desmesurado número de víctimas humanas —más de 117 muertes y 200.000 personas desplazadas de sus hogares— quedó claro desde el principio del proceso de recuperación que reconstruir lo que existía antes no era una opción viable.

Todos los niveles de gobierno —federal, estatal y municipal— expresaron claramente el imperativo de aumentar la resiliencia de las áreas afectadas por Sandy en Nueva York, Nueva Jersey y Connecticut. Para garantizar que la región triestatal

tuviera un mejor desempeño la próxima vez, se reconoció que teníamos que construir en forma diferente. Como cada dólar gastado en mitigación y preparación puede ahorrar cuatro dólares más adelante en gastos de reconstrucción después de desastres, las entidades gubernamentales están ensayando una gama de iniciativas nuevas, como por ejemplo concursos para promover la resiliencia mediante planificación y diseños innovadores, tales como RBD.

**Land Lines: ¿En qué se diferenció RBD de otros esfuerzos de recuperación y concursos de diseño?**

**Helen Lochhead:** La concurso RBD identificó el diseño como herramienta clave para poder resistir eventos climáticos extremos, con la posibilidad de reorientar las preguntas y desarrollar nuevos paradigmas que desafíen el *status quo*. Los diseñadores son colaboradores, visualizadores y sintetizadores. RBD les dio la oportunidad de analizar los temas y construir escenarios de maneras nuevas y distintas.

El enfoque de RBD también fue regional. El huracán Sandy superó los límites políticos, así que el concurso se propuso abordar vulnerabilidades estructurales y medioambientales que la tormenta

puso en evidencia en todas las áreas afectadas. También prometió reforzar nuestro conocimiento de las interdependencias regionales, fomentando la coordinación y resiliencia tanto a nivel local como nacional.

La estrategia de adquisición también fue distinta. El modelo estándar para los concursos federales de diseño es definir un problema existente, escribir un resumen y solicitar soluciones a los mejores expertos en el campo. Pero un problema de una escala y complejidad sin precedentes como Sandy no se puede definir fácilmente hasta que se haya comprendido en todas sus dimensiones. Esto toma tiempo. Este territorio virgen sugirió la necesidad de hacerse preguntas abiertas y de utilizar un enfoque interdisciplinario y multijurisdiccional.

Primero, una combinación única de socios de proyecto —el Grupo de Trabajo de Reconstrucción después del Huracán Sandy del Presidente Obama y HUD, en colaboración con el Instituto de Conocimiento Público (*Institute for Public*

---

**Cada dólar que se gasta en mitigación y preparación puede ahorrar 4 dólares más adelante en la reconstrucción después de desastres.**

---

**El parque regional “New Meadowlands” (“Nuevas praderas”) a la izquierda del Río Hudson en esta vista aérea, superará con creces la superficie del Central Park en Manhattan, a la derecha.**

MIT CAU+ZUS+Urbanisten





El equipo de SCAPE

**Los “Living Breakwaters” (“Rompeolas vivientes”) de SCAPE alrededor de Staten Island, Nueva York, crearán hábitats marinos para ostras y otras especies, proporcionando protección costera, alimento y un aula al aire libre para los estudiantes locales.**

*Knowledge* o IPK), la Sociedad Municipal de Artes (*Municipal Art Society* o MAS), la Asociación de Planes Regionales (*Regional Plan Association* o RPA), y el Instituto Van Alen (*Van Alen Institute* o VAI), con el respaldo económico de la Fundación Rockefeller y otras fundaciones importantes— contrataron a un diverso grupo de talento. En vez de limitar el campo de acción, los socios de proyecto armaron equipos integrados por pensadores interdisciplinarios y colaborativos para abordar una amplia gama de ideas y enfoques, y crear estrategias más holísticas.

Segundo, el proceso del concurso propiamente dicho fue distinto. Su duración, de ocho meses en total, fue breve, claro y concentrado. El proceso involucró investigación y diseño para abordar los temas de interés y maximizar el alcance y la extensión de las ideas por medio de paradigmas abiertos de innovación. El proceso fue colaborativo, gobernado por la investigación y con un intercambio abierto de información, para poder refinar mejor la naturaleza y el alcance de los complejos desafíos regionales, y desarrollar soluciones de diseño comprensivas.

Tercero, RBD reservó fondos de Subsidios Globales de Desarrollo Comunitario (*Community Development Block Grants*, CDBG-DR) de HUD —concretamente 920 millones de dólares—

para ayudar a implementar los proyectos y propuestas ganadoras. Normalmente, los acreedores de las subvenciones tienen que desarrollar planes de acción sólo *después* de haber recibido estos fondos. Pero RBD cambió este procedimiento informalmente, promoviendo propuestas innovadoras *antes* de otorgar el dinero. De esa manera, los dólares federales se convirtieron en un catalizador de innovación, así como un mecanismo para facilitar la implementación. Se alentó también a los equipos a que consiguieran su propio financiamiento para el desarrollo adicional de diseños, impulsando una extensión de sus tareas y del alcance del proyecto.

Finalmente, RBD interactuó con comunidades, organizaciones sin fines de lucro, entidades gubernamentales y dirigentes locales, estatales y federales a todos los niveles para construir nuevas coaliciones de respaldo y capacidad en paralelo con cada propuesta de diseño.

***Land Lines:* ¿Cuán efectivo fue RBD como vehículo para impulsar la innovación y resiliencia en la región? ¿Y cuáles son las posibilidades y desafíos más importantes de este tipo de proceso liderado por diseño?**

***Helen Lochhead:*** No sabremos por un tiempo si RBD generará innovaciones que preparen y



BIG-Bjarke Ingels Group

adapten mejor a la región al cambio climático, o si los proyectos se podrán implementar y aprovechar exitosamente para construir resiliencia en otras comunidades vulnerables. No obstante, es posible identificar dónde el concurso ha demostrado innovación y un impacto potencial más allá de los procesos normales.

La mera cantidad de participantes, la gama de disciplinas y las estructuras de equipos integrados facilitaron una multiplicidad de ideas y enfoques, y también estrategias más holísticas. De un total de 148 propuestas, RBD seleccionó 10 equipos de diseño multidisciplinarios para investigar y desarrollar una gama de propuestas. Estos finalistas incluyeron más de 200 expertos, principalmente en las disciplinas de planificación, diseño, ingeniería y ecología.

La fase de investigación multifacética, que comenzó en agosto de 2013, también diferenció el proceso del concurso desde el comienzo. Los equipos se sumergieron en investigaciones basadas en diseño, debates sobre temas específicos y excursiones de campo a áreas afectadas por Sandy, para comprender la enormidad del desafío. El Instituto de Conocimiento Público (IPK) se hizo cargo de esta etapa, como manera de abordar una amplia variedad de temas, recabar las opiniones de la comunidad local y realizar trabajo de campo. Las

investigaciones del IPK identificaron vulnerabilidades y riesgos, para los que los equipos de diseño podían proponer alternativas mejores y más resilientes. Este marco de acción permitió que los equipos de proyecto no sólo identificaran, comprendieran y respondieran a los problemas centrales, sino que también definieran oportunidades y generaran posibles escenarios. El proceso también facilitó el intercambio de investigaciones e ideas entre los distintos equipos.

Los diseñadores realizaron amplios estudios de precedentes, examinaron buenas prácticas globales, y se reunieron con miembros de la comunidad para recabar su opinión sobre las soluciones más efectivas en el contexto local. Así identificaron tanto enfoques nuevos y emergentes de protección costera, financiamiento, políticas y planificación del uso del suelo, como modelos de comunicación que fueron prometedores en otros contextos y quizás se pudieran adaptar a las regiones afectadas por Sandy. Una de las claves de exploración fueron las herramientas visuales. Los equipos ensayaron escenarios usando herramientas de generación de mapas por SIG para compilar, sintetizar y comunicar datos complejos. Las visualizaciones tridimensionales ayudaron a ilustrar varias opciones y estimular a las partes interesadas.

**El parque “Bridging Berm” (“Puente de bermas”) de BIG, que protege el área oriental inferior de Manhattan de futuras marejadas ciclónicas y aumento del nivel del mar, es un parque con árboles, arbustos y plantas perennes tolerantes a la sal que proporcionan un hábitat urbano resiliente.**

No se puede subestimar el poder de las propuestas impulsadas por diseño como medio para traducir problemas intangibles en soluciones reales que las partes interesadas puedan comprender y discutir de manera significativa.

**Land Lines:** Usted mencionó que RBD construyó nuevas coaliciones de respaldo. ¿De qué manera fue distinto el alcance?

**Helen Lochhead:** Se seleccionaron diez ideas para el desarrollo de diseños en octubre, comenzando la etapa final del concurso. Los equipos trabajaron de cerca con MAS, RPA y VAI para transformar sus ideas de diseño en proyectos viables que inspiraran la cooperación de políticos, comunidades y entidades gubernamentales en toda la región, facilitando así la implementación y el financiamiento. Debido al enfoque regional de estos proyectos de gran alcance, el papel de los socios de proyecto fue clave para poder congregarse las redes locales que frecuentemente tenían intereses distintos.

Fue esencial construir coaliciones para asegurar que el enfoque era no sólo integral sino también inclusivo. Más importante aún fue el respaldo de base para implementar y crear el impulso necesario para concretar los proyectos a largo plazo, ya que inevitablemente algunos serán ejecutados más adelante a medida que se disponga de fondos.

**Land Lines:** ¿Cuáles fueron algunos de los temas clave abordados por las propuestas?

**Helen Lochhead:** La lógica primordial de las

propuestas es que, para poder obtener el mayor beneficio y valor, la inversión no tiene que confrontar solamente el riesgo de inundaciones o tormentas, sino también los efectos combinados de eventos climáticos extremos, la degradación medioambiental, la vulnerabilidad social y la susceptibilidad de las redes vitales. Al restaurar ecosistemas y crear oportunidades recreativas y económicas, los proyectos aumentarán la sostenibilidad y la resiliencia.

Las metodologías que predominaron fueron aquellos enfoques a múltiples niveles que incorporaron más infraestructura ecológica verde/azul, así como sistemas de infraestructura gris, junto con propuestas de modelos de gobernanza nuevos y más regionales, herramientas en línea, e iniciativas educativas que construyen capacidad dentro de las comunidades. Muchos proyectos demostraron soluciones localizadas que también tenían una aplicación más amplia. Todos los proyectos resaltaron las interdependencias, la coordinación y la inclusión.

**Land Lines:** ¿Cuáles son algunas de las innovaciones clave de los proyectos ganadores anunciados por el Secretario de Vivienda y Desarrollo Urbano (HUD), Shaun Donovan, el 2 de junio?

**Helen Lochhead:** El proyecto “Living Breakwaters” (“Rompeolas vivientes”) de SCAPE/Landscape Architecture podría tener aplicaciones de gran alcance si los arrecifes artificiales de ostras son exitosos. Si bien la propuesta enfrenta ciertos desafíos —se tiene que resolver todavía el permiso

**El proyecto “Lifelines” (“Cuerdas salvavidas”) de PennDesign/OLIN se propone proteger el Mercado de alimentos de Hunts Point en el barrio de Bronx —eslabón clave en el abasto de alimentos de la ciudad de Nueva York y centro económico importante— mediante el uso de un dique y otros mecanismos.**



para operar dentro del agua y los impactos medioambientales potencialmente amplios— tiene la posibilidad de modelarse y ensayarse a una escala mucho más pequeña, siempre y cuando las comunidades locales estén de acuerdo y se cuente con expertos como la Escuela del Puerto de Nueva York para resolver los problemas de aprendizaje iniciales. De ser posible, tiene el beneficio adicional de contar con sistemas biológicos autosustentables que se reponen solos. La ingeniosidad de este esquema es el uso de un proyecto piloto para reemplazar la política y el marco regulador existente con un replanteamiento radical de las posibilidades. Las normas reguladoras imponen frecuentemente una barrera significativa a la innovación, de manera que un ensayo de pequeña escala es una inversión de bajo riesgo. Si no funciona, los efectos son mínimos; si tiene éxito, habrá superado barreras políticas importantes, abriendo el camino a nuevas metodologías de protección más ecológicas contra tormentas.

La propuesta “New Meadowlands: Productive + Regional Park” (“Ciudad productiva y parque regional de Nuevas praderas”) de MIT CAU + ZUS + URBANISTEN, para el área de Meadowlands en Nueva Jersey, es otro enfoque igualmente innovador de implementación. Es un ejemplo llamativo de infraestructura verde compuesto de bermas gruesas, multifuncionales y apaisadas a lo largo de la costa que actúan como barrera contra inundaciones, pero también permiten la ocupación. La propuesta incluye un parque regional productivo, con bermas y humedales rodeando el curso de agua que protegen las propiedades e infraestructuras vitales de las inundaciones, reconstruye la biodiversidad y hospeda programas recreativos y sociales, así como también una combinación de emprendimientos que aprovechan la nueva zona de parques.

El proyecto también abre una oportunidad atractiva para utilizar un modelo de gobierno regional para ayudar a implementar la visión. La Comisión de Meadowlands de Nueva Jersey —que gobierna la zonificación del uso del suelo en 14 municipalidades— es un caso de estudio en colaboración intermunicipal, con poderes latentes que le permiten organizar esfuerzos de coalición sobre esta área regional. Con un poco de rediseño, podría convertirse potencialmente en una entidad ecológica y de desarrollo económico. Hay muchos impedimentos reguladores incorporados en esta propuesta, y un organismo de gobierno poderoso

como éste podría potencialmente simplificarlos. La escala regional de muchas de estas propuestas hace que se crucen los límites jurisdiccionales, lo cual complica la implementación. Al identificar el potencial no aprovechado de este marco de gobierno existente, este equipo ha tomado pasos para ir superando esta importante barrera.

El proyecto “BIG U” del equipo BIG es una barrera compartimentada y multipropósito diseñada para proteger distritos vulnerables en la parte baja de Manhattan contra inundaciones y marejadas ciclónicas. El equipo se concentró en la parte oriental inferior de la isla. El proyecto integra espacios verdes y programas sociales y, a largo plazo, propone soluciones muy necesarias de transporte público. Si bien se propone resolver la falta de espacios abiertos recreativos en el barrio, no aborda adecuadamente ciertas necesidades sistémicas, como la escasez y la calidad de viviendas de interés social, el acceso a servicios y el aburguesamiento potencial que este proyecto podría acelerar.

