

Land Lines

REVISTA TRIMESTRAL DEL INSTITUTO LINCOLN DE POLÍTICAS DE SUELO

OCTUBRE 2022



Garantizar un suministro de agua confiable

Lo que prometen las megarregiones

La despedida de los requisitos para estacionar

Land Lines

OCTUBRE 2022 | VOL 34 | NO 4

EDITORA

Katharine Wroth

EDITORES COLABORADORES

Anthony Flint, Will Jason

DISEÑO Y PRODUCCIÓN

Studio Rainwater
www.studiorainwater.com

TRADUCCIÓN AL ESPAÑOL

Essence Translations
essencetrans.com

EDITORA DE PRODUCCIÓN

Susan Pace

CORRECTORA

Amy Finch

VICEPRESIDENTA DE PUBLICACIONES, COMUNICACIONES Y DISEÑO DE CAPACITACIONES

Maureen Clarke

PRESIDENTE Y DIRECTOR EJECUTIVO

George W. McCarthy

PRESIDENTA Y DIRECTORA GENERAL DE INVERSIONES

Kathryn J. Lincoln

EL INSTITUTO LINCOLN DE POLÍTICAS DE SUELO

busca mejorar la calidad de vida mediante la efectividad en el uso, la tributación y la administración del suelo. El Instituto Lincoln, una fundación privada sin fines de lucro creada en 1946, investiga y recomienda enfoques creativos del suelo como solución a los desafíos económicos, sociales y medioambientales. Mediante educación, capacitación, publicaciones y eventos, integramos la teoría con la práctica a fin de informar decisiones de política pública a todo el mundo.

La revista *Land Lines* se publica en formato digital todos los meses y en formato impreso con frecuencia trimestral con la finalidad de informar sobre los programas auspiciados por el Instituto y temas relacionados.

Lincoln Institute of Land Policy
113 Brattle St, Cambridge, MA 02138

T 1 (617) 661-3016 o 1 (800) 526-3873

F 1 (617) 661-7235 o 1 (800) 526-3944

CORREO ELECTRÓNICO PARA CONTENIDO EDITORIAL

publications@lincolnst.edu

CORREO ELECTRÓNICO PARA INFORMACIÓN GENERAL

help@lincolnst.edu

www.lincolnst.edu

Índice

ARTÍCULOS DESTACADOS



12 Por el bien común

Comunidades ubicadas río arriba y río abajo aúnan esfuerzos para proteger el suministro de agua

Miles de millones de habitantes urbanos dependen del agua para hidratarse, higienizarse y satisfacer otras necesidades básicas, pero los suministros globales de este recurso están en peligro. Los fondos de agua brindan un mecanismo para que los servicios y las empresas río abajo inviertan en proyectos de conservación de las cuencas río arriba.

Por Heather Hansman

22 Cambio de marchas

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

Durante el último siglo, las comunidades en los Estados Unidos han estipulado que los desarrollos comerciales y residenciales deben contar con amplio espacio de estacionamiento. Hoy en día, el país tiene al menos tres espacios de estacionamiento disponibles por automóvil, y los planificadores y gestores de políticas quieren cambiar el enfoque.

Por Catie Gould

32 Lo que prometen las megarregiones Cómo la ampliación a escala podría ayudar a combatir los desafíos más urgentes de la actualidad

Las amenazas críticas, como el cambio climático y las pandemias, no tienen límites. El modelo de las megarregiones ofrece un enfoque de gobierno que puede fortalecer la resiliencia, la competitividad y la equidad a nivel local, regional y nacional.

Por Matt Jenkins

DEPARTAMENTOS

2 Mensaje del presidente

El momento de fama de la zonificación

Por George W. McCarthy

5 Tecnociedad

Nuevos enfoques para la contaminación sonora

Por Rob Walker

8 El escritorio del alcalde

Jesse Arreguín
Berkeley, California

Por Anthony Flint

40 Nueva publicación

Impuesto predial en Asia: política y práctica

41 Dónde trabajamos

Riga, Letonia



Llenado de contenedores de agua en Nairobi, Kenia. Un fondo colaborativo que se estableció allí en 2015 apoya proyectos de conservación río arriba para proteger el suministro de agua. Crédito: Nick Hall.



Se aproxima un fuerte impacto para la zonificación

EN OCASIONES, SE CONSIDERA QUE LA ZONIFICACIÓN es un elemento atemporal de las políticas de suelo y la planificación. Y lo es. La zonificación se originó en Asia hace más de tres milenios. En aquella época, se usaba para designar los usos del suelo más allá de las murallas de las ciudades o para separar a las personas por castas. La práctica se adoptó más recientemente en los Estados Unidos con fines similares. En el s. XXI, es uno de los mayores impedimentos para la sostenibilidad de las ciudades estadounidenses.

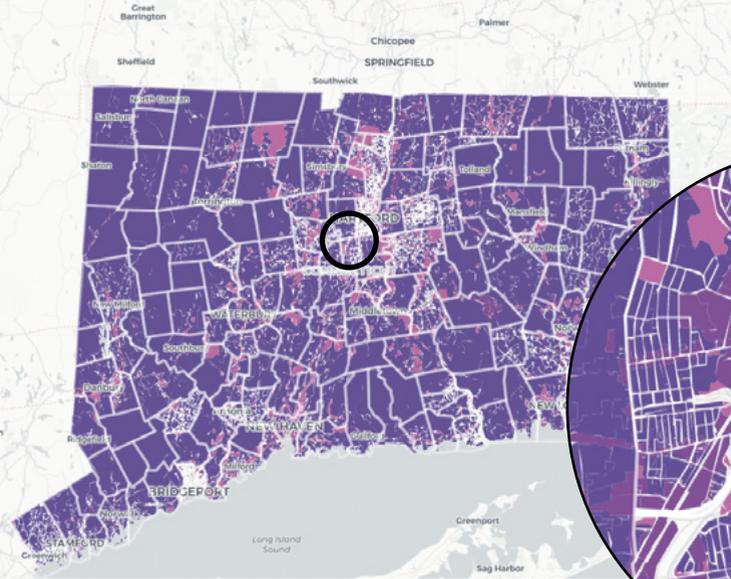
Hace varios años que expreso mi opinión sobre el control hiperlocal del suelo. Hace una década, en un panel con Nic Retsinas, entonces director del Joint Center for Housing Studies de Harvard, opiné que el gobierno local y los controles del uso del suelo eran “dinosaurios” que hacían casi imposible coordinar la planificación del transporte regional y los esfuerzos en materia de vivienda asequible. Nic nos recordó a mí y a los asistentes que había fuerzas políticas y económicas poderosas que se interponían con firmeza en el camino hacia la reforma de las políticas de suelo. También señaló que los dinosaurios vivieron millones de años antes de extinguirse, y que se extinguieron debido a la colisión de un asteroide con la Tierra, no a causa de la selección natural.

Pero ahora, el mundo de las políticas de suelo presenta algo casi tan raro como un asteroide

que cambiará el planeta: el acuerdo bipartidista. Numerosos estados azules, rojos y púrpuras aprobaron leyes para impedir la zonificación local y así avanzar en objetivos políticos esenciales, o están contemplando la posibilidad de hacerlo. ¿Por qué se dio este cambio repentino? Porque muchos gestores de políticas ahora entienden que la crisis nacional de la vivienda asequible no puede abordarse sin cambios estructurales en las reglas. Otros gestores de políticas saben que no podemos abordar una de las manifestaciones más negativas de la zonificación (la segregación espacial por raza y clase) sin una acción afirmativa agresiva.

Si bien hay un acuerdo bipartidista sobre la necesidad de una reforma, las motivaciones de los gestores de políticas son muy diferentes. Los partidarios de la derecha argumentan que la crisis de la vivienda es producto del exceso de regulaciones que ahogan la producción de viviendas. Estos críticos creen que la reforma de la zonificación desatará fuerzas del mercado que harán frente a la crisis de la vivienda y acelerarán la producción de unidades nuevas. Los partidarios de la izquierda argumentan que no podemos construir viviendas asequibles en los lugares que más lo necesitan, debido a las políticas de suelo que excluyeron a las personas por motivos de raza e ingresos durante generaciones, como el

La zonificación se originó en Asia hace más de tres milenios. En aquella época, se usaba para designar los usos del suelo más allá de las murallas de las ciudades o para separar a las personas por castas. La práctica se adoptó más recientemente en los Estados Unidos con fines similares. En el s. XXI, es uno de los mayores impedimentos para la sostenibilidad de las ciudades estadounidenses.



Un equipo de investigadores de la Universidad Cornell documentó con mucho esfuerzo las prácticas de zonificación en 180 jurisdicciones en Connecticut con 2.622 distritos de zonificación. Ahora, el equipo emprendió un esfuerzo para crear un mapa de colaboración abierta de las prácticas de zonificación del país. Crédito: Mapa de zonificación nacional.

Tipo de distrito de zonificación

- Principalmente residencial
- Combinado con residencial
- Zona no residencial

tamaño mínimo de las parcelas y la prohibición de las viviendas multifamiliares. Según ellos, la reforma de la zonificación posibilitará la construcción de viviendas asequibles en lugares que presentan “grandes oportunidades”, con buenas escuelas y trabajos decentes.

El poder del Estado para impedir la zonificación local no es nuevo. En 1969, Massachusetts aprobó el Capítulo 40B, una medida que le permite al Estado anular la zonificación local y aprobar desarrollos multifamiliares de ingresos mixtos en jurisdicciones con pocas viviendas asequibles. Aunque contribuyó a fomentar el desarrollo de viviendas asequibles en algunos suburbios adinerados, no supuso un cambio significativo y pocos estados se plantearon seguir su ejemplo, hasta hace muy poco.

Ahora, unos diez estados están dispuestos a impedir la zonificación local a fin de permitir el desarrollo de múltiples unidades de vivienda en lotes que actualmente están zonificados para casas unifamiliares. Por ejemplo, en Connecticut, Nebraska, Utah, Oregón, Maryland, California y Washington, se permite añadir unidades accesorias (ADU, por su sigla en inglés) a los lotes unifamiliares; en Virginia, Utah, Nebraska, Washington y Maryland, se permite la construcción de “viviendas intermedias”, es decir, casas adosadas para entre dos y cuatro familias, en lotes destinados a viviendas unifamiliares; y en Oregón, California, Virginia, Maine y Washington, se impide por completo que los gobiernos locales prohíban la construcción de viviendas multifamiliares en parcelas

unifamiliares. Recientemente, Massachusetts y California también ordenaron la recalificación en comunidades con mayor acceso a servicios de transporte. Está claro que el control local sobre el uso del suelo ya no es algo sacrosanto.

