



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 reinversión 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



**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. **L**

#### ► 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.