En el condado de Nassau, Long Island, el proyecto “Living with the Bay” (“Viviendo con la bahía”) del equipo de Interboro se propone incrementar la calidad de la vida cotidiana en la región en épocas normales y al mismo tiempo abordar el riesgo de inundación. Tomadas en conjunto, estas iniciativas presentan una colección de propuestas de relativamente poco riesgo que se pueden implementar ya mismo, y que siembran las semillas de un futuro más estratégico y resiliente. En el largo plazo, se podrían realizar otras mejoras, como viviendas con mayor densidad cerca del transporte público y un nuevo fideicomiso de suelo comunitario.

La propuesta “Hunts Point Lifelines” (“Cuerdas salvavidas”) de PennDesign/OLIN para el barrio de Bronx se enfoca en la resiliencia social y económica. Si bien el equipo tuvo en cuenta las vulnerabilidades medioambientales, su preocupación principal era el papel crítico que el Mercado de alimentos de Hunts Point juega en la comunidad local y la cadena de alimentos regional. El equipo trabajó con la comunidad y los dueños de propiedades industriales para desarrollar diseños específicos para el sitio, con protección integrada contra tormentas e infraestructura verde que ofrece un espacio social de alta calidad con componentes que se pueden fabricar localmente y construir en forma cooperativa. El proyecto demostró el potencial de la protección y ecología híbrida de los puertos que se encuentran a lo largo del estuario.



**La propuesta “Living with the Bay” (“Viviendo con la bahía”) del equipo Interboro empleará cunetas, ciénagas y diques para controlar las aguas pluviales y aumentar la resiliencia en la costa sur del condado de Nassau, Nueva York.**

Crédito: Equipo Interboro — Interboro/Apex/Bosch Slabbers/Deltares/H+N+S/Palmbout/IMG Rebel con el Centro de Pedagogía Urbana, David Rusk

La estrategia integral para Hoboken de OMA —“Resist, Delay, Store, Discharge” (“Resistir, demorar, almacenar, descargar”)— representa un catálogo de intervenciones que incorpora una extensa infraestructura verde/azul y también una barrera de protección para la infraestructura crítica de transporte. Si bien tiene mucha similitud con el proyecto Comunidades Sostenibles de Hoboken, su punto fuerte es la metodología integral, lograda por medio de una serie de iniciativas clave que contaron con la participación de más de 40 partes interesadas en Hoboken y Jersey City, que serán esenciales para su implementación.

***Land Lines:* ¿Cuáles fueron los mejores aspectos de los proyectos que no ganaron?**

***Helen Lochhead:*** Los marcos de intercambio abierto de información crearon un proceso de información pública en línea, para que los equipos pudieran alcanzar a una variedad mucho más extensa de usuarios que aquellos que asisten tradicionalmente a las reuniones comunitarias. Por ejemplo, el proyecto “CrowdGauge for Rebuild” (“Calibrar para reconstruir”) de Sasaki pidió primero a los usuarios de Asbury Park, Nueva Jersey, que clasificaran una serie de prioridades. Después demostró cómo una serie de acciones y políticas podrían afectar dichas prioridades. Finalmente, entregó a los usuarios una cantidad limitada de monedas y les pidió que las “gastasen” en las acciones que más les interesaran.

Varios equipos demostraron un método de “juego de componentes”, utilizando iniciativas de desarrollo económico, juegos de herramientas de uso, y proyectos de mejora urbana en varias combinaciones, para alcanzar metas de resiliencia. La propuesta de HR&A Cooper Robertson para Red Hook, Brooklyn, es un ejemplo de este método. Con todos los componentes en su lugar, se podría utilizar una serie de estas estrategias a mayor escala y crear transformaciones y beneficios sistémicos. Dichos enfoques granulares facilitan la implementación por fases y, con el debido financiamiento, se pueden ejecutar inmediatamente y tener un impacto a distintas escalas.

El proyecto “Resilience + the Beach” (“Resiliencia + la playa”) de Sasaki/Rutgers/Arup se enfocó más tierra adentro de la costa de Nueva Jersey, en los terrenos más altos y secos, redefiniendo la zona costera como el ecosistema de seis millas de ancho entre la playa y los pinares de Nueva Jersey. Al revelar los atributos escénicos y el potencial recreativo de los cursos de agua y bosques interiores, esta estrategia fomenta el desarrollo para migrar del borde de las islas de barrera a áreas más estables tierra adentro, con el objeto de crear una economía turística más estratificada. El sitio de este proyecto es Asbury Park, pero este enfoque se puede aplicar a nivel regional, capitalizando los atributos geográficos de la costa de Nueva Jersey —los pinares, las bahías internas y las islas de barrera— para crear nuevas atracciones. La

estrategia incluye una serie de medidas de infraestructura nueva verde/azul, espacios abiertos y emprendimientos, y un juego de herramientas comunitarias para educar a los propietarios sobre los riesgos locales y las opciones de resiliencia.

Otro prototipo de ciudades costeras regionales, “Resilient Bridgeport” (“Bridgeport resiliente”) de WB, es un marco de resiliencia y propuestas de diseño específicas para la región de Long Island Sound. Una serie de estrategias de diseño y principios de planificación costera, urbana y ribereña integrados proporcionan múltiples líneas de defensa para proteger Bridgeport contra inundaciones y marejadas ciclónicas, estimulando al mismo tiempo la restauración medioambiental, el desarrollo económico y la revitalización barrial, enfocándose en viviendas de interés social.

**Land Lines: En suma, ¿cuáles han sido hasta ahora los éxitos más importantes del concurso?**

**Helen Lochhead:** La urgencia del problema y el ritmo acelerado del concurso generó un nivel de intensidad, impulso y energía que dio resultados en muy poco tiempo. Muchas de las soluciones de diseño se caracterizaron por ideas ricas y cuantificadas, análisis profundos para resolver problemas y metodologías ingeniosas. El enfoque no se limitó a la recuperación y reducción de riesgo, como mitigación de inundaciones y tormentas, sino que se extendió también a la resiliencia y sostenibilidad a largo plazo. Todas las propuestas crean múltiples beneficios a nivel social, económico y medioambiental —mejoras relativas a instalaciones, ecología, educación, construcción de capacidad, ahorro de largo plazo, y salud y bienestar comunitarios— y por lo tanto tienden a ser soluciones más holísticas y de superior desempeño.

El impacto a la fecha ha sido catalizador. Como mínimo, RBD ha generado el impulso y proporcionó beneficios importantes a la región al haber iniciado una conversación sobre la resiliencia por diseño. Por supuesto, la medida real del éxito estriba en la implementación, pero hace falta un proceso robusto e innovador para provocar cambios culturales en la práctica. RBD ha dado el ejemplo.

**Land Lines: ¿Cuáles serán los desafíos más importantes de implementación?**

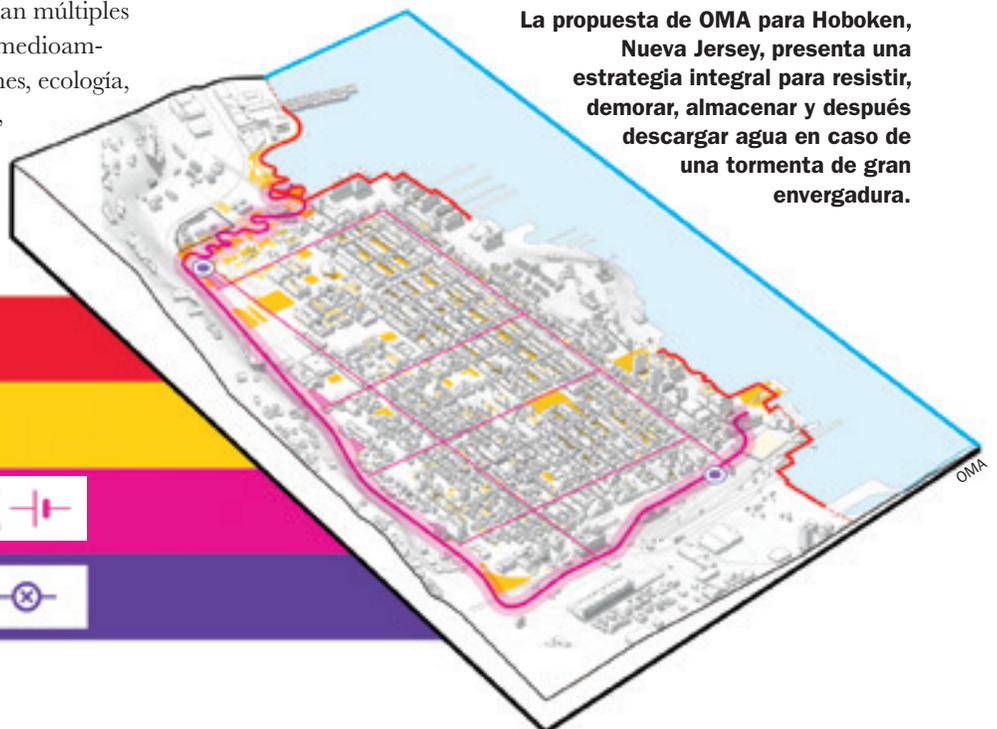
**Helen Lochhead:** Encontrar el justo medio entre lo visionario y lo pragmático.

El incentivo para los ganadores fue la posibilidad de implementar estos proyectos con subsidios de recuperación de desastres de HUD y otras fuentes de financiamiento públicas y privadas. Por eso, una parte clave de la fase final fue una estrategia de implementación para demostrar factibilidad, el respaldo de los beneficiarios locales de subsidios, la ejecución por fases y entregas de corto plazo que se puedan financiar con los subsidios CDBG-DR de HUD, así como con fuentes de financiamiento para etapas posteriores.

La verdadera oportunidad para HUD ahora es utilizar este proceso y sus proyectos ejemplares para beneficiar otras regiones que corren riesgo a escala nacional **■**

Contacto: [helen.m.lochhead@gmail.com](mailto:helen.m.lochhead@gmail.com)

**La propuesta de OMA para Hoboken, Nueva Jersey, presenta una estrategia integral para resistir, demorar, almacenar y después descargar agua en caso de una tormenta de gran envergadura.**

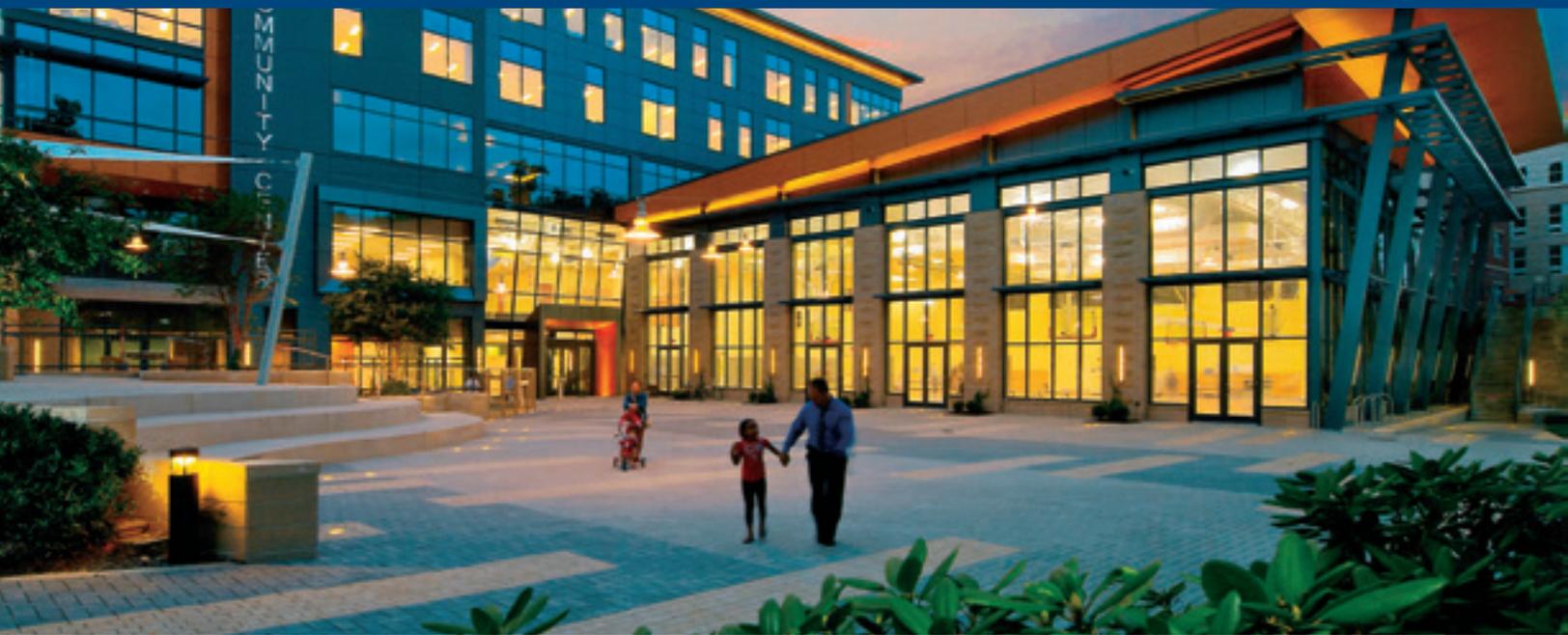


**RESISTIR** 

**DEMORAR** 

**ALMACENAR** 

**DESCARGAR** 



Arlington County, Virginia

# La gente tiene la prioridad

## 10 pasos en dirección a los suburbios caminables

**En el sitio que una vez fue un lote de estacionamiento desolado (página opuesta), el Centro Comunitario de Arlington Mill ofrece viviendas de interés social, tiendas, programas educativos y recreativos, y un parque infantil en Arlington Virginia.**

*Lynn Richards*

Muchas áreas suburbanas de los Estados Unidos están mostrando signos de deterioro, con propiedades abandonadas, centros comerciales vacantes y espacios subutilizados. Estos paisajes han venido a caracterizar la expansión descontrolada: lugares construidos para el automóvil y a los que sólo se puede acceder por automóvil. Pero estos suburbios también tienen enormes oportunidades de reinención creativa. Varias comunidades a lo largo del país están rediseñando la escala de sus suburbios para convertirlos en lugares animados y accesibles a peatones, construidos para la gente.

Los barrios suburbanos reorientados para peatones pueden prosperar y diversificarse para brindar un mayor respaldo a las economías locales, elevar los indicadores de calidad de vida, y mejorar las condiciones medioambientales locales y regionales. Incluso los suburbios deteriorados, plagados de estructuras en desuso y otras zonas muertas, tienen el potencial para generar nueva infraestructura de vivienda, acceso al transporte público, espacios abiertos y tiendas.