Si bien la zonificación es una práctica milenaria, tiene menos de un siglo en la mayor parte de los Estados Unidos. Los estados comenzaron a otorgarles a los municipios el poder de definir el uso del suelo en la década de 1920, en función de la Ley de Habilitación de Zonificación Estatal Estándar dictada por el Departamento de Comercio en 1923. Pero los estados también pueden dar marcha atrás una vez que otorgan derechos. A veces, resulta necesario que los niveles más altos de gobierno pasen por alto las decisiones de los niveles más bajos, a fin de fomentar el bienestar general o abordar cuestiones externas negativas que son producto de acciones no coordinadas de estos niveles más bajos de gobierno. Muchas veces, los esfuerzos estatales para desestimar a los gobiernos locales no son bienintencionados; por ejemplo, cuando los gestores de políticas estatales restringen los impuestos a la propiedad inmobiliaria para congraciarse con los votantes. En el caso de la zonificación, la necesidad de que el estado actúe está claramente justificada.

Deberíamos celebrar el hecho de que estamos yendo en la dirección correcta y que se está generando la voluntad política para abordar un desafío que, hasta hace poco, se consideraba imposible. Pero aún nos queda mucho por aprender

sobre la zonificación. Cada estado, y en muchos casos cada jurisdicción dentro de él, desarrolló sus propias convenciones de zonificación, lo que hace que sea muy difícil comparar las prácticas. También hace que sea casi imposible comprender las implicaciones de las decisiones de zonificación sobre el valor del suelo y los patrones de desarrollo, o cómo la reforma de la zonificación podría abordar desafíos grandes, como la crisis de la vivienda, la desigualdad espacial o la expansión urbana descontrolada. Esto también está cambiando.

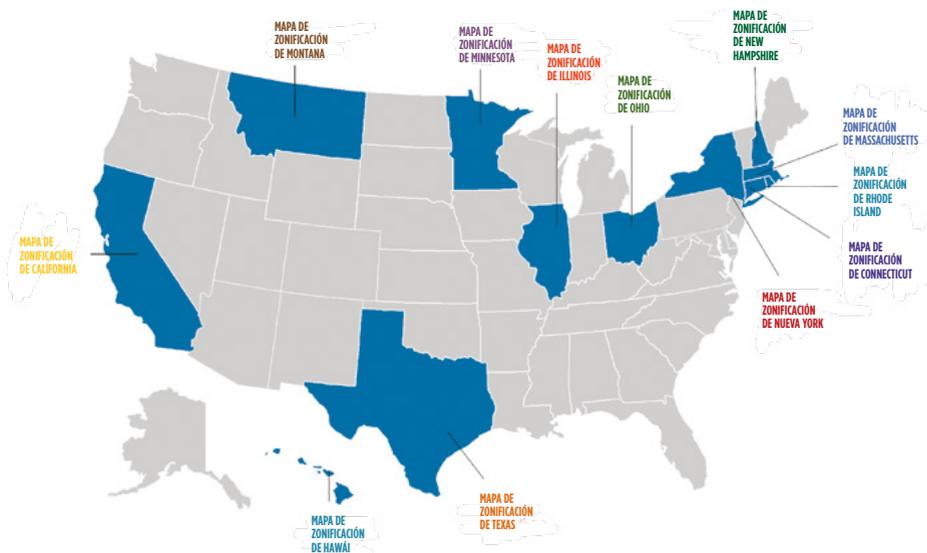
El año pasado, un pequeño equipo de visionarios en la Universidad Cornell, liderados por la profesora Sara Bronin, crearon un mapa de zonificación para el estado de Connecticut. Mediante hojas de cálculo, mapas y sistemas de información geográfica, el equipo documentó de manera increíblemente detallada las prácticas de zonificación de 180 jurisdicciones con 2.622 distritos de zonificación. Asombrosamente, esto requirió la revisión de más de 30.000 páginas de texto en las que se describían las prácticas de zonificación de un solo estado.

Esta tarea hercúlea aparentemente no fue un desafío lo suficientemente grande para este intrépido grupo de investigadores. Recientemente, el equipo de Cornell emprendió un esfuerzo para crear un Mapa de zonificación nacional. Ahora, con una metodología probada en el campo tras

la creación del Mapa de zonificación de Connecticut, se propusieron recopilar, con ayuda del público, datos de zonificación del resto de país mediante los mismos métodos. Hasta ahora, participan equipos autoorganizados de 12 estados. Cuando logren crear el mapa nacional (y el Instituto Lincoln de Políticas de Suelo hará todo lo posible para que esto suceda), comenzará una nueva era para los académicos de políticas de suelo. Los debates sobre los costos, los beneficios y las consecuencias de la reforma de la zonificación tendrán sustento en datos reales.

La reforma de la zonificación por sí sola no es suficiente para resolver la crisis nacional de la vivienda, pero es necesaria. Es importante que contemos con más información sobre las prácticas de zonificación actuales y los posibles beneficios de las prácticas de zonificación mejoradas para abordar los problemas generados durante décadas de malas prácticas. Un siglo de control local, descentralizado y aislado del suelo produjo niveles inaceptables de segregación racial y económica, una expansión urbana descontrolada que contribuyó a la crisis climática y una crisis de vivienda asequible casi inexpugnable. Mediante la alineación sin precedentes de la voluntad política con las herramientas y conocimientos nuevos, las soluciones posibles a esta triple amenaza están más cerca que nunca. □

Actualmente, el Mapa de zonificación nacional tiene equipos en 12 estados. Para obtener más información sobre este trabajo, incluido cómo participar, visite www.zoningatlas.org. Crédito: Mapa de zonificación nacional.





Nuevos enfoques para la contaminación sonora

En París y otras ciudades, hay sensores que controlan el ruido de los vehículos que circulan y fotografían las patentes de quienes superan el nivel permitido. La tecnología es parte de una nueva generación de herramientas y enfoques pensados para abordar la contaminación sonora. Crédito: cortesía de Bruitparif.

LOS HABITANTES DE CIUDADES DE TODO EL MUNDO notaron un efecto secundario sorprendentemente positivo de la etapa de aislamiento de la pandemia: menos ruido. En su mayoría, los paisajes sonoros urbanos volvieron a su forma original, pero ese interludio de paz sirvió como un recordatorio claro y rotundo para los planificadores y gestores de políticas de que el sonido tiene un efecto en la vida urbana y que, a su vez, puede modificarse mediante políticas que incluyan el uso y el diseño del suelo bien planificados. Inger Andersen, directora ejecutiva del Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente, destacó el problema en el *Financial Times* a principios de este año: “Los planificadores urbanos deben tener en cuenta los riesgos para la salud y el medioambiente de la contaminación sonora”.

Por supuesto, este problema subyacente no es novedad. Las quejas por ruidos provenientes de, por ejemplo, construcciones, conciertos y vecinos molestos probablemente existan desde el origen de las ciudades. Mientras que un barrio urbano relativamente tranquilo puede registrar un nivel de sonido ambiente de alrededor de 50 decibeles, los niveles más altos pueden interferir en las conversaciones: una calle muy transitada puede producir alrededor de 70 decibeles (casi lo mismo que una aspiradora) y un

tren que cruza esa calle puede llevar el nivel sonoro hasta 90 decibeles o más.

Los estudios que documentan los efectos de la contaminación sonora sobre la salud, desde problemas para dormir hasta problemas cognitivos y cardíacos, se remontan a la década de 1970, como mínimo. La Organización Mundial de la Salud, junto con organismos reguladores en los Estados Unidos, Europa y otros lugares, lleva décadas haciendo hincapié en el problema, muchas veces animados por grupos de activistas contra la contaminación sonora.

“La buena noticia es que hoy en día hay mucho más interés”, dice Arline Bronzaft, profesora emérita de la Universidad de la Ciudad de Nueva York que realizó algunos de los primeros estudios en los que se documenta el impacto del ruido urbano en la salud y el bienestar. Bronzaft, que estudió Psicología Medioambiental, aboga por entornos construidos más tranquilos en su carácter de miembro de la junta de la organización medioambiental sin fines de lucro GrowNYC. Hoy en día, dice, hay mucha más investigación y más voluntad para experimentar con políticas. “Ahora que ya tenemos los datos, la pregunta es qué hacemos con ellos”, explica.

La respuesta todavía es incierta, pero es posible que este sea un momento decisivo para

pensar acerca de los paisajes sonoros construidos. Las herramientas disponibles para evaluar el desafío han mejorado notablemente. Esto podría ayudar a los planificadores y gestores de políticas a idear y poner en práctica mejores estrategias de diseño y políticas para enfrentar el problema.

Quizás, el ejemplo más notable sea la evolución de las herramientas para medir el sonido, que se han vuelto más sofisticadas y se utilizan de maneras novedosas. Por ejemplo, hace poco las autoridades en París y otras ciudades francesas comenzaron a experimentar con “radares de sonido”, que son dispositivos que funcionan como cámaras de velocidad y que se activan ante sonidos que superan los límites de decibeles. Estos sensores fotografían las patentes de los vehículos que superan el nivel permitido e imponen multas a los propietarios.

Bruitparif, una agencia con apoyo estatal que se dedica a estudiar la acústica urbana en París y otras ciudades, desarrolló los sensores franceses. En Nueva York, Edmonton y otras ciudades, se está probando una tecnología similar. La mayoría de las ciudades ya tienen algún tipo de ordenanza sonora vigente, pero es poco frecuente que se aplique de manera sistemática o coherente. Estos sensores avanzados podrían ayudar a remediar este problema.

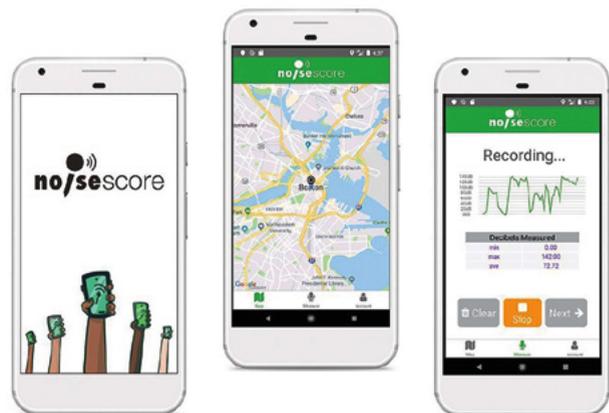
Pero, además, hay un motivo detrás de poner tanto esfuerzo en pensar acerca del sonido: usar la tecnología de medición como herramienta de planificación, en lugar de solo como una herramienta punitiva. Erica Walker, profesora de Epidemiología en la Facultad de Salud Pública de la Universidad de Brown y fundadora del Community Noise Lab de Brown, dedicó años a crear el “Informe de ruido del área metropolitana de Boston de 2016”, que muestra datos de ruido que recopiló en alrededor de 400 lugares de la ciudad. Esta experiencia le dio una perspectiva diferente de los paisajes sonoros.

“Cuando empecé, luchaba por la tranquilidad”, dice Walker. De hecho, explica riéndose, estaba interesada en descubrir si los códigos de ruido de la ciudad podrían ayudarla a que unos vecinos ruidosos se calmaran un poco. Mientras creaba el informe de ruido, Walker se encontró

con un conjunto variado de situaciones que le demostraron que “los barrios y el sonido son complejos”. Como las ordenanzas se centran casi exclusivamente en el sonido como una molestia, muchas veces son incompletas o contraproducentes, explica. Walker dice que, dado que es inevitable que haya cierto nivel de ruido en una ciudad, la planificación y el desarrollo deben considerar cómo el entorno acústico afecta a los habitantes y sus interacciones. “Ahora no lucho por la tranquilidad, sino por la paz”.

El proyecto del Community Noise Lab se enfoca en reestructurar la conversación sobre el paisaje sonoro entre los ciudadanos y los gestores de políticas. Entre otras iniciativas, esto incluye la creación de una app gratuita llamada NoiseScore para que la medición del sonido sea una actividad accesible y colaborativa. Los funcionarios de la ciudad de Asheville, Carolina del Norte, usaron la herramienta como parte de su esfuerzo para incorporar más comentarios de la comunidad en las revisiones del código de ruido de la ciudad, que se actualizó en el verano de 2021. Si bien eso se reduce a crear ordenanzas, es un ejemplo de cómo la tecnología amplía el debate, en lugar de simplemente servir como una herramienta para hacer cumplir las leyes. “El primer paso no fue: ‘Vamos a colocar sensores en toda la ciudad y castigar a quienes hagan esto o lo otro’”, dice Walker. “Querían conocer la perspectiva de todos los socios”.

Tor Oiamo, un profesor en el Departamento de Geografía y Estudios Medioambientales en la



La aplicación NoiseScore fomenta un enfoque colaborativo para comprender los niveles de ruido de los barrios. Crédito: cortesía de NoiseScore.

Universidad Metropolitana de Toronto que llevó a cabo un estudio reciente sobre el ruido y la salud pública en esa ciudad, destaca que los sensores más sofisticados, el mapeo y el software de modelado crean oportunidades de planificación que incorporan la cuestión sonora. Dice que, en los próximos años, las herramientas disponibles podrían incluir una especie de base de datos de ruido mundial similar a aquellas que hacen un seguimiento de la contaminación del aire. Pero hay un desafío claro: “La mitigación se complica en una ciudad ya construida porque, en varios sentidos, la estructura ya es inamovible”, dice.

En algunos casos, las ciudades encontraron maneras de modificar la infraestructura existente o hacerle agregados. Gracias a la investigación innovadora de Bronzaft en la década de 1970 (en la que documentó el impacto negativo de una sección elevada del metro de Nueva York que pasaba cerca de una escuela), se instalaron paneles acústicos en las aulas y almohadillas de caucho en los rieles en todo el sistema del metro para amortiguar el ruido. En la actualidad, otros sistemas ferroviarios usan ruedas de caucho y la próxima ola de innovación en tranquilidad para transporte incluye trenes de levitación magnética y autobuses eléctricos.

Oiamo también destaca los esfuerzos exitosos en Ámsterdam y Copenhague para reevaluar los patrones de tránsito, con el objetivo específico de reducir el ruido en las zonas residenciales. Además, reconoce el enfoque inteligente de Toronto en su proyecto de desarrollo actual, Port Lands: dado que recuerda a un barrio planificado, es posible tener en cuenta el paisaje sonoro en el proceso de diseño. Además, muchas de las maneras más útiles de mitigar el sonido urbano coinciden con el uso inteligente del suelo: más espacios verdes y árboles, una planificación cuidadosa de la densidad de construcción (la densidad estratégica puede crear espacios de tranquilidad) y demás.

Durante años, se usaron proyectos de suelo para mitigar el ruido urbano, desde terraplenes en los límites de Central Park en Nueva York, hasta árboles y barreras sonoras junto a las autopistas. Existe una versión más reciente y tecnológica, creada por una firma alemana llamada



Algunas soluciones para la contaminación sonora urbana se inspiran en la naturaleza, como jardines verticales que pueden bloquear el sonido equivalente al tránsito característico de una ciudad, entre otras. Crédito: cortesía de Naturawall.

Naturawall, que diseñó “paredes con jardines verticales” (marcos de acero galvanizado con un perfil relativamente delgado, rellenos con tierra y que contienen una capa gruesa de vegetación y flores). Estas paredes, que actualmente se usan en algunas ciudades alemanas, tienen el objetivo de bloquear niveles de sonido casi equivalentes a los que produce el tránsito habitual de una ciudad. En otras partes del mundo, otras empresas, incluida una de Michigan llamada LiveWall, están creando proyectos similares.

Ninguna de estas estrategias es una solución mágica. Pero Oiamo, al igual que Bronzaft y Walker, enfatiza que, en este momento, hay suficiente experiencia que puede aprovecharse para mejorar los paisajes sonoros construidos. Las tecnologías más nuevas ayudan a definir los problemas de manera más detallada y ofrecen soluciones innovadoras. Si bien es posible que los sensores que ayudan a multar a quienes violan las leyes de ruido no sean el tipo de enfoque holístico que Walker o Bronzaft tienen en mente, son un paso en la dirección correcta. A medida que se hace más hincapié en el tema y aumenta la cantidad de opciones tecnológicas disponibles, los expertos en paisajes sonoros notan la posibilidad de lograr avances reales, aunque sea en forma progresiva. “Hay un millón de cosas por hacer”, dice Oiamo. Ese es el desafío y también la oportunidad. □

Rob Walker es periodista; escribe sobre diseño, tecnología y otros temas. Es el autor de *The Art of Noticing*. Publica un boletín en robwalker.substack.com.



Esta entrevista se editó por motivos de espacio y claridad. Puede escuchar la versión completa en el podcast *Land Matters*: www.lincolnst.edu/es/publicaciones/podcasts-videos.

Jesse Arreguín fue elegido alcalde de Berkeley, California, en 2016. Es el primer latino en el cargo y, con 32 años, el alcalde más joven en un siglo. Arreguín, hijo y nieto de trabajadores agrícolas, se crió en San Francisco. A los nueve años, ayudó a impulsar esfuerzos para ponerle a una calle el nombre del activista Cesar Chavez. Este fue el primer paso de una vida dedicada a la justicia social. Después de graduarse de la Universidad de California, Berkeley, se quedó en la ciudad para ayudar en distintas juntas, como la Comisión de Asesoría de Vivienda, la Junta de Estabilización de Alquileres, la Junta de Ajustes de Zonificación, la Comisión de Planificación y el Ayuntamiento.

Como alcalde, Arreguín, que también preside la Asociación de Gobiernos del Área de la Bahía, priorizó la vivienda asequible, la infraestructura y la educación. Hace poco se reunió con el miembro sénior, Anthony Flint, en el Ayuntamiento, donde hablaron sobre esta ciudad de 125.000 habitantes e hicieron hincapié en la vivienda y la necesidad de ampliar la oferta habitacional. La conversación tuvo la ambientación apropiada: desde afuera de las oficinas del quinto piso, llegaban ruidos de construcción.

Abordar la capacidad de pago en Berkeley

ANTHONY FLINT: *Parece que Berkeley se convirtió en el símbolo nacional de la grieta del “Sí en mi patio trasero/ No en mi patio trasero” (YIMBY/NIMBY, por su sigla en inglés). ¿Qué deberían aportar los emprendedores inmobiliarios para incrementar la oferta, brindar diferentes opciones de vivienda y aumentar la densidad en los lugares adecuados?*

JESSE ARREGUÍN: Creo que el gobierno tiene mucho que hacer y vemos muchas acciones de liderazgo de parte del gobernador, la legislatura estatal, el fiscal general (que creó un grupo defensor de la vivienda para que se apliquen leyes estatales de vivienda), y los gobiernos local y regional. En los últimos años, en Berkeley, se tomaron medidas importantes para aprobar leyes que optimicen la producción y fomenten una variedad de opciones de vivienda diferentes en nuestra comunidad.

También nos comprometimos con ponerle fin a la zonificación excluyente. Creo que parte del motivo por el que Berkeley es un símbolo del debate que tiene lugar en todas las ciudades del país es porque es el lugar donde surgió la zonificación excluyente. En 1916, la ciudad adoptó la primera ordenanza de zonificación para marcar los barrios en Elmwood District como unifamiliares, a fin de evitar la construcción de un salón

de baile. No es casual que muchas de las personas que frecuentan los salones de bailes sean principalmente personas de color. Lamentablemente, la zonificación unifamiliar en Berkeley surgió por la exclusión racial.

Mi forma de ver la zonificación y los problemas de vivienda evolucionó a lo largo de los años porque la crisis en Berkeley y en California empeoró significativamente en los últimos cinco años. Cada vez son más las personas que no tienen vivienda, las tiendas de campaña en las calles, las familias trabajadoras que no pueden afrontar el costo de vivir en la comunidad en la que trabajan y los estudiantes que no pueden afrontar el costo de vivir en la comunidad en la que estudian. El *status quo* no funciona y debemos hacer algo al respecto.

Creo que los emprendedores inmobiliarios anhelan ver al gobierno tomar un rol de liderazgo. Nosotros también debemos hacer un esfuerzo y dar lo mejor para facilitarles la construcción. Al mismo tiempo, debemos asegurarnos de que brinden beneficios comunitarios, ya que hay nuevas construcciones a precio de mercado, en especial en comunidades en las que predominan el desplazamiento y el aburguesamiento.

Hay casas a la venta por US\$ 2 millones en barrios que históricamente son de la población de color. Este grupo disminuyó del 20 por ciento en 1970 al 7 por ciento en la actualidad. Creo que ese es un resultado directo de las decisiones de no construir viviendas que tomó el gobierno y del costo astronómico de las propiedades en Berkeley.