La Universidad de Utah estima que hay 1,1 millones de hectáreas de lotes de estacionamiento

y otras áreas grises que están listas para ser revitalizadas, y medio millón de hectáreas están disponibles en áreas comerciales subutilizadas, como centros comerciales abiertos y tiendas vacantes (Dunham Jones y Williamson 2009). La transformación de estos paisajes va a ser una prioridad de planificación y desarrollo en los Estados Unidos en el siglo XXI.

Muchas ciudades están revitalizándose constantemente y capitalizando las recientes tendencias demográficas que respaldan dichos esfuerzos, pero las regiones económicamente robustas también necesitan comunidades suburbanas florecientes. Encuestas recientes realizadas por la Asociación Nacional de Corredores de Bienes Raíces y la Asociación Americana de Planificación han revelado que una mayoría de compradores potenciales prefiere vivir en barrios peatonales, con diversidad de tipos de vivienda y una mezcla de opciones residenciales, empresariales y comerciales. A medida que los “baby boomers” envejecen y la mayor parte de la generación del milenio ingresa en la adultez, una creciente cantidad de estadounidenses está dejando sus automóviles para vivir en entornos más céntricos y peatonales. En 2012, aproximadamente la mitad de la población prefería casas más pequeñas en barrios bien conectados



Arlington County, Virginia

con lugares para vivir, trabajar, hacer las compras y jugar (Asociación Nacional de Corredores de Bienes Raíces, 2011, Asociación Americana de Planificación, 2014).

A pesar de la creciente evidencia en favor de la revitalización urbana, muchos líderes locales no saben a ciencia cierta cómo empezar. Este artículo explora 10 maneras en que las comunidades de todo el país han reducido la escala de partes significativas de sus suburbios de expansión descontrolada para convertirlos en centros sociales florecientes.

### 1. Compartir una visión y elaborar un plan

Muchas comunidades comienzan por imaginar cómo quieren crecer y después elaboran un plan para concretar esa visión. ¿Los residentes quieren más viviendas, un centro de entretenimiento peatonal, un nuevo distrito de artes o una zona de agricultura urbana? ¿Es más importante aumentar la base gravable, reducir las víctimas mortales de peatones y de ciclistas, o aumentar el acceso a comida fresca? Las metas específicas ayudan a dirigir los esfuerzos de revitalización.

Los planes regionales y barriales hacen participar a los miembros de la comunidad en un diálogo sobre cómo aplicar las inversiones de infraestructura y aprovechar las oportunidades de revitalización a medida que aparecen. Los gobiernos locales pueden comenzar con un sitio pequeño —como un lote vacante o un edificio municipal— y, después de que dicho proyecto haya sido exitoso, continuar con más obras, generando el impulso necesario para rediseñar un barrio o corredor urbano entero, o

incluso un sitio contaminado una vez que se haya limpiado. Un propósito compartido acerca de un lugar puede ser un incentivo poderoso para guiar el cambio en el futuro.

Considérese Midvale Slag y Sharon Steel, dos sitios contaminados adyacentes ubicados aproximadamente a 16 kilómetros al sur de Salt Lake City en Midvale, Utah. Ambos fueron descontaminados aproximadamente al mismo tiempo, pero sólo uno está prosperando.

En 2000, el Concejo Municipal de Midvale adoptó la “Evaluación de Reutilización y Plan de Ordenamiento de Bingham Junction” para el sitio de Midvale Slag, de 180 hectáreas de superficie. Los funcionarios municipales trabajaron con residentes, autoridades de la Agencia de Protección Ambiental (EPA) y otras partes interesadas para crear una estrategia de revitalización del sitio y convertirlo en un área de uso mixto comercial, residencial y recreativa. Ahora próspero, Bingham Junction creó aproximadamente 600 puestos de trabajo, 1,5 millones de dólares en ingresos anuales por el impuesto sobre la propiedad, y un aumento de 131 millones de dólares en el valor de las propiedades (EPA 2011). Las familias se han mudado a nuevos condominios, y se piensa construir 2.500 unidades residenciales más. También se han construido edificios de oficinas, un supermercado y otros almacenes, y la comunidad piensa desarrollar hasta 200 mil metros cuadrados de oficinas comerciales y tiendas.

---

**Los suburbios poseen una enorme oportunidad de reinención creativa.**

---

En contraste, el sitio de Sharon Steel, de 100 hectáreas, que no tenía un plan de revitalización ni una visión para el futuro, permanece vacante. Sin embargo, gracias al éxito de Bingham Junction, los funcionarios municipales han comenzado el

proceso de planificación y construcción de visión en ese sitio.

---

**Muchas ciudades y pueblos aprovechan la oportunidad para realizar inversiones de infraestructura en barrios que quieren revitalizar.**

---

## 2. Identificar activos

A muchos gobiernos locales les cuesta determinar dónde concentrar sus esfuerzos iniciales de planificación y construcción de visión. Los siguientes tipos de preguntas pueden ayudar a identificar qué tipos de activos aprovechar.

1. ¿Hay transporte público disponible? En caso afirmativo, ¿hay áreas subutilizadas cerca o inmediatamente adyacentes a paraderos de transporte que se podrían revitalizar para mejorar el acceso?
2. ¿En qué se invertirá el dinero de infraestructura existente? Por ejemplo, ¿en caminos, agua, alcantarillado, escuelas, estructuras cívicas, parques?
3. ¿Hay lotes de estacionamiento, edificios o centros comerciales vacantes o subutilizados cerca de estas inversiones de infraestructura?
4. ¿Cuáles de estas áreas tienen planes de revitalización o respaldo barrial para nuevos emprendimientos?
5. ¿Cuáles de estas áreas están cerca o adyacentes a otros activos públicos, como escuelas, bibliotecas, parques o espacios abiertos?
6. ¿Algunos de estos sitios se pueden alinear con áreas de empleo existentes o emergentes?
7. ¿Algunas de estas propiedades están disponibles para ser revitalizadas? Es decir, ¿hay algún dueño dispuesto a colaborar con los objetivos y planes de revitalización de la comunidad?

Esta evaluación de propuestas no es un proceso lineal, paso por paso. A veces un sitio puede dejar de estar accesible de improviso, o se puede recibir un subsidio federal para convertir una carretera en una ruta principal. En otras situaciones, un dueño quizás no tenga voluntad para cooperar, o un sitio puede considerarse no apto. De todas maneras, una evaluación de las condiciones existentes puede ayudar a identificar sitios potenciales o barrios prioritarios.

## 3. Aprovechar las inversiones en infraestructura

Para atraer inversiones privadas y nuevos emprendimientos, los gobiernos locales pueden realizar inversiones públicas significativas, ya sea modernizando la infraestructura existente o invirtiendo en infraestructura nueva. Muchas ciudades y pueblos aprovechan la oportunidad para realizar inversiones de infraestructura en barrios que quieren revitalizar. Las investigaciones han demostrado que al aprovechar las inversiones públicas, las comunidades pueden aumentar el valor del suelo de un 70 a un 300 por ciento, estimulando al mismo tiempo las inversiones privadas, el capital social, el turismo y la actividad comercial un promedio del 30 por ciento (Litman 2010). También pueden alcanzar objetivos de planeación y revitalización reformando espacios públicos comunitarios para aumentar su valor compartido.

Norman, Oklahoma, ubicada aproximadamente 40 kilómetros al sur de Oklahoma City, es una obra interesante en curso. El pueblo tenía 27 millones de dólares para mejorar el flujo de tráfico y aumentar la seguridad en un segmento de siete cuadras de una calle que cruzaba la típica línea de tiendas de un distrito, con grandes lotes de estacionamiento a ambos lados de la calle. El pueblo se unió para ver cómo utilizar este dinero para realizar mejoras de mayor alcance en el paisaje vial, junto con las mejoras de seguridad necesarias. Empresarios, funcionarios universitarios y líderes locales se unieron para participar en planes estratégicos de ecología urbana y ver cómo se podría crear un área comercial peatonal.

Las municipalidades también pueden aprovechar las inversiones de capital para alcanzar otros objetivos comunitarios. Con recursos cada vez más escasos, los gobiernos locales no pueden ya darse el lujo de invertir en infraestructura con un objetivo único. Por ejemplo, la ciudad de Lenexa, Kansas (un suburbio de Kansas City), se propuso ser una comunidad más sostenible y vivible, y usó proyectos de infraestructura verde para alcanzar esta meta. Usando fondos de la Ley de Recuperación y Reinversión Americana, los funcionarios municipales implementaron una serie de mejoras en las bocas del alcantarillado a nivel vial que satisficieron objetivos claves de planeación y revitalización urbana, como la creación de espacios abiertos y el fomento de actividad peatonal, al mismo tiempo que resolvían los problemas del desagüe de la aguas pluviales.

#### 4. Alinear códigos y ordenanzas

Algunos de los mayores impedimentos para el rediseño de los entornos suburbanos son los códigos y ordenanzas anticuadas e incoherentes. Estas regulaciones para el desarrollo del suelo —desde ordenanzas de zonificación a normas viales, requisitos de estacionamiento, cobertura de predios y límites de altura— son con frecuencia responsables de los patrones existentes de transporte y uso del suelo, y conforman la estructura legal por defecto de todos los emprendimientos nuevos. La consecuencia es que la construcción de un barrio peatonal de uso mixto es frecuentemente ilegal, y el emprendedor tiene que solicitar exenciones o permisos especiales, que pueden generar incertidumbre y demoras en el proceso de desarrollo o desalentar por completo los proyectos de revitalización.

Los estudios han demostrado que el respaldo gubernamental al desarrollo en las áreas de interés es el mejor predictor de inversiones privadas (Hook et al. 2013). Una de las maneras más fáciles de apoyar un crecimiento nuevo es cambiar los códigos y ordenanzas para legalizar los emprendimientos con acceso peatonal. Los nuevos códigos se pueden incorporar a una zona de actividad superpuesta o un plan barrial, para permitir el tipo de construcción necesario para transformar un área.

Hay una serie de recursos disponibles para ayudar a los gobiernos locales a determinar dónde y cómo cambiar sus códigos, como SmartCode ([www.smartcodecentral.org](http://www.smartcodecentral.org)), códigos basados en formularios (<http://formbasedcodes.org>), los códigos inteligentes de la Asociación Americana de Planificación: Regulación de desarrollo modelo de suelo (<https://www.planning.org/research/smartgrowth>), o la serie Essential Fixes (Correcciones esenciales) de la EPA ([www.epa.gov/dced/essential\\_fixes.htm](http://www.epa.gov/dced/essential_fixes.htm)).

Por ejemplo, Columbia Pike en Arlington, Virginia, un corredor urbano de 5 kilómetros de longitud al que se llega cruzando el río Potomac desde el centro de Washington, DC, fue revitalizado a escala peatonal después de que el condado modificó los códigos y ordenanzas de desarrollo subyacentes. En Columbia Pike, ubicada en un condado urbano que creció de forma explosiva en décadas recientes, el desarrollo y la inversión habían sido, por el contrario, mínimas en los últimos 30 años. A finales de la década de 1990, los líderes del condado crearon un código basado en formularios para fomentar una revitalización del corredor orientada al transporte público y el



Fotos: Walkable and Livable Communities Institute y University of Oklahoma

tránsito peatonal. El código es un código optativo (también conocido como código paralelo); la zonificación subyacente permanece activa, pero su uso es alentado por procedimientos de revisión y aprobación rápida. Desde la adopción del código en 2003, se han construido en la zona de Columbia Pike 1.000 unidades de vivienda nuevas y 22.297 metros cuadrados de edificación comercial, y se han aprobado 600 unidades de vivienda nuevas y 2016 metros cuadrados de edificación comercial.

**El pueblo de Norman, Oklahoma, espera aprovechar las mejoras viales de seguridad pública necesarias para realizar más mejoras en el paisaje vial.**

#### 5. Diseñar bien las calles

Para cualquier esfuerzo de revitalización, la red vial de la comunidad es fundamental. Los suburbios típicos tienen carriles anchos y de alta velocidad, diseñados para que los automóviles se puedan desplazar eficientemente por la zona. Pero el interés

principal de todo esfuerzo de rediseño urbano debería ser el de posibilitar el desplazamiento a la gente y no los automóviles por un área. Este objetivo se puede lograr construyendo aceras anchas y atractivas, instalando carriles y estacionamiento para bicicletas, creando zonas de aislamiento entre la gente y el tránsito vehicular; desarrollando lugares atractivos para caminar; y diseñando cruces viales seguros. Las calles bien concebidas también pueden desencadenar inversiones y el proceso de revitalización. Sin embargo, en muchas comunida-

---

**Los espacios verdes estratégicamente ubicados pueden crear vínculos que conecten áreas naturales y preserven el carácter de la región, los suelos agrícolas, los espacios abiertos y el agua limpia.**

---

des suburbanas, que tienden a ser menos competitivas, el sector público quizás tenga que catalizar el crecimiento con inversiones iniciales de respaldo de infraestructura y equipamiento para atraer fondos privados.

Por ejemplo, Lancaster, California, una ciudad de tamaño mediano a 100 kilómetros al norte de Los Ángeles, transformó una arteria de cinco carriles en una calle

comercial invirtiendo en una serie de mejoras viales. Estrecharon y redujeron la cantidad de carriles de tránsito, y agregaron estacionamiento en la calle y vegetación vial, lo cual redujo el tráfico de 60 kilómetros por hora a 25 kilómetros por hora. La inversión de 11,5 millones de dólares de la ciudad atrajo más de 300 millones de dólares en inversiones privadas.

## 6. Diseñar bien el estacionamiento

El estacionamiento es un problema para cualquier emprendimiento, pero es particularmente problemático en áreas suburbanas donde la comunidad está tratando de eliminar su dependencia del automóvil. La creencia popular es que el estacionamiento es esencial para la supervivencia de las tiendas; por lo tanto, muchas áreas suburbanas tienen un exceso de oferta de estacionamiento, debido a los distintos requisitos de código, diseño o financiamiento. Pero todo esfuerzo exitoso para rediseñar un suburbio requiere que los planificadores sopesen las necesidades de estacionamiento actuales con una visión creativa para un futuro menos dependiente del automóvil.

Las comunidades pueden evaluar cuánto estacionamiento es necesario y explorar modos

alternativos de satisfacerlo colocando lugares de estacionamiento en la calle, permitiendo el estacionamiento compartido, o desvinculando los espacios de estacionamiento de las unidades de vivienda (EPA 2006). Para promover un entorno vial atractivo para los peatones, es fundamental eliminar o reducir el estacionamiento de superficie, o colocarlo detrás de las áreas de tiendas. Los proyectos de revitalización más grandes quizás requieran un garaje de estacionamiento, pero debería estar ubicado en la parte trasera del sitio y no inmediatamente adyacente a otras oportunidades de tránsito. Es cada vez más común “envolver” el garaje de estacionamiento con unidades de viviendas más pequeñas u oficinas, para poder proporcionar estacionamiento sin interrumpir el paisaje vial.