AF: *Hablemos del aburguesamiento y de la especulación inmobiliaria, un problema presente en muchas ciudades. Hace poco, Los Ángeles inició un programa de parcelas de banca de crédito hipotecario cerca de estaciones de transporte público. ¿Ese será el tipo de medidas necesarias frente a las condiciones de mercado efervescentes que estamos experimentando?*

JA: Creo que sí, y por eso estamos priorizando el suelo público para crear viviendas asequibles. Convertimos playas de estacionamiento en

proyectos de viviendas asequibles. Estamos construyendo uno aquí cerca. Son 140 unidades de vivienda asequible y de apoyo permanente, y es el proyecto más grande que hemos construido para la población en situación de calle. Debemos priorizar el suelo público para el bien de la comunidad. De eso no hay duda.

Pero también estoy de acuerdo con que debemos tener en cuenta la banca de crédito hipotecario. Debemos aportar dinero para que los emprendedores inmobiliarios no lucrativos puedan comprar parcelas a fin de que siempre sean asequibles. Debemos analizar cómo podemos apoyar a los fideicomisos de suelo. No se trata de simplemente comprar propiedades, sino de comprarlas para que siempre sean asequibles. Esa es parte de la estrategia de vivienda de Berkeley. No tiene que ver solo con construir viviendas nuevas, sino también con preservar las viviendas existentes que ya son de por sí asequibles.

Hay familias trabajadoras que no pueden afrontar el costo de vivir en la comunidad en la que trabajan o estudiantes que no pueden afrontar el costo de vivir en la comunidad en la que estudian. El *status quo* no funciona y debemos hacer algo al respecto.

Creo que debemos enfocarnos en las tres P, como digo a menudo, la producción de viviendas nuevas, la preservación de las viviendas existentes que ya son de por sí asequibles y la protección de los habitantes actuales para que no deban desplazarse.

AF: *¿Cómo podría un impuesto a las viviendas vacantes, similar al que se aplica en San Francisco y Oakland, ayudar a abordar este problema del aumento en el valor del suelo?*

JA: Hace poco, sometimos a votación un impuesto a las viviendas residenciales vacantes, que tiene

algunas diferencias con el de Oakland porque no se centra en las parcelas vacantes, sino en las viviendas y las unidades residenciales vacantes. Algunas personas dicen que hay cientos de unidades vacantes, por lo que no hay necesidad de construir más viviendas, pero eso es absurdo. Tenemos que construir más viviendas, pero también debemos asegurarnos de que aquellas que no están a la venta vuelvan a incorporarse al mercado.

Cuanto más podamos abordar las acciones de los especuladores y quienes burlan las leyes, como denominó a quienes mantienen propiedades en ruina y vacantes por muchos años, podremos resolver la restricción artificial del mercado, lo que permitirá poner más unidades de nuevo a la venta. Dedicamos mucho tiempo a crear este impuesto a las propiedades vacantes y analizamos en detalle las situaciones en las que las unidades pueden estar vacías por razones legítimas. No buscamos enfocarnos en los propietarios de bienes inmuebles pequeños, sino en los propietarios de inmuebles grandes, ya que parte de lo que vemos es, en verdad, especulación del mercado.

Esperamos que llegue un momento en el que no tengamos que cobrar un impuesto porque todas las viviendas están alquiladas o en uso. Ese es el objetivo del impuesto a las viviendas vacantes; no queremos penalizar, sino incentivar a los propietarios de viviendas multifamiliares a usar las propiedades con el fin correspondiente.

Quiero volver a destacar que esta no es una panacea ni la solución a la crisis de las viviendas y que debemos construir unidades nuevas. Atravesamos una crisis que lleva décadas desarrollándose mediante las acciones deliberadas del gobierno, la segregación racial o las prácticas discriminatorias, la resistencia a construir viviendas y las políticas que limitan su producción.

AF: *Como centro de innovación, Berkeley tiene una economía pujante. ¿Cree que será posible que más trabajadores de Berkeley puedan llegar a vivir allí o hay un desequilibrio ya enquistado que debe controlar y aceptar?*

JA: Creo que es posible . . . pero para ello habrá que construir cientos y cientos de viviendas, y tendremos que priorizar la construcción de viviendas alrededor de las estaciones de transporte público, mejorar la zonificación de los barrios comerciales de baja densidad y analizar la construcción de viviendas multifamiliares en barrios residenciales. Cada parte de la ciudad deberá cumplir con su responsabilidad de crear más viviendas. Ninguna parte de la comunidad puede aislarse de los nuevos habitantes que se incorporen a la ciudad.

Creo que esa es la esencia de quiénes somos y quiénes decimos ser como ciudad. ¿Somos una ciudad igualitaria e inclusiva? Si lo somos, debemos darles la bienvenida a las nuevas personas que formarán parte de la comunidad. Creamos esas oportunidades para que las personas vivan aquí: personas que vivieron aquí y se vieron desplazadas, personas que trabajan aquí y no pueden afrontar el costo de la vida en Berkeley. Y, por supuesto, hay un beneficio climático si las personas no deben conducir durante una o dos horas para llegar a la ciudad. Eso reduce la cantidad de vehículos en las calles y las emisiones de gases de efecto invernadero, y nos ayuda a mitigar el impacto del cambio climático. La construcción de desarrollos habitacionales de alta densidad y orientados al transporte es un aspecto fundamental en la implementación de acciones climáticas. Las políticas de uso del suelo y las acciones para fomentar viviendas de mayor densidad son estrategias de acción climática fundamentales.

AF: *¿Podría hablar sobre la importancia de la seguridad para ciclistas y peatones según su perspectiva de cómo funciona la ciudad y cuál es la situación actual de Berkeley?*



En un esfuerzo para abordar la capacidad de pago, Berkeley está ampliando la oferta habitacional. Crédito: Jessica Christian/*San Francisco Chronicle*/Polaris.

JA: Dada la gran cantidad de personas que van al trabajo en bicicleta o a pie y usan medios alternativos de transporte, tenemos que garantizar que puedan movilizarse por la ciudad de manera segura y más simple. Por desgracia, la cantidad de accidentes entre automóviles y ciclistas o peatones es cada vez mayor.

Al igual que muchas comunidades, adoptamos una política de visión cero enfocada en disminuir las lesiones y las muertes por accidentes de tránsito. Estamos analizando cómo podemos rediseñar y reconstruir las calles a fin de que sean más seguras para los peatones y los ciclistas. Obviamente, al ser la cuna de la Universidad de California, hay un gran número de habitantes jóvenes que de manera constante se movilizan a pie o en bicicleta, y debemos garantizar que los estudiantes y los habitantes puedan dejar el automóvil y usar medios de transporte con una menor emisión de carbono.

AF: En cuanto al clima, ¿qué más puede hacer Berkeley? ¿Qué está haciendo la región para enfrentar la crisis climática?

JA: Creo que la mejor forma en que Berkeley puede abordar la crisis climática es, en primer lugar, mediante el reconocimiento de que no es una crisis, sino una emergencia, y estamos viendo los efectos concretos reales aquí en California. En los últimos cinco años, fuimos testigos de algunos de los incendios forestales más devastadores en la historia de California, [y] Berkeley no escapa a las amenazas de los incendios. Es un indicio inequívoco de que la emergencia climática está aquí y no desaparecerá, y tenemos que reconocer que es necesario tomar medidas.

Me enorgullece que Berkeley sea líder en la lucha contra el cambio climático. Fuimos una de las primeras ciudades en adoptar un plan de acción climática. Por supuesto que construir viviendas de alta densidad en terrenos vacíos es una gran parte de ello.

Debemos fomentar más la movilidad eléctrica, ya sea mediante la micromovilidad o con la conversión de vehículos ligeros y pesados a eléctricos. California es líder en esta cuestión. Si bien el estado fijó muchos objetivos ambiciosos para



realizar esta transición a una flota de vehículos eléctricos, todavía no contamos con la infraestructura necesaria. Con la ley federal bipartidista de infraestructura y la ley climática que se acaban de aprobar, esperamos que haya una cantidad significativa de recursos disponibles que podamos aprovechar para expandir la infraestructura en California.

Hacer que todos los edificios sean eléctricos también es importante, y Berkeley fue la primera ciudad de California en prohibir el gas natural y exigir que las construcciones nuevas sean completamente eléctricas. También estamos analizando cómo lograr que los edificios ya existentes sean eléctricos, lo cual es más difícil . . . Todas estas cuestiones son importantes, pero también tenemos que adaptarnos al cambio climático . . . ya sea que se trate de cómo abordamos el riesgo de incendios forestales o la subida del nivel del mar. Berkeley se encuentra en la Bahía de San Francisco. Sabemos que, si no tomamos medidas, muchas partes de la ciudad se inundarán y quedarán bajo el agua.

Aquí es donde creo que entra en juego el enfoque regional. Una ciudad no puede resolver todos estos [problemas]. Se ha hecho mucho en la Comisión de Transporte Metropolitano y la Asociación de Gobiernos del Área de la Bahía (nuestra agencia de planificación regional y nuestro consejo de gobiernos), a fin de reunir a las agencias gubernamentales para que analicen estrategias. Creo que es un área en la que el regionalismo y el gobierno regional harán una gran diferencia. □

Anthony Flint es miembro sénior del Instituto Lincoln de Políticas de Suelo, editor colaborador de Land Lines y conductor del podcast *Land Matters*.



POR EL BIEN COMÚN



**Comunidades ubicadas río arriba
y río abajo aúnan esfuerzos para
proteger el suministro de agua**

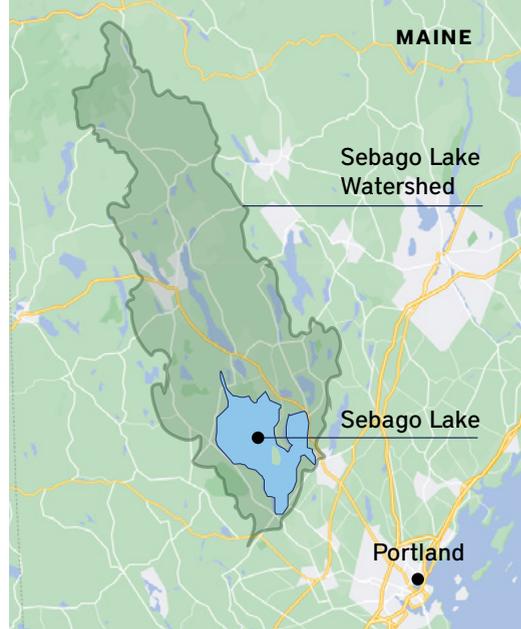
Por Heather Hansman

A 32 KILÓMETROS RÍO ARRIBA de Portland, Maine, se encuentra el lago Sebago, la segunda masa de agua más profunda del estado. El lago abastece de agua potable al 16 por ciento de la población de Maine, incluidos los habitantes de Portland, la ciudad más grande del estado. Contiene casi un billón de galones de agua transparente y fría. La empresa de suministro de agua de Portland obtuvo una de las 50 exenciones federales de filtración del país, lo que significa que el agua, aunque recibe tratamiento para eliminar los microorganismos, no necesita pasar por un proceso de filtrado antes de llegar a los grifos de la ciudad.