A medida que el barrio reduce su dependencia del automóvil, puede reconvertir los garajes de estacionamiento incorporando jardines comunitarios en los pisos superiores o creando espacio de alquiler económico para empresas nacientes en los pisos inferiores. Una comunidad de Albany, Nueva York, transformó un viejo garaje de estacionamiento y concesionaria de automóviles en condominios de lujo.

Al planificar para usos futuros, un barrio puede mantener los espacios de estacionamiento que necesita ahora y permitir que el área evolucione, sin perder las inversiones iniciales efectuadas durante el proceso de revitalización. Los gobiernos locales también pueden modificar los códigos de zonificación y edificación para demandar que los constructores de garajes cumplan con requisitos mínimos de adaptabilidad (Jaffe 2013).

## 7. Agregar más zonas verdes

Los paisajes suburbanos se han descrito como “hostiles” o “insalubres” debido a sus amplias zonas subutilizadas, dominadas por superficies pavimentadas. Pero muchas comunidades están recuperando la naturaleza en estos entornos edificados, y transformando las calles y los pasajes que se encuentran entre un edificio y otro en zonas peatonales atractivas y florecientes.

Los árboles, las plantas, los espacios verdes abiertos y caminos recreativos ofrecen un descanso a la gente, proporcionan áreas de reunión social, mejoran las condiciones medioambientales y crean paisajes viales más habitables (Benfield 2014). Los sitios suburbanos pueden facilitar la integración de espacios verdes en nuevos proyectos de desarrollo

porque frecuentemente tienen más acceso al suelo y flexibilidad que las áreas urbanas. Como inversión pública, el espacio verde también puede atraer iniciativas de desarrollo privado.

Los espacios verdes se pueden incorporar a tres niveles: en una región, en un barrio o en cada sitio individual. A escala de sitio, las municipalidades están comenzando a usar infraestructura verde para controlar las aguas lluvias, absorbiéndola en el suelo o captándola para usarla más adelante. Estas estrategias crean lugares más bellos, aumentan la seguridad peatonal, reducen la velocidad del tráfico, controlan los caudales de agua y generan apoyo popular para crear un sistema de gestión de aguas pluviales más efectivo. (Al igual que los baches, una alcantarilla visiblemente tapada al nivel de la calle probablemente genere más llamadas al municipio que una fuga en una tubería subterránea invisible). Las soluciones a nivel de sitio también pueden crear el impulso para una transformación suburbana de mayor escala, creando al mismo tiempo espacios públicos bulliciosos en antiguos lotes de estacionamiento, pasajes, edificios, áreas apaisadas, techos o calles. Imagínense, por ejemplo, un mar de vegetación en cascada descendiendo del techo de un garaje de estacionamiento, o una plaza peatonal con macetas, árboles, mesas y sillas en una sección de un antiguo lote de estacionamiento.

A nivel regional y de barrio, los espacios verdes pueden conectar áreas naturales con tierras de cultivo y al mismo tiempo ofrecer funciones ecológicas críticas. Además, estas conexiones pueden dar soporte a caminos y senderos de uso múltiple, corredores de hábitats y otros “dedos verdes” integrados en la

región. Los enfoques regionales se concentran en el movimiento de vida silvestre, gente y recursos naturales, como el agua. Las estrategias barriales se enfocan en conexiones con redes regionales más grandes, creando lugares interconectados de reunión pública, espacios abiertos, caminos coordinados de uso múltiple, y una red de infraestructura para bicicletas.

La revitalización del aeropuerto Stapleton en las afueras de Denver, Colorado, incorporó espacios verdes a nivel regional y barrial. Aproximadamente un tercio de sus 2.000 hectáreas se ha destinado a nuevos parques y espacios abiertos para las 12.000 unidades residenciales del proyecto. Cada casa se encuentra a 10 minutos de caminata de un espacio abierto. Los componentes centrales son el Central Park de 32 hectáreas y el corredor Westerly Creek de 34 hectáreas. Se han plantado más de 27.000 árboles, y los 6 millones de toneladas de hormigón que anteriormente formaban parte de las pistas de aterrizaje del aeropuerto se han incorporado ahora a los nuevos parques que se crearon. Este proyecto de revitalización no sólo convirtió el aeropuerto en un próspero entorno peatonal, sino que también genera anualmente 22 millones de dólares en impuestos sobre la propiedad y 13 millones de dólares en ingresos por impuesto a las ventas (Swetlik 2013).

## 8. Cambiar el uso del suelo

Muchas áreas suburbanas están repletas de grandes almacenes abandonados o subutilizados, y centros comerciales anticuados. Al volver a utilizar estos edificios como bibliotecas, escuelas, viviendas y hasta iglesias, las comunidades pueden reactivar

**Lo que antes fue una zona inhóspita de centros comerciales y grandes tiendas departamentales, Columbia Pike en Arlington, Virginia, ofrece ahora emprendimientos peatonales y de uso mixto, como Penrose Square.**



Arlington County, Virginia



Forest City Stapleton, Inc.



Forest City Stapleton, Inc.

**El predio del aeropuerto subutilizado Stapleton de Denver, Colorado, ahora tiene 12.000 unidades residenciales, tiendas, pequeños parques y zonas verdes.**

una zona muerta y crear demanda en ese lugar. También pueden prevenir o retrasar el patrón de expansión descontrolada, reduciendo la necesidad de construir nuevas grandes tiendas departamentales en parcelas sin desarrollar. Sin una estrategia de revitalización más amplia, sin embargo, el reúso de grandes tiendas departamentales no modificará el paisaje físico para permitir una actividad peatonal significativa.

Los emprendedores urbanos frecuentemente tienen que consolidar parcelas y negociar con múltiples dueños, especialmente en corredores con múltiples centros comerciales y tiendas minoristas de uso único. En consecuencia, muchos emprendedores prefieren los viejos centros comerciales, que en general tienen una superficie significativa, un solo dueño, caminos existentes, servicio de agua y alcantarillado y viviendas residenciales adyacentes. La megaestructura existente quizás se tenga que demoler y reemplazar por edificios de densidad moderada, una cuadrícula vial tradicional y una mezcla de uso comercial y residencial. Por ejemplo, el proyecto de revitalización de las 40 hectáreas del Belmar Mall en Lakewood, Colorado, reconectó la cuadrícula vial. Estas calles atractivas para el tránsito peatonal ahora tienen 1.300 viviendas nuevas, cien mil metros cuadrados de espacio comercial y 63.000 metros cuadrados de espacios de oficina. Este método ha creado un centro en muchas comunidades suburbanas, o una revitalización similar de gran escala en dichos sitios.

El proceso de transformación de un paisaje suburbano en un barrio floreciente y peatonal toma tiempo y puede requerir inversiones en infraestructura pública. Reconociendo esto, algunas municipalidades piensan realizar un proceso de revitalización por etapas en varias décadas,

pero proporcionando fondos en forma inmediata para infraestructura que será aprovechada por las inversiones futuras. Un componente crítico de un desarrollo por etapas exitoso es un proceso de planificación y zonificación compatible por parte del gobierno local. Se pueden diseñar acuerdos de largo plazo para aumentar la densidad o realizar actividades de revitalización en gran escala en un período de tiempo en particular, permitiendo que se vaya construyendo la oferta y demanda en el mercado.

Un ejemplo de un desarrollo por etapas exitoso es Potomac Yards en Alexandria, Virginia. Este antiguo sitio industrial fue descontaminado en 1997 y desarrollado de acuerdo a la zonificación en vigor en ese momento, creando un centro comercial abierto tradicional. Los inquilinos firmaron contratos de alquiler por 15 años, un plazo normal en ese momento y lugar. En los años siguientes, los funcionarios municipales obtuvieron financiamiento para construir una nueva estación del metro en la parte trasera del centro comercial, y se construyeron también varios edificios residenciales de uso mixto y alta densidad. Como resultado, el valor del suelo en Potomac Yards aumentó significativamente. En 2010, el concejo municipal aprobó un plan de revitalización, que comenzará en 2017 y se sincronizará con la apertura de la parada del metro. El centro comercial abierto será demolido para dar lugar a un nuevo barrio peatonal de uso mixto con 650.000 metros cuadrados destinados a oficina, comercio y residencias.

### **9. Proporcionar un liderazgo catalizador**

El rediseño de barrios suburbanos para uso peatonal requiere la coordinación y cooperación entre departamentos municipales que normalmente



**Las tiendas y una escuela Montessori atraen a los peatones a los terrenos del antiguo aeropuerto Stapleton.**

Forest City Stapleton, Inc.

Forest City Stapleton, Inc.

operan en forma independiente. Los departamentos de transporte administran los sistemas viales, los departamentos de vivienda se encargan de viviendas de interés social, y los departamentos de obras públicas construyen sistemas de alcantarillado. Pero no hay un único departamento que pueda implementar la compleja gama de estrategias y cambios físicos necesarios para transformar una subdivisión residencial de uso único o distrito comercial en un barrio peatonal de uso mixto.

El liderazgo catalizador se basa por partes iguales en mediación, facilitación y liderazgo. Se basa en respetar la metodología tradicional de cada departamento, reconociendo al mismo tiempo que no hay un departamento en particular que tenga todas las respuestas o datos para resolver ciertos problemas. El liderazgo catalizador puede generar la confianza y el respeto necesarios para promover enfoques más colaborativos e innovadores para superar los desafíos presentados por la construcción de espacios suburbanos. Es esencial para orquestar estos esfuerzos, mediar entre partes con distintas agendas, y alcanzar las metas deseadas a tiempo y dentro del presupuesto.

La revitalización exitosa del centro de Silver Spring, Maryland, se benefició de este tipo de liderazgo. El área había sido un centro de comer-

cio minorista dinámico en los años de posguerra. Pero como muchos centros suburbanos, perdió gran parte de su vitalidad cuando aparecieron los centros comerciales cerrados en la década de 1970, y los intentos posteriores de recuperar la base comercial fracasaron. En 1996, el condado decidió revitalizar el área creando una comunidad orientada a los peatones, de uso mixto y con acceso a transporte público. El administrador del condado sabía que la lentitud del proceso de otorgamiento de permisos podría afectar el proyecto, así que creó un programa de reducción burocrática, recogiendo la opinión del personal local responsable de hacer cumplir los códigos de edificación y del sitio (construcción, electricidad, incendio, mecánica, accesibilidad, zonificación, carteles, gestión de sedimentos y aguas pluviales, revisión del plan de subdivisión, y códigos y normas de inspección). Los participantes, reunidos en mesas redondas, identificaron y resolvieron problemas interdepartamentales para los proyectos propuestos en la zona de revitalización. Al reunirse en un mismo lugar, los representantes de todos los departamentos pudieron superar las barreras de diseño, zonificación y códigos de manera más eficiente. Como resultado, Silver Spring ha transformado su paisaje suburbano en una comunidad floreciente, con más de 70.000

metros cuadrados de superficie comercial y de esparcimiento, 46.000 metros cuadrados de espacio de oficinas y casi 2.000 residencias.

### 10. Anticipar lo que viene

El proceso de rediseño de comunidades suburbanas puede ser largo y difícil, pero hay una serie de puntos de partida posibles, desde la creación de una visión y planes, hasta la realización de inversiones de infraestructura y la construcción del primer proyecto. Al comenzar este proceso, los

líderes municipales deberían considerar varios temas:

- *Determinar cómo medir el éxito.* Tener un objetivo claro y mensurable para la revitalización de un corredor o de un centro comercial abierto puede ser crítico para asegurar que el proyecto siga su curso. ¿El objetivo es aumentar las ventas minoristas, la cantidad de pasajeros que usan el transporte público o la cantidad de viviendas de interés social? En el curso de un proyecto, las comisiones municipales y las juntas de planificación, zonificación y transporte tendrán que tomar decisiones aparentemente menores —como, por ejemplo, aumentar o disminuir la cantidad de plazas de estacionamiento— que pueden tener efectos potencialmente considerables. Es más probable que las municipalidades alcancen sus objetivos de largo plazo si articulan y definen claramente las medidas del éxito desde el comienzo.
- *Gestionar los lugares revitalizados para todos los grupos de ingreso y edad.* Muchas ciudades y pueblos están aprovechando la expansión de las líneas de transporte público para transformar sus paisajes suburbanos, lo cual atraerá a más minorías, residentes de bajos ingresos y jóvenes que quieren vivir en barrios peatonales. Las municipalidades tienen que planificar de acuerdo a ello, y adaptarse a estas nuevas demografías proporcionando viviendas de interés social, oportunidades de empleo y opciones de comercio minorista.
- *Respetar y celebrar las originalidades locales y regionales.* Esencialmente, los barrios atractivos tienen un gran sentido de lugar, con paisajes viales, estilos arquitectónicos o arte pública singulares. A medida que las comunidades transforman sus paisajes suburbanos, los líderes pueden permitir que los barrios crezcan orgánica y auténticamente, y evitar que centros comerciales genéricos se reemplacen por centros municipales genéricos que a largo plazo no se desempeñen mucho mejor.

La evolución de los paisajes suburbanos en los Estados Unidos representa oportunidades enormes para repensar de forma creativa los entornos edificados y naturales del país. El rediseño de estos lugares para peatones puede ayudar a restaurar la actividad en las calles y crear lugares vitales y prósperos para vivir y trabajar. ■

#### ► SOBRE LA AUTORA

**LYNN RICHARDS**, próxima presidenta y directora ejecutiva del Congreso para el Nuevo Urbanismo, fue fellow Lincoln/Loeb de 2013 en la Escuela de Posgrado de Diseño de la Universidad de Harvard y el Lincoln Institute of Land Policy. Previamente, a lo largo de 13 años, ocupó varios puestos de liderazgo en la Agencia de Protección Ambiental de los EE.UU. (EPA), entre ellos, directora en ejercicio y directora de políticas de la Oficina de Comunidades Sostenibles. Contacto: lrichards@cnu.org o sígala en Twitter @lrichardsCNU

#### ► RECURSOS

American Planning Association (APA). 2014. *Investing in Place: Two Generations' View on the Future of Communities: Millennials, Boomers, and New Directions for Planning and Economic Development*. APA, May. <https://www.planning.org/policy/polls/investing/pdf/pollinvestingreport.pdf>.

Benfield, Kaid. 2014. *People Habitat: 25 Ways to Think about Greener, Healthier Cities*. Island Press.

Dunham Jones, Ellen, and June Williamson. 2009. *Retrofitting Suburbia: Urban Design Solutions for Redesigning Suburbs*. Wiley and Sons.