“La razón principal por la que es tan pura es que la mayor parte de la cuenca sigue estando forestada”, dice Karen Young, directora de Sebago Clean Waters, una coalición que trabaja para proteger la zona. El 84 por ciento de la cuenca de 94.696 hectáreas está cubierto de bosques: una mezcla de pinos, robles, arces y otras especies que filtran el agua y ayudan a que este sistema funcione tan bien. Pero esos bosques están amenazados. Entre 1987 y 2009, la cuenca perdió alrededor del 3,5 por ciento de su cubierta forestal. Solo se conservó el 10 por ciento de la superficie. En 2009, 2014 y 2022, el Servicio Forestal de los EE.UU. clasificó la cuenca del Sebago como una de las más vulnerables del país debido a las amenazas del desarrollo.

En las últimas dos décadas, los grupos conservacionistas empezaron a preocuparse por el futuro de este recurso crítico, al igual que lo hizo Portland Water District (PWD). PWD, una empresa independiente que presta servicio a más de 200.000 personas en el área metropolitana de Portland, compró 688 hectáreas alrededor de la toma de agua en 2005 y adoptó una política de preservación del suelo en 2007. En 2013, estableció un programa para apoyar proyectos de conservación emprendidos por fideicomisos locales y regionales.

La mayoría de estas organizaciones trabajaron de forma independiente hasta 2015, cuando The Nature Conservancy las reunió a fin de desarrollar



un plan de conservación para el afluente más importante del lago, el río Crooked. Esa reunión se convirtió en la coalición Sebago Clean Waters, que comprende nueve grupos de conservación locales y nacionales, PWD y miembros de la comunidad empresarial que brindan su apoyo. Mientras exploraban formas creativas de proteger el lago y las tierras que lo rodean, surgió la idea de crear un fondo de agua.

Los fondos de agua son asociaciones público-privadas en las que los beneficiarios río abajo, como los servicios públicos y las empresas, invierten en proyectos de conservación río arriba para proteger una fuente de agua y, por extensión, para garantizar que el suministro que llega a los usuarios sea lo más limpio y abundante posible. En 2016, Spencer Meyer, de la fundación Highstead Foundation (uno de los grupos que fundó Sebago Clean Waters), viajó a Quito, Ecuador, con The Nature Conservancy. El grupo visitó a representantes del Fondo para la Protección del Agua (FONAG), un ejemplo líder de este modelo novedoso de protección del agua de origen. Meyer encontró algunas similitudes con la situación de Maine.

“Pensamos: ‘¿Y si pudiéramos reunir a los socios en un sistema completo para acelerar el ritmo de la conservación?’”, comenta Meyer. “¿Podríamos aplicar ese modelo a una cuenca saludable para adoptar una postura proactiva y construir este modelo financiero en un lugar en el que no sea demasiado tarde?”

El lago Sebago (arriba) les proporciona agua a los residentes de las comunidades del sur de Maine, incluida Portland (abajo). Créditos (de arriba a abajo): Phil Sunkel vía iStock/Getty Images Plus, Ian Dagnall vía Alamy Stock Photo.

Un fondo de agua es una herramienta financiera, pero también es un mecanismo de gobernanza y un marco de gestión que reúne a múltiples partes interesadas. El fondo de Quito, lanzado en el año 2000, es el más antiguo del mundo. Hay proyectos similares que proliferaron en todo el mundo, en especial en América Latina y África. Según The Nature Conservancy, hay más de 43 fondos de agua en funcionamiento en 13 países, en 4 continentes y, al menos, 35 más en proceso de desarrollo.

La importancia de contar con cuencas sanas

El agua limpia es el recurso más importante a nivel mundial. Cuando las cuencas río arriba están sanas, recogen, almacenan y filtran el agua. Esto proporciona un recurso que puede apoyar la adaptación al cambio climático, la seguridad alimentaria y la resiliencia de las comunidades, además de satisfacer las necesidades básicas de hidratación y saneamiento. Cuando las cuencas no están sanas, los sedimentos obstruyen los sistemas de filtración del agua, los contaminantes fluyen río abajo y los ecosistemas se degradan.

Esa diferencia es crítica. Según un informe de The Nature Conservancy, es probable que más de la mitad de las ciudades del mundo y el 75 por ciento de la agricultura de regadío ya enfrenten

una escasez recurrente de agua (Richter 2016). El cambio climático potencia las sequías extremas, desde el oeste de los Estados Unidos hasta Australia, y la contaminación por fuentes como el nitrógeno y el fósforo, se multiplicó por nueve en el último medio siglo. En muchas ciudades, la fuente de agua está muy lejos y bajo una jurisdicción diferente, lo que dificulta la regulación y el tratamiento.

The Nature Conservancy también calcula que, actualmente, 1.700 millones de personas que viven en las ciudades más grandes del mundo dependen del agua que fluye de cuencas vulnerables a cientos de miles kilómetros de distancia (Abell et al., 2017). Esto pone a prueba tanto los sistemas ecológicos como la infraestructura, y la demanda no hace más que crecer. Para el año 2050, dos tercios de la población mundial vivirán en esas ciudades. Ese nivel de demanda simplemente no sería sostenible, en especial en un clima que cambia rápidamente. Los fondos de agua pueden ser soluciones creativas y de varios niveles para dos cuestiones urgentes e interrelacionadas: la calidad y la cantidad del agua.

“Los fondos de agua se sitúan en la intersección del suelo, el agua y el cambio climático”, afirma Chandni Navalkha, codirectora de Gestión Sostenible de los Recursos Terrestres e Hídricos del Instituto Lincoln de Políticas de Suelo. “Son un ejemplo del tipo de gobernanza y colaboración

Se crearon fondos de agua en los Estados Unidos, México, Guatemala, República Dominicana, Panamá, Colombia, Ecuador, Perú, Brasil, Chile, Sudáfrica, Kenia y China. En el mapa también se muestran los países en los que hay fondos de agua en desarrollo. Crédito: cortesía de The Nature Conservancy.





intersectoriales y entre varias partes interesadas que se requiere para garantizar la seguridad del agua en un clima cambiante”.

Hace poco, Navalkha supervisó el desarrollo de un caso de estudio sobre la iniciativa Sebago Clean Waters, que el Instituto Lincoln distribuirá a través de su Red Internacional de Conservación del Suelo (Sargent 2022). Cambiar la forma en que históricamente se gestionó el agua no es fácil, sobre todo porque está relacionada con cuestiones como la planificación urbana, el crecimiento económico y la salud pública. Por ello, grupos como el Instituto Lincoln y The Nature Conservancy trabajan con el objetivo de difundir el modelo de fondos de agua mostrando la ciencia que hay detrás de la protección del agua de origen, dando a las comunidades herramientas a fin de encontrar soluciones específicas para los ecosistemas y compartiendo las experiencias de lugares como Portland y Quito.

Lecciones aprendidas de Quito

A fines de la década de 1990, a los funcionarios del Distrito Metropolitano de Quito comenzó a preocuparles la posibilidad de quedarse sin agua suficiente para abastecer a los 2,6 millones de habitantes de la ciudad. Los ecosistemas río arriba que abastecían los acuíferos de la ciudad

se estaban erosionando y ese impacto comenzaba a notarse río abajo.

El 80 por ciento del suministro de agua de la ciudad provenía de zonas protegidas dentro de su cuenca: la Reserva Ecológica Antisana, el Parque Nacional Cayambe-Coca y el Parque Nacional Cotopaxi.

“Pero solo eran parques de papel”, dice Silvia Benitez, que trabaja para The Nature Conservancy como gerente de seguridad hídrica de la región de América Latina. En lugar de estar protegidos, los páramos (pastizales de gran biodiversidad y altitud que albergan una variedad de especies endémicas poco comunes y filtran el suministro de agua río arriba) se enfrentaban a múltiples amenazas por el pastoreo de ganado, la agricultura no sostenible y la construcción. En los lugares donde la conservación era una opción posible, la falta de financiamiento dificultaba su implementación.

Benitez dice que los gestores del agua sabían que había que abordar la situación, por lo que la Empresa Pública Metropolitana de Agua Potable y Saneamiento de Quito y The Nature Conservancy crearon un fondo para apoyar el ecosistema río arriba con US\$ 21.000 de capital inicial. En los años siguientes, crearon una junta con participación pública, privada y de ONG de la cuenca, incluidos la Empresa Eléctrica Quito, la Cervecería

A fines de la década de 1990, a los funcionarios de Quito comenzó a preocuparles la posibilidad de quedarse sin agua suficiente para abastecer a los 2,6 millones de habitantes de la ciudad. Los ecosistemas río arriba que abastecían los acuíferos de la ciudad se estaban erosionando y ese impacto comenzaba a notarse río abajo.

Nacional, el Consorcio CAMAREN, que ofrece capacitación en política social y medioambiental, y The Tesalia Springs Company, una multinacional de bebidas. Todos esos actores tenían un interés en el agua y cada uno aportaba al fideicomiso todos los años.

En la actualidad, el FONAG está regulado por la Ley de Mercado de Valores de Ecuador y cuenta con una dotación financiera creciente de US\$ 22 millones. Ese financiamiento se utiliza para apoyar proyectos medioambientales río arriba, como la capacitación agrícola y la restauración de vegetación en los páramos, lo que ayuda a limitar la sedimentación.