Environmental Protection Agency (EPA). 2011. *Cleanup and Mixed-Use Revitalization on the Wasatch Front: The Midvale Slag Superfund Site and Midvale City, Utah*. Mayo.

EPA. 2006. *Community Spaces, Parking Places: Finding the Balance through Smart Growth Solutions*. EPA 231-K-06-001.

Hook, Walter, Stephanie Lotshaw, and Annie Weinstock. 2013. *More Development for Your Transit Dollar: An Analysis of 21 North American Transit Corridors*. Institute for Transportation and Development Policy.

Jaffe, Eric. 2013. "We Need to Design Parking Garages with a Car-less Future in Mind." *Atlantic Cities*, 14 noviembre.

Litman, Todd. 2010. *Evaluating Non-Motorized Transport Benefits and Costs*. Victoria Transport Policy Institute. [www.vtpi.org/nmt-tdm.pdf](http://www.vtpi.org/nmt-tdm.pdf).

Lukez, Paul. 2007. *Suburban Transformations*. Princeton Architectural Press.

National Association of Realtors (NAR). 2011. *The 2011 Community Preference Survey: What Americans Are Looking for When Deciding Where to Live*. NAR, March. <http://www.realtor.org/sites/default/files/smart-growth-comm-survey-results-2011.pdf>.

Swetlik, Deana. 2012. "The Many Uses Blooming at Denver's Old Airport: Stapleton." *Urban Land*, 11 octubre, 2012.

# Foro periodístico sobre el suelo y el entorno edificado

## Infraestructura urbana

Anthony Flint

**S**tephanie Pollack, subdirectora del Centro Dukakis de Política Urbana y Regional de la Universidad Northeastern, detectó una curiosa anomalía cuando analizó los resultados de una encuesta sobre las necesidades de transporte público de los residentes de bajos ingresos en Massachusetts. La encuesta pedía que se indicara el principal modo de transporte, y daba las opciones tradicionales, como tomar el tren o el autobús. Pero no había ninguna casilla para marcar lo que resultó ser el modo más común de transporte: docenas de encuestados respondieron “el automóvil de otra persona”.

Para Pollack, este descubrimiento subrayó la dificultad de diseñar sistemas de transporte acordes con las necesidades de la población, así como la necesidad de contar con mejores maneras para medir y hacer participar a la gente para poder suplir las verdaderas necesidades de transporte público de los usuarios. Como parte de un proyecto llamado *The Toll of Transportation* (La carga del transporte), el Centro Dukakis trató de determinar cómo llegan los residentes adonde tienen que ir en ciudades como Lynn, Worcester, Springfield y East Boston. Pero la categoría “automóvil de otra persona” no formaba parte de ninguna lista de datos estándar de transporte.

“Medimos la equidad en educación y en sanidad, pero no en transporte”, dijo Pollack a los escritores y editores reunidos para el Foro periodístico sobre el suelo y el entorno edificado, realizado del 28 al 29 de marzo de 2014 en Cambridge, Massachusetts. “No tenemos el concepto de cómo debería ser un sistema de transporte ‘justo’”.

El tema del foro fue la infraestructura: para quién es, cómo planificarla y pagarla, y por qué



Marcin Wichary/flickr

necesitamos inversiones más inteligentes en los entornos urbanos del siglo XXI. Esta fue la séptima edición de esta reunión para periodistas de dos días de duración, patrocinada por el Instituto Lincoln, la Fundación Nieman de Periodismo de la Universidad Harvard, y la Escuela de Posgrado de Diseño (Graduate School of Design o GSD) de la Universidad Harvard.

Pollock compartió también con los participantes su investigación sobre el desarrollo orientado al transporte público (*transit-oriented development* o TOD), una política que se fomenta cada vez más en las ciudades por medio de reformas de zonificación e incentivos económicos. Los datos revelaron algunos resultados problemáticos sobre el uso y la equidad del transporte público. Los residentes de ingresos más altos que se mudan a zonas TOD

**A diferencia de otras instalaciones construidas para megaeventos, East London se sigue beneficiando de las inversiones en infraestructura realizadas para las Olimpiadas de Londres de 2012.**

(que se convierten rápidamente en lugares caros para vivir) en general no usan transporte público, mientras que los residentes que sí lo usan tienen que residir más lejos de las estaciones, en barrios económicamente más asequibles. Este desplazamiento aumenta el costo y la complejidad de sus viajes para ir al trabajo y volver. Además, en un tercio de las zonas TOD estudiadas, el uso del transporte público se redujo después de haberse introducido el desarrollo.

En otra presentación, Judith Grant Long, profesora asociada de Planificación Urbana en GSD, analizó megaeventos, como la Copa del Mundo y las Olimpiadas, que inducen a las ciudades a invertir miles de millones de dólares en infraestructura. Hay poca evidencia de un retorno positivo a la inversión en términos de puestos de trabajo permanente, ingresos o incluso la imagen de la ciudad, indicó Long. El Comité Olímpico Internacional podría ayudar a las ciudades a planificar mejor y organizar juegos “del tamaño correcto”, sugirió. Barcelona, Roma, Tokio, Múnich, Montreal y Londres han podido transformar con cierto éxito las villas olímpicas en áreas de uso a largo plazo que benefician a un sector más amplio de la población una vez que se acaban los juegos.

Las sociedades público-privadas, la construcción y operación privada de rutas y los sistemas de peaje han sido innovaciones recientes para el financiamiento de infraestructura, dijo José A. Gómez-Ibáñez, profesor de GSD y de la Escuela Kennedy de Harvard. Pero se puede decir que desde que se completó el sistema de rutas interestatales en los EE.UU., el papel del gobierno federal no ha sido claro. El desafío estriba en demostrarle al público quién se beneficiará de los proyectos, para poder justificar su financiamiento.

Los gobiernos deberán ser más inteligentes y enfocar bien el objetivo al construir futuros sistemas de transporte y otros tipos de infraestructura, sobre todo cuando las áreas metropolitanas tratan de aumentar su resiliencia en vista de los impactos inevitables del cambio climático, declararon varios ponentes.

Rich Cavallaro, presidente de Skanska USA Civil Inc., citó la calificación de D+ (en una escala de A a F) en el último “boletín de calificaciones” de infraestructura emitido por la Sociedad Americana de Ingenieros Civiles. Dicho grupo estima que el país tendrá que gastar 1,6 billones de dólares más de lo que indican los planes actualmente para

poder contar con una infraestructura de nivel aceptable en todos los sectores. En contraste con proyectos inmensamente caros, como esclusas similares a las del río Támesis en el Reino Unido, Cavallaro se inclina por tomar medidas más asequibles, como equipar a los túneles del metro con tapones inflables gigantes, elevar las rejas de ventilación y subestaciones eléctricas, y diseñar los garajes de estacionamiento e instalaciones similares para que se puedan inundarse y limpiarse después, cuando las aguas retrocedan.

Varios países realizan una mejor tarea de coordinación y recuperación en casos de desastres, según las encuestas realizadas por Robert B. Olshansky, profesor de Planificación Urbana y Regional de la Universidad de Illinois en Urbana-Champaign, y Laurie A. Johnson, presidenta de Laurie Johnson Consulting|Research. La construcción de resiliencia a largo plazo como parte de este proceso fue objeto de un reciente informe del Instituto Lincoln, titulado *Lecciones de Sandy*.

Susannah C. Drake, presidenta de dlandstudio pllc, describió enfoques creativos, como el rediseño de la protección de la costa en el sur de Manhattan y el sellado de trazados subterráneos que pasan debajo de barrios urbanos. La nación no puede simplemente reconstruir lo que existía antes de un desastre, sobre todo ahora que los avances en tecnología han abaratado el costo de infraestructura, en comparación con las inversiones masivas que se realizaron en el New Deal. Marcus M. Quigley, presidente de Geosyntec Consultants, exploró el uso de tecnología inteligente y controles dinámicos para transformar la construcción de grandes obras de infraestructura. “Podemos cambiar la manera de construir la infraestructura para que actúe a nuestro favor”, dijo. “Cada vez que repavimentamos una calle o acera, estamos perdiendo una oportunidad”.

También se habló sobre el lado negativo de la infraestructura inteligente. Ryan Ellis, fellow posdoctoral de investigación en el Centro Belfer de Ciencias y Asuntos Internacionales de la Escuela Kennedy de Harvard, abordó el complejo problema de seguridad e infraestructura, revelando el submundo de ciberataques, vulnerabilidades y “días cero”. Los hackers espían el correo electrónico continuamente y podrían sabotear nuestra red eléctrica, el control del tráfico aéreo y los sistemas financieros. La clave, dijo Ellis, está en “diseñar ahora teniendo en cuenta la seguridad”, porque

“es difícil incorporar la seguridad después”.

Y añadió que los planificadores involucrados en construir ciudades inteligentes deben tener muy presente el tema de la seguridad.

El impacto interconectado de la urbanización global requiere un marco más amplio para la infraestructura urbana que exceda las áreas metropolitanas individuales, dijo Neil Brenner, profesor de Teoría Urbana en GSD. “Tenemos que actualizar nuestro mapa cognitivo de la urbanización”, dijo. Pierre Bélanger, profesor asociado de Arquitectura del Paisaje de GSD, predijo que trabajar con la naturaleza -incluso dejando que ciertas áreas abandonadas vuelvan a su estado silvestre- podría eclipsar el enfoque tradicional de controlar el agua y canalizar los arroyos.

El liderazgo político es la clave para reinventar y diseñar nueva infraestructura en el entorno urbano, dijo la arquitecta paisajista Margie Ruddick. Afortunadamente, los alcaldes son algunos de los líderes más innovadores para abordar estos tipos de desafíos, dijo David Gergen, analista senior de CNN y director del Centro de Liderazgo Público en la Escuela Kennedy de Harvard. Es raro que un alcalde llegue a ser presidente, pero resuelven problemas prácticos importantes, dijo Gergen, que fue el orador invitado en la velada nocturna tradicional del foro en la Casa Walter Lippmann de la Fundación Nieman. “Es en las ciudades donde se están llevando a cabo los experimentos”, dijo.

Janette Sadik-Khan, ex comisionada de la Ciudad de Nueva York y en la actualidad miembro de Bloomberg Associates, también se refirió a las dificultades políticas de transformar el paisaje urbano. Hizo notar que las ciclovías, el programa de bicicletas compartidas y los espacios peatonales en Times Square provocaron la oposición por parte de automovilistas, dueños de negocios y otros que consideraban estas iniciativas poco prácticas y “vagamente francesas”. Sin embargo, muchos comerciantes han reportado desde entonces un gran aumento de su actividad debido a un mayor tránsito de peatones, y que las sillas portátiles de las áreas peatonales están continuamente ocupadas.

“Cuando se ofrecen más opciones, la gente vota con sus pies, con sus asientos y con los candados de sus bicicletas”, expresó. “Los neoyorquinos han modificado las expectativas respecto a sus calles”.

El foro incluye tradicionalmente dos sesiones dedicadas a la “práctica del arte”. Brian McGrory, editor de *The Boston Globe*, describió los esfuerzos



istothetv/flickr

para integrar un periodismo “ardientemente relevante” en un modelo de negocio digital que sea sostenible. *The Globe* tiene más lectores que nunca, expresó. Inga Saffron, crítico de arquitectura de *The Philadelphia Inquirer*, ganadora del Premio Pulitzer poco después del foro, junto con el crítico de arquitectura Blair Kamin del *Chicago Tribune*, Jerold Kayden de GSD y Gregory K. Ingram y Armando Carbonell, ambos del Instituto Lincoln, mantuvieron un coloquio sobre la interacción entre periodistas y fuentes expertas.

Varios participantes de los 40 periodistas y *fellows* de Nieman publicaron notas sobre el foro, incluyendo Roger K. Lewis del *Washington Post*, Tim Bryant del *St. Louis Post-Dispatch*, Christopher Swope de *Citiscopes* y Josh Stephens de *Planetizen*. ■

*Anthony Flint es fellow y director de relaciones públicas en el Lincoln Institute of Land Policy, y autor de Wrestling with Moses: How Jane Jacobs Took on New York's Master Builder and Transformed the American City (Luchando con Moisés: Cómo Jane Jacobs se enfrentó al Jefe de Construcciones de Nueva York y transformó la ciudad norteamericana) (Random House, 2011). Fue fellow Loeb en 2000–2001. Contacto: anthony.flint@lincolninst.edu*

**Las ciclovías son relativamente baratas de instalar y pueden recibir subsidios federales.**



Adam H. Langley es analista senior de investigación en el Departamento de Valuación e Impuestos del Lincoln Institute of Land Policy. Previamente, Langley trabajó para la Asamblea del Estado de Nueva York. Obtuvo su licenciatura en Estudios políticos en el Bard College y una maestría en Economía en Boston University.

Las investigaciones de Langley han cubierto una serie de temas relacionados con las finanzas públicas estatales y locales, centrándose específicamente en el impuesto sobre la propiedad. Ha sido coautor de tres informes sobre enfoque en políticas de suelo del Instituto Lincoln: Property Tax Circuit Breakers: Fair and Cost-Effective Relief for Taxpayers (*Fusibles para el impuesto sobre la propiedad: Alivio equitativo y económicamente efectivo para los contribuyentes*) (2009), Payments in Lieu of Taxes: Balancing Municipal and Nonprofit Interests (*Pagos en lugar de impuestos: Equilibrando los intereses de las municipalidades y organizaciones sin fines de lucro*) (2010), y Rethinking Property Tax Incentives for Business (*Repensando los incentivos del impuesto sobre la propiedad para las empresas*) (2012). También ha liderado varios proyectos para proporcionar datos en el sitio web del Instituto Lincoln, como la creación de la base de datos de Ciudades Fiscalmente Estandarizadas (Fiscally Standardized Cities o FiSCs) y un juego de datos con amplia información sobre organizaciones sin fines de lucro que efectúan pagos en lugar de impuestos, y las localidades que los reciben.

Sus artículos han aparecido en publicaciones como Regional Science and Urban Economics, Public Finance and Management, y Publius: The Journal of Federalism. Su investigación también ha sido cubierta por más de cien medios periodísticos, incluyendo The New York Times, The Wall Street Journal, The Economist, Governing, y The Boston Globe. Contacto: [alangley@lincolninst.edu](mailto:alangley@lincolninst.edu).