“Es un mecanismo financiero que aprovecha las inversiones de los sectores público y privado para proteger y restaurar los bosques y los ecosistemas”, dice Adriana Soto, directora regional de The Nature Conservancy para Colombia, Ecuador y Perú. También es una forma de gestionar el agua con visión de futuro, según Soto, que antes fue viceministra del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible de Colombia y forma parte de la junta directiva del Instituto Lincoln. La infraestructura hídrica tradicional, a menudo llamada infraestructura gris, consiste en tuberías, sistemas de filtración de agua y tratamientos químicos diseñados para purificar el agua antes de su uso. Durante mucho tiempo se confió en la infraestructura gris para garantizar que el agua fuera potable y accesible. Pero es cara y requiere mucha energía, puede tener un impacto negativo en la vida silvestre y los ecosistemas, y se des-

compone con el tiempo. El cambio climático también supone una amenaza para la infraestructura gris; por ejemplo, el aumento de los incendios forestales generó un aumento de la sedimentación que ahoga las plantas de filtración existentes y los ciclos virulentos de tormentas desbordan las plantas de tratamiento de aguas y otra infraestructura clave.

Por el contrario, la infraestructura verde es un enfoque de gestión del agua que se inspira en la naturaleza. La protección de las fuentes río arriba es una forma de inversión en infraestructura verde que puede ayudar a aliviar la presión sobre los sistemas hídricos. Hay casi tantas formas de gestionar agua de origen como fuentes de agua, pero el informe “Urban Water Blueprint” de The Nature Conservancy, que estudió más de 2.000 cuencas, identifica cinco arquetipos: protección de los bosques, reforestación, buenas prácticas de gestión agrícola, restauración del área ribereña y reducción del combustible forestal (McDonald y Shemie 2014).

Por ejemplo, en los páramos de Quito, el FONAG financió proyectos para mantener el ganado alejado de los pastizales más frágiles y contrató a guardias para frenar la quema de malezas, ya que la reconstrucción del ecosistema era una prioridad absoluta. El fondo, que trabaja en casi 5.180 kilómetros cuadrados, protegió más de 28.327 hectáreas de suelo. Este esfuerzo benefició a más de 3.500 familias, ya que les brindó financiamiento para apoyar operaciones agrícolas sostenibles y rentables.

“Una de las cosas buenas de la estrategia son los resultados sociales y económicos”, dice Soto. “No solo aborda la cuestión de la regulación del agua, sino también la resiliencia ante el cambio climático y la conservación de la biodiversidad. Además, fortalece a las comunidades y crea igualdad de género. La mayoría de las tierras agrícolas están a cargo de mujeres”.

Ganado pasta en los pastizales de Quito. El Fondo para la Protección del Agua (FONAG) se esfuerza por alejar al ganado de las áreas más sensibles y apoyar prácticas agrícolas más sostenibles. Crédito: Mark A. Paulda vía Moment/Getty Images.



El modelo de Quito inspiró a muchos otros fondos de agua, varios creados por The Nature Conservancy. Como estos ejemplos, cada uno tiene estrategias específicas según el lugar y las estructuras de financiamiento:

FONDO DE AGUA DE CIUDAD DEL CABO

En 2021, el **Fondo de Agua de Ciudad del Cabo** invirtió US\$ 4,25 millones en quitar vegetación invasora, como los eucaliptos y los pinos, que absorbían un estimado de 15.000 millones de galones de agua por año de una cuenca que enfrenta la sequía, el equivalente a dos meses de suministro de agua. The Nature Conservancy calculó que las soluciones con mayor nivel tecnológico, como las plantas de desalinización o los sistemas de reutilización de aguas residuales, costarían 10 veces más.

Vegetación sobre Ciudad del Cabo, Sudáfrica.

Crédito: Roshni Lodhia/Cortesía de The Nature Conservancy.



US\$ 4,25M
invertidos en eliminar
vegetación invasora



50%
menos concentración
de sedimentos
en los ríos

FONDO DE AGUA ALTO TANA-NAIROBI

Desde que se creó el **Fondo de Agua Alto Tana-Nairobi** en 2015, los organizadores trabajaron con decenas de miles de las 300.000 granjas agrícolas pequeñas de la cuenca para evitar que el sedimento se escurra por las pendientes escarpadas de la región hasta el río Tana, que provee agua al 95 por ciento de los 4 millones de habitantes de Nairobi. El esfuerzo redujo la concentración de sedimentos en un 50 por ciento, aumentó la producción de agua anual durante la temporada seca en un 15 por ciento e incrementó el rendimiento agrícola en US\$ 3 millones por año. En 2021, el fondo se convirtió en una entidad independiente registrada en Kenia.

Representante del Fondo de Agua Alto Tana-Nairobi. Crédito: Nick Hall.



70%
por ciento
de los bosques de
bambú convertidos en
gestión integrada

FONDO DE AGUA LONGWU

Los químicos que se usan en la producción convencional de bambú contaminaban la reserva Longwu de China, que provee agua potable a dos pueblos de 3.000 habitantes. Con una inversión inicial de US\$ 50.000, el **Fondo de Agua Longwu** ayudó a los agricultores locales a adoptar métodos agrícolas orgánicos e integrales que ahora se usan en el 70 por ciento de los bosques de bambú del área. Además, fomenta el ecoturismo y brinda programas de educación medioambiental. En 2021, el servicio de agua y el gobierno local acordaron pagarle al fondo en nombre de todos los usuarios del servicio de agua.

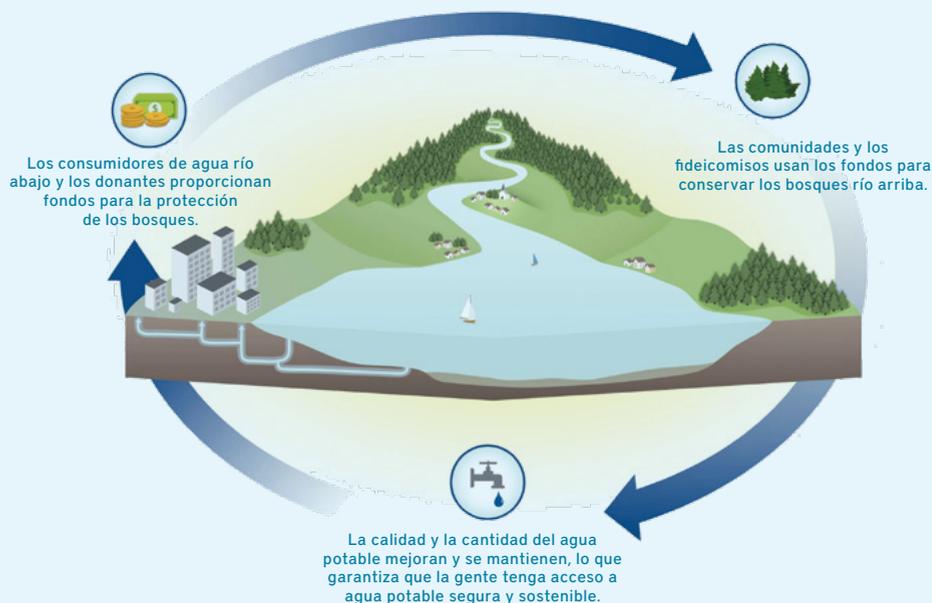
Reserva Longwu. Crédito: Gobierno de Huangfuxiang.

BENEFICIOS MEDIOAMBIENTALES Y FINANCIEROS DE LOS FONDOS DE AGUA

Los fondos de agua respaldan proyectos de conservación que abordan varios problemas, incluidas la sedimentación y la turbidez, la acumulación de nutrientes y la recarga de los acuíferos. También crean beneficios derivados sociales y medioambientales, como la protección y la regeneración del hábitat, y la captura de emisiones.

Además, ofrecen beneficios financieros: según The Nature Conservancy, estas inversiones en la gestión del suelo pueden proporcionar más de US\$ 2 millones en beneficios por cada US\$ 1 millón invertido en 30 años. Una de cada seis ciudades podría recuperar el costo de invertir en la conservación río arriba solo mediante el ahorro anual en el costo del tratamiento del agua.

EL TRABAJO DE LOS FONDOS DE AGUA



Crédito: Sebago Clean Waters.

Medir el progreso

A fin de crear un fondo de agua, se deben establecer sistemas de gobernanza, asegurar el financiamiento, identificar los objetivos de conservación y definir puntos de referencia para medir los progresos. “El desarrollo del argumento comercial es difícil: se debe calcular cuánto dinero se necesita y se debe saber dónde se va a invertir”, dice Soto.

Una parte del caso de negocio consiste en demostrar el beneficio ecológico y financiero de un fondo. Soto dice que ese es el mayor desafío, porque los beneficios de la conservación son a largo plazo y no se observan de inmediato.

“La cuestión del agua es complicada”, dice. “El desafío no es solo el tiempo (tenemos que demostrar resultados durante muchos años), sino también el resultado general. ¿En qué medida la calidad o la cantidad del agua se deben al fondo de agua?”. Dice que al FONAG le costó encontrar una forma de cuantificar eso, pero los investigadores de la Universidad San Francisco de Quito ayudaron a establecer un sistema de

supervisión que rastreaba la calidad y la cantidad del agua. Ese sistema se usó para registrar el progreso y mostrarles a los inversionistas los beneficios directos de este proyecto.

“No es fácil de vender, sobre todo cuando se trata de comprometer fondos por 50 o 70 años”, dice Benitez. “Pero ahora, 20 años después, tenemos muchas herramientas para mostrar los beneficios de las soluciones con base en la naturaleza”.

Dice que durante esos años, a medida que The Nature Conservancy introdujo fondos de agua en Colombia, Brasil y otros países, han aprendido a mostrarles a los socios potenciales resultados concretos y medibles, y han reunido herramientas y datos científicos para respaldar el trabajo.

Ampliación a escala

Con los años, se consideró que el proyecto de Quito tuvo éxito, pero una cosa es la creación

de un único fondo de agua y otra es la ampliación del concepto. A medida que el modelo de los fondos de agua se extendió a otros países y continentes, surgieron desafíos.

Cambiar la forma de pensar y operar de las instituciones del agua requiere tiempo y negociación. En cuanto al aspecto financiero, los costos de transacción y de establecimiento pueden ser elevados, y no hay un marco claro para comparar los costos de las soluciones con base en la naturaleza y las infraestructuras grises. Desde el punto de vista logístico, el establecimiento de un fondo nunca se realiza de la misma manera. Por ejemplo, el problema de las especies invasoras en Ciudad del Cabo es diferente al de las necesidades de protección del páramo en Quito.

Para hacer frente a estos desafíos, The Nature Conservancy, junto con el Banco Interamericano de Desarrollo, la Fundación FEMSA, el Fondo Mundial para el Medio Ambiente y la International Climate Initiative, formaron la Alianza Latinoamericana de Fondos de Agua en 2011. El objetivo de la alianza, que se describe en *From the Ground Up*, un informe de enfoque en políticas del Instituto Lincoln (Levitt y Navalkha 2022), es ampliar el desarrollo de los fondos de agua en la región y proporcionar un modelo internacional sobre cómo ayudar a los centros urbanos a proteger el agua de origen.

Un año después de su puesta en marcha, la alianza publicó un manual destinado a proporcionar recursos que pudieran orientar el trabajo en todas partes, aunque cada lugar se enfrentara a desafíos específicos (TNC 2012). “Hay fondos de agua que trabajan con grupos de pueblos nativos río arriba y hay otros que trabajan con propietarios grandes o agricultores pequeños”, dice Benitez. “El objetivo común es llegar a un acuerdo con los grupos y establecer las responsabilidades del fondo”.

Es diferente en cada caso, pero hay ciertos elementos que pueden ayudar a que un fondo de agua tenga éxito, como la participación política. Por ejemplo, Soto dice que en Bogotá, Medellín y Cartagena, los organizadores del fondo se aseguraron de involucrar al Ministerio de Ambiente y al de Vivienda, que se encarga de las aguas grises. “Trabajar con ellos proporciona una plataforma

que facilita el cambio de las políticas, de modo que no empezamos de cero”, dice. The Nature Conservancy también ofrece estrategias para involucrar a las empresas y mostrarles cómo apoyar a los fondos de agua reduce su riesgo a largo plazo.

En 2018, The Nature Conservancy fue un paso más allá: creó la Water Funds Toolbox, una caja de herramientas diseñada para guiar a los socios potenciales por las cinco etapas de un proyecto: la viabilidad, el diseño, la creación, la operación y la consolidación (TNC 2018). La caja de herramientas, que se basa en 20 años de conocimientos adquiridos, muestra cómo y dónde puede ayudar un fondo de agua a mantener la calidad y la disponibilidad hídricas. Además, brinda un marco para los aspectos financiero y de conservación de la planificación.

Maine adopta el modelo

En Maine, los miembros de Sebago Clean Waters implementaron esa caja de herramientas. “Desde el principio, nos esforzamos por diseñar Sebago Clean Waters como un modelo replicable del que

El Fondo de Agua Alto Tana-Nairobi trabaja para estabilizar y mejorar los suministros de agua en Nairobi, donde el servicio municipal solo puede satisfacer dos tercios de la demanda actual. Crédito: Nick Hall.



podieran aprender otras coaliciones, regiones y fondos de agua”, dijo Meyer, de la fundación Highstead Foundation.

La coalición evaluó la viabilidad del fondo mediante un estudio encargado a la Universidad de Maine. El estudio determinó que reducir las áreas forestales, incluso en un tres por ciento, podría aumentar notablemente los contaminantes. Según el estudio, si los bosques disminuyeran un 10 por ciento, la cuenca quedaría por debajo de las normas federales de filtración y agrega: “Proteger la exención de evitar la filtración les ahorra a PWD y a sus clientes un estimado de US\$ 15 millones al año en los costos anuales adicionales previstos para una planta de filtración” (Daigneault y Strong 2018).

El argumento económico era sólido. Los investigadores descubrieron que cada dólar invertido en la conservación de los bosques probablemente produzca entre US\$ 4,8 y US\$ 8,9 en beneficios, incluida la preservación de la calidad del agua. Sin embargo, si fuera necesaria una planta de filtración, PWD tendría que aumentar las tarifas del agua en aproximadamente un 84 por ciento para compensar los costos de construcción. La conservación de la cuenca

también tenía beneficios ecológicos, como proporcionar un hábitat para la trucha y el salmón, reducir la erosión y controlar las inundaciones.

Sebago Clean Waters elaboró un plan para garantizar la conservación de un total del 25 por ciento de la cuenca (14.163 hectáreas) durante 15 años. Comenzaron con proyectos como el Tiger Hill Community Forest, de 566 hectáreas, en la ciudad de Sebago. Esa extensión se protegió mediante una asociación entre Loon Echo Land Trust, miembro de la coalición que trabaja para proteger la región norte del lago Sebago desde 1987, y Trust for Public Land. En 2021, Sebago Clean Waters anunció su participación en un acuerdo que protegería más de 4.856 hectáreas en el condado de Oxford, incluida la cabecera del río Crooked, el afluente principal del lago. La cantidad de suelo protegido en la cuenca aumentó del 10 al 15 por ciento.

La conservación del suelo no es barata ni sencilla, en especial en Nueva Inglaterra, donde gran parte del suelo junto al lago estuvo durante mucho tiempo en manos privadas. Lograr los objetivos del fondo de agua requerirá unos US\$ 15 millones. Pero el fondo está cobrando impulso: gracias a una subvención inicial para

“La cuestión del agua potable es tan apremiante que no resulta difícil convencer a la gente de protegerla . . . Las personas comprenden el beneficio como empresas y como miembros de la comunidad”.

Sebago Clean Waters trabaja para garantizar la protección del 25 por ciento de la cuenca del lago Sebago, y ha comenzado a implementar proyectos que incluyen la conservación del Tiger Hill Community Forest. Crédito: Jerry y Marcy Monkman/ EcoPhotography.



construir capacidad de US\$ 350.000 de U.S. Endowment for Forestry and Communities, el financiamiento privado y empresarial, y el compromiso de Portland Water District de aportar hasta el 25 por ciento del financiamiento de cada proyecto de conservación de cuencas que cumpla sus criterios, la coalición consiguió hace poco un premio de US\$ 8 millones del Programa de Asociación de Conservación Regional del USDA.

Las empresas locales también han hecho su aporte. En 2019, Allagash Brewing, de Portland, ofreció donar US\$ 0,1 de cada barril de cerveza que fabricara (un total de casi US\$ 10.000 al año). Allagash fue la primera de unas 10 empresas, incluidas otras cuatro cervecerías, que se unieron a la coalición. MaineHealth, una red de hospitales del estado, también acaba de unirse.

“La cuestión del agua potable es tan apremiante que no resulta difícil convencer a la gente de protegerla, sobre todo a las cervecerías, porque la cerveza es 90 por ciento agua”, dice Young. “Las personas comprenden el beneficio como empresas y como miembros de la comunidad”. Le sorprenden las razones por las que se unieron tantos socios. Muchos no lo hacen por su cuenta de resultados; les preocupa la sostenibilidad y quieren apoyar a las comunidades donde viven sus empleados.

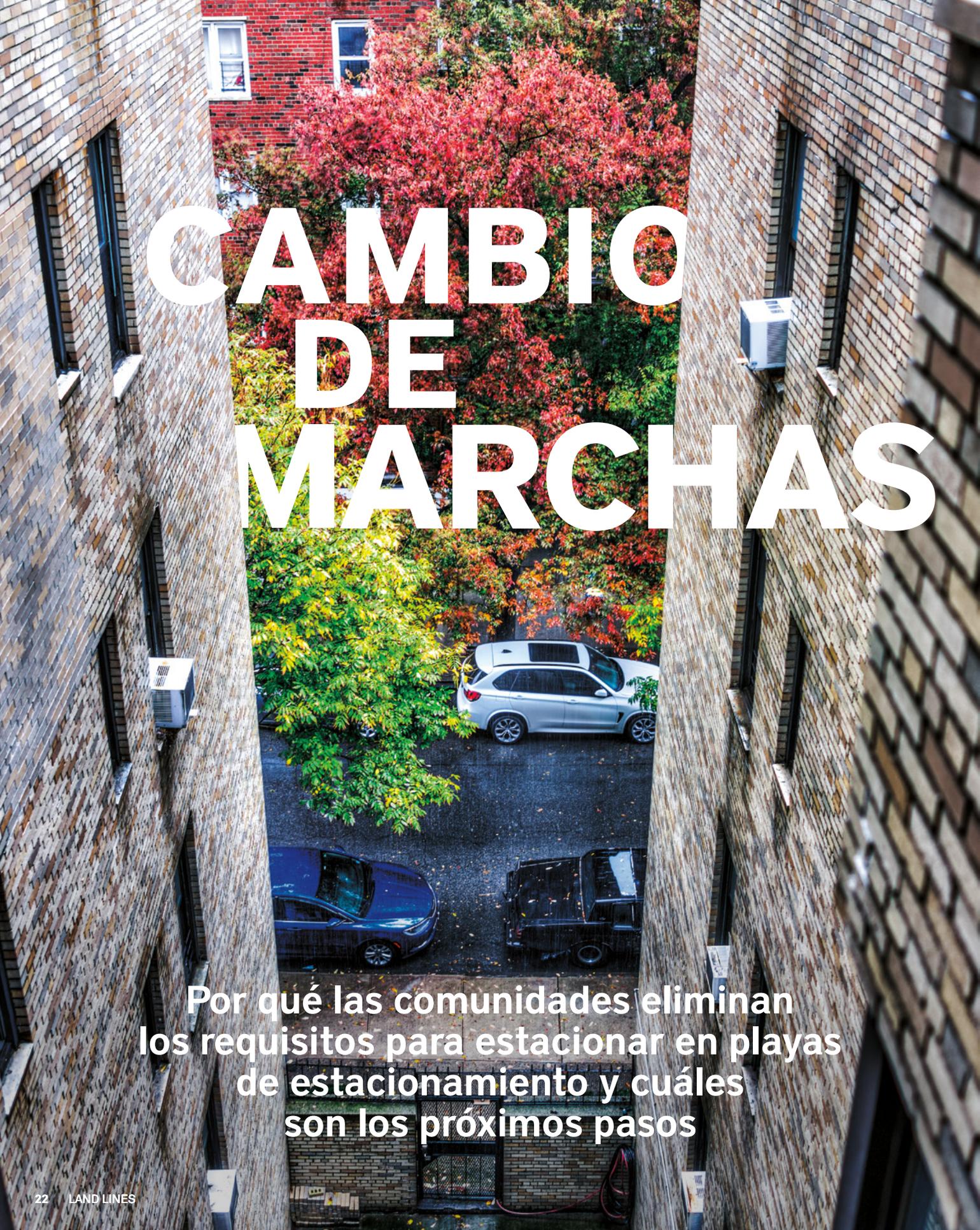
Sebago Clean Waters ha logrado mucho, pero sus socios son muy conscientes de la necesidad urgente de proteger este recurso relativamente prístino. Al fin y al cabo, conservar el suelo y el agua es más fácil que restaurarlos. Una vez que una fuente de agua limpia desaparece, es difícil recuperarla.