# Adam H. Langley

**LAND LINES:** *¿En qué proyectos ha estado trabajando recientemente como analista de investigación senior del Instituto Lincoln?*

**ADAM LANGLEY:** He estado trabajando en varios proyectos relacionados con las finanzas de los gobiernos locales. Un proyecto importante ha sido la creación de la base de datos de “Ciudades fiscalmente estandarizadas” (*Fiscally Standardized Cities* o FiSCs). Este subcentro del sitio web del Instituto Lincoln permite a los usuarios realizar comparaciones significativas de las finanzas de los gobiernos locales a nivel ciudad para 112 de las ciudades más grandes de los EE.UU. en los últimos 35 años. Utilicé estos datos en un artículo reciente sobre las finanzas municipales durante la Gran Recesión, que presenté en la 9.a Conferencia Anual sobre Política de Suelo el 2 de junio de 2014. También estoy creando una tabla resumida para describir los programas estatales de exención y créditos al impuesto sobre la propiedad, con información del subcentro “Características significativas del impuesto sobre la propiedad” del Instituto Lincoln. Pienso usar dicha tabla para estimar los gastos tributarios para estos programas en cada uno de los 50 estados.

**LAND LINES:** *Usted trabajó en varios proyectos para proporcionar datos en el sitio web del Instituto Lincoln. ¿Qué lo motiva a enfocarse en los datos?*

**ADAM LANGLEY:** Estos proyectos de datos forman parte central de la misión del Instituto Lincoln de facilitar la toma de decisiones informadas sobre temas relacionados con el uso, la regulación y la tributación del suelo. Las bases de datos del Instituto han sido utilizadas por gestores de políticas, para ayudarles a guiar sus decisiones; por periodistas, para ampliar el contexto de sus notas; y por investigadores, para sus propios proyectos. El aprovisionamiento de datos accesibles sin cargo y fáciles de usar aumenta enormemente el alcance potencial del trabajo del Instituto en temas de políticas de suelo, porque permite a otros analistas realizar nuevas investigaciones sobre el tema.

También es esencial para el prestigio del Instituto Lincoln que nuestras recomendaciones de políticas se cimienten en un análisis de alta calidad y datos fidedignos. Para poder influir en las decisiones políticas, es fundamental que nuestras investigaciones sean ampliamente consideradas como objetivas, no partidistas y basadas en evidencias.

**LAND LINES:** *Usted dijo que la base de datos de “Ciudades fiscalmente estandarizadas” permite realizar comparaciones significativas de las finanzas de los gobiernos locales a nivel ciudad. ¿Qué tiene de malo la simple comparación de gobiernos municipales?*

**ADAM LANGLEY:** Las responsabilidades de servicio de los gobiernos municipales varían mucho a lo largo del país. Mientras que algunas municipalidades brindan una oferta completa de servicios públicos a sus residentes, otras comparten estas responsabilidades con una serie de gobiernos independientes superpuestos. Debido a estas diferencias en la estructura de los gobiernos locales, la comparación simple de gobiernos municipales puede ser engañosa.

Por ejemplo, consideremos una comparación entre Baltimore y Tampa. El gobierno municipal de Baltimore gasta tres veces más per cápita que el gobierno municipal de Tampa (US\$5.594 vs. US\$1.829 en 2011). No obstante, la diferencia se debe casi por completo al hecho de que la ciudad de Tampa comparte el aprovisionamiento de servicios locales con un distrito escolar independiente y con el condado de Hillsborough al que pertenece, mientras que Baltimore no cuenta con ningún condado superpuesto, y las escuelas forman parte del gobierno municipal propiamente dicho. Cuando se tienen en cuenta todos los gobiernos superpuestos en la base de datos de FiSC, los gastos per cápita para los residentes de las dos ciudades son casi idénticos: US\$6.083 en Baltimore vs. US\$6.067 en Tampa.

**LAND LINES:** *¿Puede explicar la metodología utilizada para crear las “Ciudades fiscalmente estandarizadas”?*

**ADAM LANGLEY:** Las FiSC se construyen sumando los ingresos de cada gobierno municipal con la proporción pertinente de los condados superpuestos, distritos escolares independientes y distritos especiales. Los ingresos del condado se asignan a la base de datos FiSC según la proporción de la población del condado que vive en dicha ciudad; los ingresos escolares se asignan en base al porcentaje de estudiantes del distrito que vive en la ciudad central, y los ingresos de los distritos especiales se asignan en base a la proporción de los residentes del área de servicio del distrito que vive en la ciudad. Por lo tanto, la base

de datos FiSC proporciona una representación plena de los ingresos recaudados de los residentes y comercios de la ciudad, ya sea por el gobierno municipal o por un gobierno separado superpuesto. Estas asignaciones se hacen para más de 120 categorías de ingresos, gastos, deudas y activos. La metodología de la base de datos FiSC fue desarrollada junto con Andrew Reschovsky, *fellow* del Instituto Lincoln, y Howard Chernick, profesor de Hunter College de la Universidad de la Ciudad de Nueva York. Calculamos las estimaciones usando datos fiscales de cada gobierno individual proporcionados por la Oficina del Censo de los EE.UU. y actualizamos la base de datos de FiSC con los datos de años posteriores, en la medida que se encuentren disponibles.

**LAND LINES:** *¿Por qué es importante comparar las finanzas de los gobiernos locales a nivel de ciudad?*

**ADAM LANGLEY:** Mucha gente quiere saber cómo se compara su ciudad con otras ciudades, pero al hacer estas comparaciones es fundamental contabilizar las diferencias en las estructuras de los gobiernos locales. La base de datos FiSC precisamente hace eso. Por lo tanto, se puede usar para comparar los ingresos del impuesto sobre la propiedad en dos ciudades, clasificar a todas las ciudades por su nivel de gasto escolar, investigar cambios en los salarios del sector público a lo largo del tiempo, o ver qué ciudades dependen más de la ayuda estatal para financiar sus presupuestos.

En otro proyecto, junto con Andrew Reschovsky y Richard Dye, estamos usando la metodología de FiSC para estimar los costos de las pensiones y otras obligaciones de los gobiernos locales de cada ciudad. La cobertura en los medios de comunicación a veces da la impresión de que todos los planes públicos de pensiones tienen dificultades, pero en realidad hay mucha variación en el país. Para poder investigar estas diferencias, es fundamental contar con datos comparables de costos de pensiones de todos los gobiernos locales de cada ciudad. Por ejemplo, las estimaciones iniciales muestran que en promedio la contribución requerida anual (*annual required contribution* o ARC) de los planes de pensiones locales en 2010 ascendía al 4,9 por ciento de los ingresos generales en las 112 FiSC de la base de datos. No obstante, la ARC era más del 10 por ciento de los ingresos tanto en Chicago (11,7 por ciento) como en Portland, Oregón (10,9 por ciento).

**LAND LINES:** *¿La disminución de los ingresos durante la Gran Recesión varió mucho en las distintas ciudades?*

**ADAM LANGLEY:** Sí, la disminución de ingresos varió significativamente en las 112 FiSC durante y después de la recesión. Cuando se tiene en cuenta la inflación y el crecimiento de la población, sólo los ingresos de ocho FiSC evitaron una disminución neta a finales de 2011. Calculé los cambios en los ingresos reales per cápita con respecto al máximo de cada FiSC hasta finales de 2011. Alrededor de un tercio de ellas tuvo una disminución del 5 por ciento o menos (41 FiSC), otro tercio sufrió disminuciones de entre el 5 y 10 por ciento (34 FiSC), y alrededor de un cuarto sufrió disminuciones superiores al 10 por ciento (29 FiSC). Las FiSC con las mayores disminuciones de ingresos fueron Las Vegas (20,2 por ciento), Riverside (18,0 por ciento) y Sacramento (18,0 por ciento).

**LAND LINES:** *¿Se han recuperado mucho los ingresos de los gobiernos locales desde el fin de la recesión?*

**ADAM LANGLEY:** Todavía no, porque los cambios en el nivel de ingresos se retrasaron varios años con respecto a los cambios en la economía durante y después de la recesión. Los ingresos gubernamentales reales per cápita fueron estables a lo largo de 2009, disminuyeron un poco en 2010, y cayeron de forma importante en 2011. El último año con datos completos es 2011, así que combiné distintas fuentes de datos para estimar los ingresos a lo largo de 2013. Estos datos sugieren que los ingresos tocaron fondo en 2012, cuando fueron entre un 5 y 6 por ciento inferiores a los de 2007. Esto quiere decir que los ingresos no llegaron a su valor mínimo hasta tres años después de que la recesión terminó oficialmente. Los ingresos comenzaron a recuperarse en 2013, pero siguieron siendo más del 4 por ciento inferiores a los niveles previos a la recesión.

Este retraso se debe a cambios en la ayuda intergubernamental y los impuestos sobre la propiedad, que en su conjunto financian casi dos tercios del presupuesto de los gobiernos locales. La Ley de Recuperación y Reinversión Americana proporcionó a los estados alrededor de 150.000 millones de dólares en estímulos federales entre 2009 y 2011, con fondos de estímulo adicionales proporcionados directamente a los gobiernos locales. Sin embargo, la mayoría de los fondos de estímulo desaparecieron el año 2012, lo cual condujo a los mayores recortes de gasto estatales de los últimos 25 años. Más aún, los cambios en los impuestos sobre la propiedad normalmente se retrasan con respecto a los cambios en los precios de las viviendas entre dos y tres años, debido a que el monto se basa en la tasación de años

anteriores, hay retrasos en la actualización de dichas tasaciones y otros factores. Este retraso hizo que los impuestos sobre la propiedad crecieran a lo largo de 2009, no disminuyeran hasta 2011, y cayeran a su punto mínimo en 2012.

**LAND LINES:** *¿Puede darnos más detalles sobre su trabajo acerca de la exención de impuestos sobre la propiedad y los programas de crédito?*

**ADAM LANGLEY:** Ya casi he terminado con la primera etapa de este proyecto, que consiste en crear una tabla con el resumen de los programas de exención y créditos estatales. La tabla contiene datos de 167 programas, con 18 variables que describen las características principales de cada programa. Hay información sobre el valor de las exenciones expresadas en términos de valor de mercado; criterios relacionados con la edad, discapacidad, nivel de ingresos y si el beneficiario es un veterano de guerra; el tipo de impuesto afectado; si la pérdida de ingresos tributarios la sufre el estado o el gobierno local; opciones locales; etc. Una vez que haya completado la tabla, escribiré un resumen de política para describir las características principales de estos programas. Toda esta información se deriva de la tabla *Programas de alivio tributario para propiedades residenciales* del subcentro “Características significativas del impuesto sobre la propiedad” del sitio web del Instituto. La tabla original de *Alivio residencial* brinda descripciones detalladas de cada programa, mientras que la tabla resumida será más útil para aquellos usuarios que quieran hacer una comparación rápida entre estados, o para investigadores que quieran realizar análisis cuantitativos.

En la segunda etapa de este proyecto, calcularé los gastos tributarios de mantener estos programas de alivio tributario del impuesto sobre la propiedad. A pesar de la preponderancia de estos programas y su a menudo considerable impacto en la carga tributaria sobre la propiedad, no existen estimaciones completas sobre su costo. Usando datos de la tabla resumida y microdatos de la Encuesta de Comunidades Americanas, calcularé para cada estado el porcentaje de residentes que pueden beneficiarse de los programas de alivio tributario sobre la propiedad, el costo total de dichos programas, el beneficio promedio para los beneficiarios y el porcentaje de residentes elegibles y el beneficio promedio por quintil de ingresos. Estos cálculos proporcionarán nueva y valiosa información sobre el impacto de los programas de alivio del impuesto sobre la propiedad en los Estados Unidos. ▣

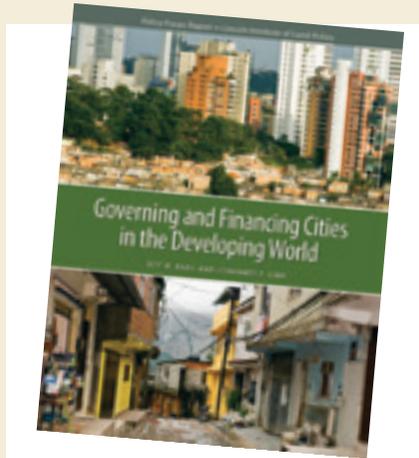
## Gobierno y financiamiento de ciudades en el mundo en vías de desarrollo

Las ciudades de rápido crecimiento del mundo en vías de desarrollo se podrían beneficiar de una reorganización de su estructura de gobierno para mejorar el financiamiento y suministro de servicios esenciales, según *Governing and Financing Cities in the Developing World (Gobierno y financiamiento de ciudades en el mundo en vías de desarrollo)*, un nuevo informe sobre enfoque en políticas de suelo por Roy W. Bahl y Johannes F. Linn. Después de examinar más de 50 ciudades que se encuentran en proceso de rápida urbanización, los autores recomiendan una nueva relación entre las grandes ciudades y los gobiernos nacionales, que combinaría autonomía y planificación fiscal a nivel nacional.

“Con el aumento de la población urbana, el poder político de los residentes de las áreas metropolitanas está creciendo, y éstos están, quizás más que nunca, en posición de influir en la votación”, escriben los autores. “Más aún, las oportunidades y los desafíos de las ciudades metropolitanas probablemente serán tan importantes y evidentes como para aparecer en la agenda política de los gobiernos de todo el mundo”.

Las grandes ciudades generan el desarrollo económico más dinámico, los vínculos más cercanos con la economía mundial y los recursos para ayudar a países más pobres a ser más competitivos y prósperos. Pero las mismas ventajas de las áreas metropolitanas que atraen inversiones y crecimiento también atraen a migrantes que necesitan trabajo y vivienda, generando una demanda de mejor infraestructura y servicios sociales, creando mayor congestión, daño ambiental y problemas sociales.

El informe identifica temas críticos relacionados con gobernar y financiar las ciudades en países en vías de desarrollo, y describe las prácticas actuales, la brecha entre la teoría y la práctica, y las vías posibles para una reforma. Los autores identifican dos desafíos fundamentales: Cómo obtener una proporción del crecimiento económico para financiar los gastos necesarios, y cómo gestionar las ciudades para que la economía urbana funcione eficientemente, los servicios se proporcionen a todos de manera eficaz, y los ciudadanos tengan voz propia en el gobierno de la ciudad. El informe también explora los instrumentos de ingresos locales, centrándose



### Governing and Financing Cities in the Developing World (Gobierno y financiamiento de ciudades en el mundo en vías de desarrollo)

Roy W. Bahl y Johannes F. Linn  
2014/72 páginas/Rústica/  
\$15.00/PDF gratis en línea/  
ISBN: 978-1-55844-299-3

Para encargar ejemplares:  
[www.lincolninst.edu](http://www.lincolninst.edu)

en los impuestos locales sobre la propiedad y las tasas a los usuarios, así como en las fuentes de ingresos externas tales como transferencias intergubernamentales, préstamos, sociedades público-privadas y ayuda internacional.

La información disponible permite presentar tres recomendaciones generales de reforma.

- “Pensar a nivel metropolitano”. Se tienen que utilizar planes regionales para proporcionar servicios y financiamiento, a pesar de la pérdida de autonomía en los niveles más bajos de gobierno.
- Conceder discrecionalidad a los gobiernos locales metropolitanos sobre sus inversiones de presupuesto, suministro de servicios y decisiones de financiamiento.
- Adoptar sistemas asimétricos de relaciones fiscales intergubernamentales, que otorguen a las áreas metropolitanas poderes y responsabilidades diferenciales con respecto a otras jurisdicciones subnacionales.

También hay algunas estrategias prometedoras para mejorar la gobernanza y las finanzas.

- El financiamiento de deuda es un método prometedor de recaudar fondos para obras de infraestructura, si se dan a los gobiernos locales metropolitanos los recursos necesarios para respaldar la deuda, y si los préstamos se controlan debidamente. Los gravámenes sobre el suelo y las sociedades público-privadas también pueden financiar de forma efectiva proyectos de inversión de los gobiernos locales, pero estos instrumentos requieren una capacidad de gobierno importante a nivel metropolitano.
- Existe ahora la tecnología necesaria para que las tasas a los usuarios y el impuesto sobre la propiedad sean herramientas efectivas para financiar servicios, suplementados con impuestos sobre los ingresos o el consumo.
- Las transferencias intergubernamentales tienen que jugar un papel en las finanzas metropolitanas debido a los beneficios externos asociados con los servicios públicos locales (por ej., control de la contaminación). El financiamiento por subsidios debería jugar un papel mucho menos importante que el actual.

### SOBRE LOS EDITORES

**Roy W. Bahl** es profesor de Economía regente emérito, y decano fundador de la Escuela Andrew Young de Estudios Políticos de la Universidad Estatal de Georgia. Es coautor de *Financing Metropolitan Governments in Developing Countries (Financiamiento de gobiernos metropolitanos en países en vías de desarrollo)* y miembro de la Junta Directiva del Lincoln Institute of Land Policy. Contacto: [rbahl@gsu.edu](mailto:rbahl@gsu.edu)

**Johannes F. Linn** es *senior fellow* residente del Foro de Mercados Emergentes, *senior fellow* no residente del Instituto Brookings, coautor de *Financing Metropolitan Governments in Developing Countries (Financiamiento de gobiernos metropolitanos en países en vías de desarrollo)* y miembro de la Junta Directiva del Lincoln Institute of Land Policy. Contacto: [jlinn@brookings.edu](mailto:jlinn@brookings.edu)

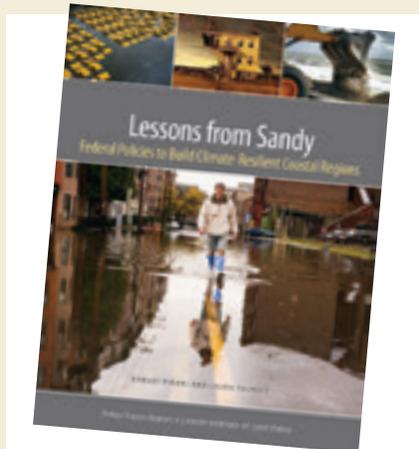
## Lecciones de Sandy: Políticas federales para construir regiones costeras resilientes al clima

Este informe sobre enfoque en políticas de suelo recomienda un nuevo marco federal para la recuperación de desastres que hará que las zonas costeras sean más resilientes en las próximas décadas, ahorrando miles de millones de dólares en el proceso. Los autores examinaron los esfuerzos de ayuda y recuperación después de la supertormenta Sandy, que inundó infraestructuras clave, inhabilitó usinas y líneas de transmisión, dejó sin electricidad a 4,5 millones de personas en tres estados, causó daños en más de 600.000 hogares y mató a por lo menos 117 personas cuando hizo tierra el 29 de octubre de 2012. Los daños estimados superaron 65 mil millones de dólares.

El informe recomienda una serie de cambios necesarios en los métodos de recuperación de desastres: recalibrar el proceso de financiamiento de los esfuerzos de ayuda y recuperación, modificar las regulaciones, y crear incentivos para estimular una mejor adaptación al impacto inevitable del cambio climático, que provocará eventos meteorológicos imprevisibles, un aumento del nivel del mar y marejadas ciclónicas. Señala que deben introducirse mejoras de resiliencia cuando se reparen las vitales estructuras de transporte y energía.

Se deberán realizar cambios a todos los niveles en las políticas de recuperación de desastres para poder introducir una nueva metodología de reconstrucción que tenga en cuenta tanto las necesidades a corto plazo como la planificación a largo plazo. Dichos cambios afectarán tanto el Programa Nacional de Seguro contra Inundación como la Agencia Federal de Gestión de Emergencias (FEMA) y el trabajo del Cuerpo de Ingeniería del Ejército de los EE.UU., y su coordinación con los gobiernos estatales y locales. El informe también pide una mayor claridad respecto a cómo se podrían usar las disposiciones de la Ley Nacional de Protección Ambiental y otras normas y revisiones medioambientales para orientar los esfuerzos de recuperación.

Se hacen recomendaciones políticas específicas para que las agencias federales puedan ayudar a las regiones costeras a adaptarse al cambio climático, con el fin de establecer una estrategia nacional de recuperación de desastres. Dichas recomendaciones incluyen:



### Lessons from Sandy (Lecciones de Sandy)

Robert Pirani y Laura Tolkoff  
2014/48 páginas/Rústica/\$15.00/  
PDF gratis en línea/ISBN: 978-1-  
55844-300-6

Para encargar ejemplares:  
[www.lincolninst.edu](http://www.lincolninst.edu)

### **Anticipar los impactos climáticos futuros durante los procesos de recuperación y reconstrucción después de desastres:**

Ajustar las normas que regulan la asistencia de desastres para ayudar a las comunidades a reconstruirse de manera más resiliente; evaluar los proyectos en función de sus costos y riesgos verdaderos, incluyendo su costo operativo durante toda su vida útil y su impacto ambiental; fortalecer los vínculos entre los esfuerzos de planificación pre- y pos-desastre, haciendo cumplir los decretos para proteger y restaurar los sistemas ecológicos; elaborar nuevos modelos de financiamiento y seguro que recuperen las plusvalías generadas por los esfuerzos de mitigación para respaldar inversiones en resiliencia a largo plazo.

### **Alinear las políticas y los programas federales para reducir el riesgo y restaurar la salud y productividad de los recursos costeros a largo plazo:**

Eliminar los incentivos para realizar desarrollos inmobiliarios en áreas peligrosas; crear normas de reducción de riesgos múltiples; basar estas normas en las condiciones climáticas futuras; y establecer un umbral de incertidumbre; hacer cumplir los decretos para proteger y restaurar los recursos ecológicos.

**Crear patrones efectivos de infraestructura y desarrollo urbano:** Incentivar la planificación regional en todos los programas de subsidios y préstamos federales; incentivar a los gobiernos locales y estatales para que asuman un papel de liderazgo en la reducción de riesgo y protección ambiental; respaldar inversiones estratégicas en resiliencia energética; distribuir los costos y la responsabilidad por los riesgos de manera equitativa y ayudar a las familias de bajos ingresos a acceder a viviendas económicas en áreas de bajo riesgo; recompensar a las ciudades por actividades de mitigación parcial que reduzcan las pérdidas por inundación.

**Generar y compartir datos, materiales de orientación y herramientas de apoyo para la toma de decisiones que ayuden a los gobiernos y propietarios a adoptar decisiones que anticipen el futuro:** Invertir en ciencias y en herramientas de apoyo para la toma de decisiones que ayuden tanto al sector público como al sector privado a tomar decisiones que respalden la resiliencia; expandir el uso de nuevas tecnologías para comunicar información bidireccional a todos los niveles de gobierno; introducir orientaciones y ejemplos de referencia en todos los programas federales y usar la visualización de datos para comunicar el riesgo a la población de forma efectiva.

## ► SOBRE LOS AUTORES

**Robert Pirani** es director del Programa de Puertos y Estuarios de Nueva York-Nueva Jersey en la Fundación del Río Hudson, y *senior fellow* de la Asociación de Planes Regionales (RPA). Antes de incorporarse a la Fundación en 2014, fue vicepresidente de energía y medio ambiente de RPA durante más de 20 años. Contacto: [rob@rpa.org](mailto:rob@rpa.org)

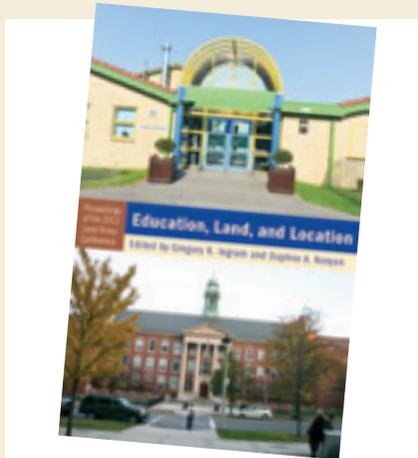
**Laura Tolkoff** es planificadora asociada de Programas de Medio Ambiente y Energía en RPA, donde se ha centrado en medidas de mitigación y resiliencia climática mediante investigación, promoción y planificación. Administra el programa de energía de RPA, que se propone desarrollar un modelo actual de infraestructura energética. Contacto: [laura@rpa.org](mailto:laura@rpa.org)

## Educación, suelo y ubicación

En los Estados Unidos, el predominio del financiamiento y control local de la educación básica y secundaria (desde kindergarten hasta el terminar el colegio) ha creado un vínculo particularmente fuerte entre la ubicación residencial y la educación. Este volumen repasa el desarrollo de este vínculo y sus efectos sobre la segregación racial, étnica y socioeconómica, sobre el desempeño académico y sobre la igualdad de oportunidades. Los temas incluyen la ampliación de opciones escolares, sobre todo mediante las escuelas privadas subvencionadas y la educación en el hogar; la importancia de las destrezas cognitivas para el crecimiento económico; el papel del impuesto sobre la propiedad en el financiamiento de las escuelas y el potencial de fuentes de ingreso alternativas; la estructura de los distritos escolares; el transporte a la escuela; los efectos de la ubicación geográfica de la escuela; y las políticas de vivienda que pueden desvincular la educación de la ubicación residencial.

Los capítulos de este libro, escrito para la 8.ª conferencia anual sobre política de suelo del Instituto Lincoln, realizada en junio de 2013 en Cambridge, Massachusetts, fueron escritos por expertos en economía, planificación, sociología y financiamiento educativo. La mayor parte del contenido se centra en los Estados Unidos, pero uno de los capítulos explora las academias escolares en Inglaterra y otro examina el efecto de los bonos de educación universal en Chile.

Los temas que se exploran en este libro tienen gran relevancia para la política pública en los EE.UU. La preocupación de la ciudadanía por la calidad de la educación ha ido en aumento, al menos desde la publicación en 1983 de *A Nation at Risk: The Imperative for Educational Reform (Una nación bajo riesgo: El imperativo de una reforma educativa)*, un informe publicado por la Comisión Nacional de Excelencia en Educación. En años recientes se ha producido un intenso debate sobre la calidad escolar y la creciente desigualdad de ingresos. El quincuagésimo aniversario del discurso “Tengo un sueño” de Martin Luther King Jr, la elección del primer presidente negro y la creciente diversidad de la población han reforzado el discurso público sobre las oportunidades educativas y la inequidad racial y étnica. Este volumen es particularmente oportuno dado el surgimiento y el creciente predominio de opciones para elegir escuelas, que tienen el potencial de romper el vínculo entre la educación, la ubicación residencial y el suelo.



### Education, Land and Location (Educación, suelo y ubicación)

Editado por Gregory K. Ingram  
y Daphne A. Kenyon  
2014/464 páginas/Rústica/  
\$30.00/ISBN: 978-1-55844-289-4  
eBook/\$12.99/978-1-55844-290-0

Para encargar ejemplares:  
[www.lincolninst.edu](http://www.lincolninst.edu)

### Índice

#### Introducción

Gregory K. Ingram y Daphne A. Kenyon

#### Vínculo entre educación, suelo y ubicación: Problemas y evidencia

1. ¿La ubicación es cosa del destino? Aspectos distributivos de la escolaridad  
*Eric A. Hanushek*
2. Calidad escolar, opciones de elección de escuelas y movilidad residencial  
*Eric J. Brunner*  
Comentario, *Charles T. Clotfelter*
3. El delicado equilibrio entre la asistencia escolar y la ubicación residencial: Comunidad, elección de escuelas, diversidad y desempeño académico  
*Ellen B. Goldring y Walker Swain*  
Comentario, *Ansley T. Erickson*

#### Organización y financiamiento del distrito escolar

4. No de la mano de Horace Mann: Cómo la necesidad de dar valor al suelo creó el sistema escolar estadounidense  
*William A. Fischel*  
Comentario, *Thomas Downes*
5. El futuro papel del impuesto sobre la propiedad en la financiación de la educación K-12 en los Estados Unidos

*Andrew Reschovsky*

Comentario, *Ashlyn Aiko Nelson*

6. Fuentes de financiamiento no tradicionales de escuelas públicas: Tendencias, problemas y perspectivas  
*Henry A. Coleman*  
Comentario, *Leslie Papke*
7. Costos de transporte para satisfacer las opciones de elección de escuelas  
*Kevin J. Krizek, Elizabeth J. Wilson, Ryan Wilson y Julian D. Marshall*  
Comentario, *Marc Schlossberg*

#### Efectos de la ubicación escolar

8. Ubicación de las escuelas privadas subvencionadas: Evidencia e implicaciones políticas  
*Robert Bifulco*  
Comentario, *Maria Marta Ferreyra*
9. Escuelas privadas subvencionadas y acceso de las minorías a una educación pública de calidad  
*John R. Logan, Julia Burdick-Will y Elisabeta Minca*  
Comentario, *Douglas N. Harris*
10. Admisión en escuelas académicas en Inglaterra: Composición escolar y precios de las viviendas  
*Stephen Machin y Anne West*  
Comentario, *Parag Pathak*

#### Desvinculando la educación de la ubicación

11. Más allá de los “accidentes de geografía”: El uso de políticas de vivienda para mejorar el acceso a una educación de calidad  
*Elizabeth J. Mueller y Shannon S. Van Zandt*  
Comentario, *Deborah McKay*
12. Historias residenciales, geografía de oportunidades y desempeño educativo en la ciudad de Santiago de Chile  
*Carolina Flores*  
Comentario, *Keren Horn*
13. Características comunitarias de la educación en el hogar: El caso de Virginia  
*Luke C. Miller*  
Comentario, *Mark Berends*

### SOBRE LOS EDITORES

**Gregory K. Ingram** fue Presidente y Director Ejecutivo del Lincoln Institute of Land Policy desde julio de 2005 hasta finales de junio de 2014, Contacto: [gkingram@lincolninst.edu](mailto:gkingram@lincolninst.edu)

**Daphne Kenyon** es *visiting fellow* del Departamento de Valuación e Impuestos del Instituto Lincoln y presidenta de D.A. Kenyon & Associates, Windham, New Hampshire. Contacto: [dkenyon@lincolninst.edu](mailto:dkenyon@lincolninst.edu)

## Valuación del suelo rural por su valor de uso en los Estados Unidos

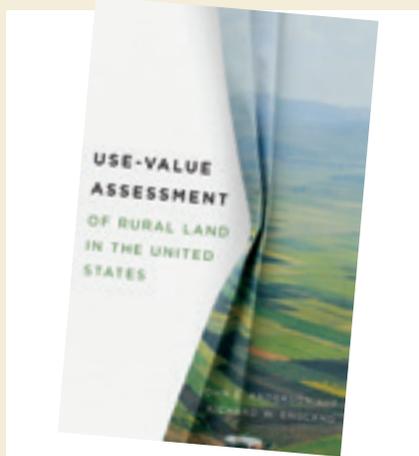
Los gobiernos estatales y locales han adoptado en todo el país una serie de políticas con objeto de regular la conversión del uso de suelo rural en uso para desarrollos inmobiliarios. Uno de los temas más importantes y menos comprendidos es la valuación preferencial de suelo rural relativo al impuesto sobre la propiedad, frecuentemente llamada valuación por valor de uso (*Use Value Assessment* o UVA) o valuación de uso actual. Casi todos los estados del país permiten, e incluso exigen, que los valuadores locales valúen algunas parcelas de suelo no desarrollado a mucho menos de su valor justo de mercado con el propósito de recaudar el impuesto local sobre la propiedad, con objeto de fomentar que ese siga siendo su uso y así respaldar la agricultura, los paisajes funcionales y los ecosistemas valiosos.

Bajo el régimen de UVA, la tasación de varias parcelas de suelo en un estado puede variar mucho entre una propiedad y otra. Una parcela con zonificación residencial y acceso a una carretera podría ser tasada a US\$3.177 por hectárea. En el mismo barrio, sin embargo, una parcela aun mayor de suelo vacante podría ser tasada apenas a US\$51 por hectárea, lo cual está muy por debajo del valor de mercado. Esta práctica es perfectamente legal y representa un cambio político importante en la tributación local en los últimos 50 años aproximadamente.

A pesar de su propósito declarado de proteger el suelo rural del desarrollo urbano, los programas de valuación por valor de uso pueden tener consecuencias negativas imprevistas. Una de ellas es la erosión del principio legal y constitucional de la uniformidad de tributación; otra es el desplazamiento de la carga tributaria local a otros propietarios, presuntamente de manera regresiva.

Los abusos representan también un problema algunos “falsos agricultores” gozan de impuestos sobre la propiedad bajos, pero usan sus terrenos para vender leña o árboles de Navidad a algunos amigos y vecinos. Otros propietarios están preparando claramente sus terrenos para ser desarrollados, aprovechándose mientras tanto de la tasación preferencial.

Los autores repasan varias maneras de controlar la elegibilidad y las declaraciones de los contribuyentes en programas de valuación



### Use-Value Assessment of Rural Land in the United States (Valuación del suelo rural por su valor de uso en los Estados Unidos)

John E. Anderson y Richard W. England  
2014/176 páginas/Rústica/\$30.00/  
ISBN: 978-1-55844-297-9  
eBook/\$12.99/978-1-55844-298-6

Para encargar ejemplares:  
[www.lincolnst.edu](http://www.lincolnst.edu)

por valor de uso como, por ejemplo, aumentar los ingresos por el uso agrícola del suelo, y exigiendo mejor documentación de dichas actividades; descalificar a los propietarios que tengan solicitudes pendientes de re zonificación, coloquen estacas de demarcación o instalen servicios públicos que no son necesarios para uso agrícola; y aumentar las penas por desarrollar el suelo que ha recibido tratamiento preferencial.

*Valuación del suelo rural por su valor de uso en los Estados Unidos* explica los orígenes, características clave, impactos y defectos de los programas de valuación por valor de uso en los Estados Unidos que se usan como herramienta fiscal principalmente para la preservación de suelo agrícola. Describe en detalle el proceso y las características de los programas de valuación de valor de uso en 44 estados y recomienda reformas que los funcionarios públicos, académicos y periodistas preocupados por la tributación agrícola y temas del uso del suelo podrían usar como hojas de ruta.

### Índice

1. Introducción a la valuación por valor de uso
2. Historia, diseño y características
3. Análisis teóricos
4. Estudios empíricos de implementación e impactos
5. Críticas y recomendaciones de reforma

### SOBRE LOS AUTORES

**John E. Anderson** es Profesor Familia Baird de Economía en la Universidad de Nebraska-Lincoln y *visiting fellow* del Lincoln Institute of Land Policy. Sus investigaciones y trabajos se centran en política tributaria. Ha asesorado a agencias gubernamentales en los Estados Unidos y el resto del mundo, y formó parte del Consejo de Asesores Económicos del Presidente de los EE.UU. en Washington, DC, de 2005 a 2006. Contacto: [janderson4@unl.edu](mailto:janderson4@unl.edu)

**Richard W. England** es profesor de Economía en la Universidad de New Hampshire-Durham y *visiting fellow* en el Lincoln Institute of Land Policy. Sus investigaciones y conferencias se centran en la tributación de la propiedad, el desarrollo del suelo, la conservación y los mercados de vivienda. Editó junto con Richard F. Dye el libro *Land Value Taxation: Theory, Evidence, and Practice (Tributación del valor del suelo: Teoría, evidencia y práctica)*. Contacto: [richard.english@unh.edu](mailto:richard.english@unh.edu)

## ANUNCIO

# George W. McCarthy sucede a Gregory K. Ingram como Presidente del Instituto Lincoln

**G**eorge W. “Mac” McCarthy, economista de la Fundación Ford dedicado a mejorar las condiciones de áreas metropolitanas en el mundo entero, ha sucedido a Gregory K. Ingram como quinto presidente del Lincoln Institute of Land Policy el 7 de julio de 2014. Ingram se ha jubilado después de haber ejercido como presidente desde 2005.

“McCarthy aportará una nueva visión y perspectiva al Instituto Lincoln, continuando con el esfuerzo para promover el diálogo y una política sensata del uso del suelo en los Estados Unidos y el resto del mundo”, dijo Kathryn J. Lincoln, presidenta de la Junta Directiva del Instituto Lincoln. “Su experiencia está muy ligada con el trabajo del Instituto, conectando a gestores de políticas, académicos y el público en general”, explicó. “Es visionario y enérgico, y su liderazgo será transformador”.

Como director de *Metropolitan Opportunity (Oportunidad Metropolitana)* en la Fundación Ford, McCarthy respaldó esfuerzos de colaboración regional para superar el aislamiento social, económico y espacial de las poblaciones desfavorecidas que viven en y alrededor de las áreas metropolitanas del mundo. “Este es un momento importante y crucial para las ciudades del mundo”, dijo. “El Instituto Lincoln desempeña un papel extraordinario y extremadamente importante al resaltar la importancia fundamental de las políticas de suelo para resolver una gran variedad de problemas sociales y económicos”.

“Las oportunidades que tenemos están muy relacionadas con la manera en que nos organizamos espacialmente”, explicó McCarthy. “Si no proporcionamos una respuesta efectiva, la población que vive en asentamientos no planificados en las ciudades del mundo se duplicará en los próximos 30 años, alcanzando los mil millones de personas. Las decisiones sobre el uso del suelo que tomemos hoy dictarán las oportunidades de las futuras generaciones”.

Como director de *Metropolitan Opportunity*, McCarthy se propuso mejorar el acceso a puestos de trabajo y otras oportunidades, coordinando los esfuerzos de planificación regional, las inversiones en transporte e infraestructura, y las políticas de desarrollo de vivienda, para paliar la



**George W. McCarthy y Gregory K. Ingram**

pobreza y reducir su concentración en las áreas metropolitanas. Antes de ser nombrado director en 2008, administró un programa de la Fundación Ford enfocado en usar la propiedad de la vivienda como una manera de que las familias de bajos ingresos y sus comunidades generen riqueza. Dicho trabajo se centró en mejorar los mercados de la vivienda y su financiamiento para aumentar la probabilidad de que los

propietarios de bajos ingresos pudieran salir de la pobreza y mantenerse fuera de ella.

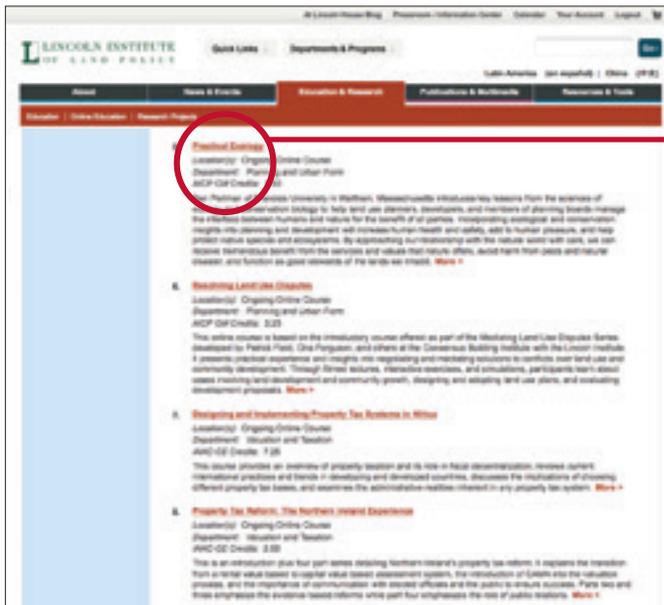
Antes de incorporarse a la Fundación Ford en 2000, fue investigador asociado *senior* en Centro de Estudios Urbanos y Regionales de la Universidad de Carolina del Norte en Chapel Hill. Ha sido profesor de Economía en Bard College; académico residente del Instituto de Economía Jerome Levy; académico visitante y miembro del *High Table* en King's College, Universidad de Cambridge; académico visitante en la Universidad de Nápoles, Italia; e investigador asociado en el Centro de Investigaciones Sociales Independientes de San Petersburgo, Rusia.

Obtuvo su doctorado en Economía por la Universidad de Carolina del Norte en Chapel Hill, un título de maestría en Economía por la Universidad Duke, y una licenciatura en Economía y Matemáticas por la Universidad de Montana. Hijo de dos maestros de escuela pública de Massachusetts, creció en Boston y Sharon, Massachusetts, y enseñó en las escuelas públicas de Weymouth durante dos años. Se mudará de vuelta a Massachusetts de su casa actual en el condado de Westchester, Nueva York, donde vive con su esposa, la actriz Tootie Larios, y sus tres perros.

Ingram, presidente del Lincoln Institute of Land Policy desde junio de 2005 hasta finales de junio de 2014, fue anteriormente director general de evaluación de operaciones en el Banco Mundial, donde también ocupó puestos en el área de desarrollo urbano e investigación, y fue director de personal del *Informe sobre el Desarrollo Mundial de 1994, Infraestructura para el Desarrollo*; fue también profesor asociado de Economía en la Universidad Harvard. Los anteriores presidentes del Instituto Lincoln fueron H. James Brown, Ronald Smith y Arlo Woolery. ■

## MEJORAS EN LA EDUCACIÓN A DISTANCIA

Las ofertas de educación a distancia del Instituto Lincoln ahora describen más detalladamente los cursos, el cuerpo docente y los créditos otorgados. En la actualidad hay 13 cursos de video de autoestudio listados en <http://www.lincolnst.edu/education/online-education>, sobre materias que van desde planificación urbana a política tributaria y desde administración hasta gestión de ecosistemas. Los estudiantes pueden obtener hasta 7,25 CM (Certificados de Mantenimiento) de AICP o CE (Créditos de Educación Continua) de IA00.



En el curso “Ecología práctica”, por ejemplo, Dan Perlman, de la Universidad Brandéis en Saltan, Massachusetts, presenta lecciones fundamentales de ecología y biología de la conservación para ayudar a los planificadores de uso del suelo, emprendedores y miembros de juntas de planificación a manejar la interrelación entre los seres humanos y la naturaleza para beneficio de todos. Perlman usa un video atractivo para demostrar cómo se pueden incorporar parámetros ecológicos y de conservación en las tareas de planificación y desarrollo para mejorar la salud y seguridad de la gente, incrementar el placer humano y ayudar a proteger las especies y los ecosistemas nativos.

En estas diapositivas correspondientes a “Comprendiendo que la ecología es tanto práctica como necesaria”, primera lección de “Ecología práctica”, Perlman demuestra cómo los ecosistemas humanos y de la naturaleza están fuertemente entrelazados.



Esta fotografía del Central Park muestra claramente los contornos del hábitat humano y del hábitat seminatural.



Este signo indica dónde los seres humanos interactúan estrechamente con la naturaleza.

## Land Lines

**JULIO 2014**

### Catálogo de publicaciones 2014

El catálogo de publicaciones 2014 del Instituto Lincoln contiene más de 100 libros, libros electrónicos, informes sobre enfoque en políticas y recursos multimedia. Dichas publicaciones representan el trabajo del cuerpo académico del Instituto, los *fellows* y los asociados que investigan y elaboran informes sobre los siguientes temas: tributación, valuación y tasación de la propiedad; planificación urbana y regional; crecimiento inteligente, conservación del suelo, desarrollo urbano y de la vivienda; y otros temas de interés acerca de las políticas de suelo en los Estados Unidos, América Latina, China, Europa, África y otras áreas del mundo.

Todos los libros, informes y demás artículos que aparecen en el catálogo se encuentran disponibles para su compra y/o descarga a través del sitio web del Instituto. Recomendamos su adopción en cursos académicos y otras actividades educativas. Para solicitar ejemplares para examen, siga las instrucciones que aparecen en la página principal de "Publicaciones". El catálogo completo se encuentra disponible en el sitio web para su descarga gratuita. Para solicitar un ejemplar impreso del catálogo, envíe su dirección postal completa a [help@lincolninst.edu](mailto:help@lincolninst.edu).