A medida que el modelo de fondos de agua se extiende, revela el verdadero potencial de las asociaciones río arriba y río abajo para lograr un cambio significativo. Esta labor no es sencilla ni inmediata, pero puede tener efectos positivos duraderos en las cuencas y comunidades de todo el mundo. Meyer dijo que el modelo es muy prometedor: “Es increíble ver hasta dónde puede llegar una asociación fundada en la confianza”. 

Heather Hansman es una periodista de Colorado y la autora del libro *Downriver*. Es guía registrada en Maine y una apasionada de los ríos del estado.

REFERENCIAS

- Abell, Robin, Nigel Asquith, Giulio Boccaletti, Leah Bremer, Emily Chapin, Andrea Erickson-Quiroz, Jonathan Higgins, Justin Johnson, Shiteng Kang, Nathan Karres, Bernhard Lehner, Rob McDonald, Justus Raepple, Daniel Shemie, Emily Simmons, Aparna Sridhar, Kari Vigerstøl, Adrian Vogl y Sylvia Wood. 2017. “Beyond the Source: The Environmental, Economic, and Community Benefits of Source Water Protection”. Arlington, VA: The Nature Conservancy.
- Daigneault, Adam y Aaron L. Strong. 2018. “An Economic Case for the Sebago Watershed Water & Forest Conservation Fund”. Preparado para The Nature Conservancy por el Centro para Soluciones Sostenibles Senador George J. Mitchell de la Universidad de Maine. Orono, ME: la Universidad de Maine.
- Levitt, James N. y Chandni Navalkha. 2022. *From the Ground Up: How Land Trusts and Conservancies Are Providing Solutions to Climate Change*. Informe de enfoque en políticas. Cambridge, MA: Instituto Lincoln de Políticas de Suelo.
- McDonald, Robert y Daniel Shemie. 2014. “Urban Water Blueprint: Mapping Conservation Solutions to the Global Water Challenge”. Arlington, VA: The Nature Conservancy.
- Richter, Brian. 2016. *Water Share: Using Water Markets and Impact Investment to Drive Sustainability*. Arlington, VA: The Nature Conservancy.
- Sargent, Jessica. 2022. “Sebago Source Protection: Collaboration, Conservation, and Co-Investment in a Drinking Water Supply”. Caso de estudio. Junio. Cambridge, MA: Instituto Lincoln de Políticas de Suelo.
- TNC (The Nature Conservancy). 2012. “Water Funds: Conserving Green Infrastructure”. Arlington, VA: The Nature Conservancy.
- TNC (The Nature Conservancy). 2018. “Water Funds Toolbox”. <https://waterfundstoolbox.org>.

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

CAMBIO DE MARCHAS

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

Por *Catie Gould*

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

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

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

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

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

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

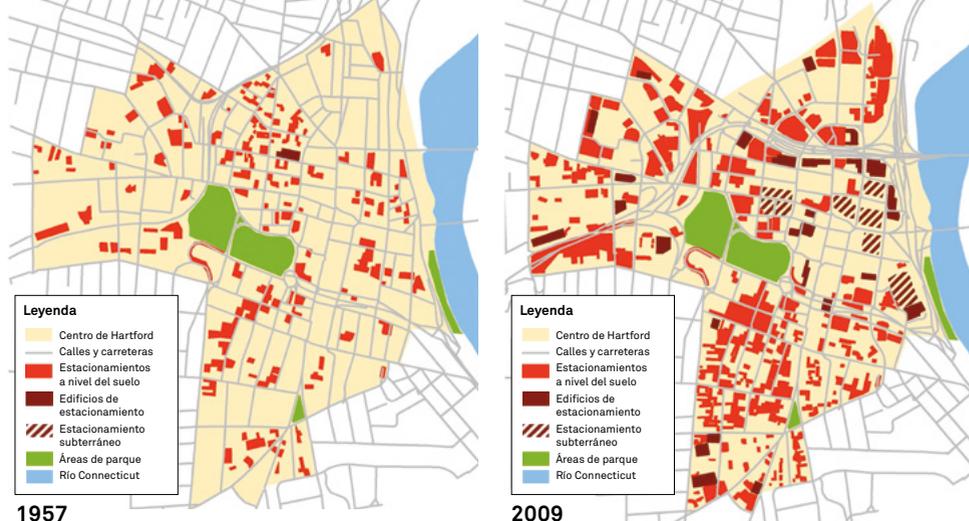
Pero hay buenas noticias: de todos los problemas que le generó la zonificación tradicional a las comunidades, los requisitos de estacionamiento son los más sencillos de resolver, dijo Sara Bronin, expresidenta de la Comisión de Planificación y Zonificación de Hartford, Connecticut. Bronin ocupaba el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

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

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

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

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



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

Hartford da el ejemplo

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

Los beneficios de un cambio en toda la ciudad

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Cuando las leyes hacen un giro en U

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

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

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

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

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

Alcance de la reforma

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



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

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

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

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



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

Comunidades sin requisitos mínimos de estacionamiento

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

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

Frenar el derroche de espacios de estacionamiento

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

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

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

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



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

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

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

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

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

La próxima ola de la reforma del estacionamiento

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

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

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

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

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

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

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

REFERENCES

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

A satellite night view of Earth, showing the curvature of the planet and a dense network of city lights glowing against the dark blue background of the night sky. The lights are concentrated in the lower half of the frame, suggesting a view of the Americas.

LO QUE PROMETEN LAS

MEGA REGIONES

Cómo la **ampliación a escala** podría
ayudar a combatir los principales desafíos
de la actualidad

Por Matt Jenkins

EN EL NORTE DE CALIFORNIA, tres agencias regionales que representan a unos 11 millones de personas se unen para abordar los problemas de planificación del transporte a largo plazo. En el noreste, una docena de estados colaboran en un esfuerzo por reducir las emisiones de gases de efecto invernadero. En otros lugares de los Estados Unidos, desde el suroeste hasta el medio oeste, los gobiernos y las organizaciones de las grandes áreas metropolitanas utilizan estrategias regionales para abordar los desafíos que atraviesan los límites jurisdiccionales.

Se trata de un enfoque que los planificadores fomentan desde hace tiempo, ya que las áreas metropolitanas estadounidenses en expansión parecían cada vez más destinadas a fusionarse. Jonathan Barnett recuerda haber asistido a una conferencia en Londres en 2004 y haber visto en una pantalla mapas del crecimiento urbano y el desarrollo regional previstos en los Estados Unidos. Por aquel entonces, Barnett era el director del Programa de Diseño Urbano de la Universidad de Pensilvania. Él y sus colegas habían estado reflexionando sobre las implicaciones de las proyecciones de la Oficina del Censo; según estas, la población de los Estados Unidos podría aumentar un 50 por ciento o más para el 2050, un incremento de más de 100 millones de personas.

“Lo que les llamó la atención a todos los presentes fue que en los mapas se observaba un patrón de a dónde se concentrarían esas personas”, dice Barnett. “[Estos patrones urbanos] se pueden ver desde el espacio y es como mirar las estrellas y ver Orión y Sagitario. Nos dimos cuenta de que estaba ocurriendo algo importante”.

Bob Yaro también estaba presente ese día. “Podías ver que, en todo el país, los suburbios de una región metropolitana se fusionaban con los suburbios de la siguiente”, recuerda Yaro, que por

aquel entonces dirigía la Regional Plan Association mientras daba clases en la Universidad de Pensilvania. “Físicamente, estos lugares se integraban entre sí. Cuando observamos las tendencias económicas y demográficas, se podía ver que la vida de estas ciudades y áreas metropolitanas se estaba fusionando con la de sus vecinos”.

No era la primera vez que los geógrafos y los planificadores notaban que las áreas metropolitanas vinculadas pueden compartir economías, sistemas de recursos naturales, infraestructuras, historia y cultura. Pero a principios del s. XXI, el alcance y el ritmo del fenómeno alcanzaron nuevos niveles en los Estados Unidos.

Poco después de la conferencia de Londres, Armando Carbonell (que se jubiló del Instituto Lincoln este año tras dirigir su programa de planeamiento urbano por más de dos décadas) le dio al fenómeno un nombre que se mantendría: megarregiones.

Un grupo de planificadores, entre los que se encuentran Yaro y Barnett, retomó la causa de las megarregiones con el argumento de que estas zonas urbanas tienen una gran importancia a nivel nacional. “Más de 8 de cada 10 estadounidenses viven en estos lugares y representan el 90 por ciento de la economía del país”, dice Yaro. “Entonces está claro que, si estos lugares no prosperan ni operan a su capacidad máxima, la economía y la habitabilidad del país se verán afectadas”.

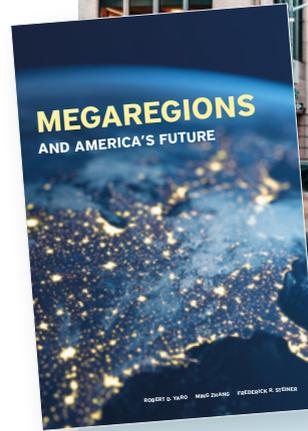
“Más de 8 de cada 10 estadounidenses viven en estos lugares y representan el 90 por ciento de la economía del país. Entonces está claro que, si estos lugares no prosperan ni operan a su capacidad máxima, la economía y la habitabilidad del país se verán afectadas”.

Qué constituye una megarregión

Durante más de un siglo, la región densamente poblada que se extiende desde Boston hasta Washington, DC, atrajo la atención de los geógrafos. En su libro de 1915 *Cities in Evolution*, Patrick Geddes designó al desarrollo urbano que se extiende desde Boston hasta Nueva York con el no muy atractivo término “conurbación”. En 1961, el geógrafo francés Jean Gottman se refirió a la región como “mega-ló-polis”. En 1967, Herman Kahn eligió un término que también carecía de encanto, “BosWash”.

Pasaron otras tres décadas hasta que este fenómeno que supera fronteras comenzó a recibir una atención académica más generalizada, pero en los últimos 20 años el ritmo se aceleró cuando la Universidad de Pensilvania, el Instituto Lincoln y otros comenzaron a trabajar para ayudar a que las personas comprendan qué son las megarregiones y cómo funcionan.

Las definiciones de qué constituye exactamente una megarregión varían; en general, se considera que es una economía regional que claramente se extiende más allá de un área metropolitana individual. “Pienso a las megarregiones como una forma de pensar en el espacio, más que como algo real”, dice Carbonell. “Las pienso como una construcción y una herramienta, [pero] las megarregiones no son fijas y cambian”.

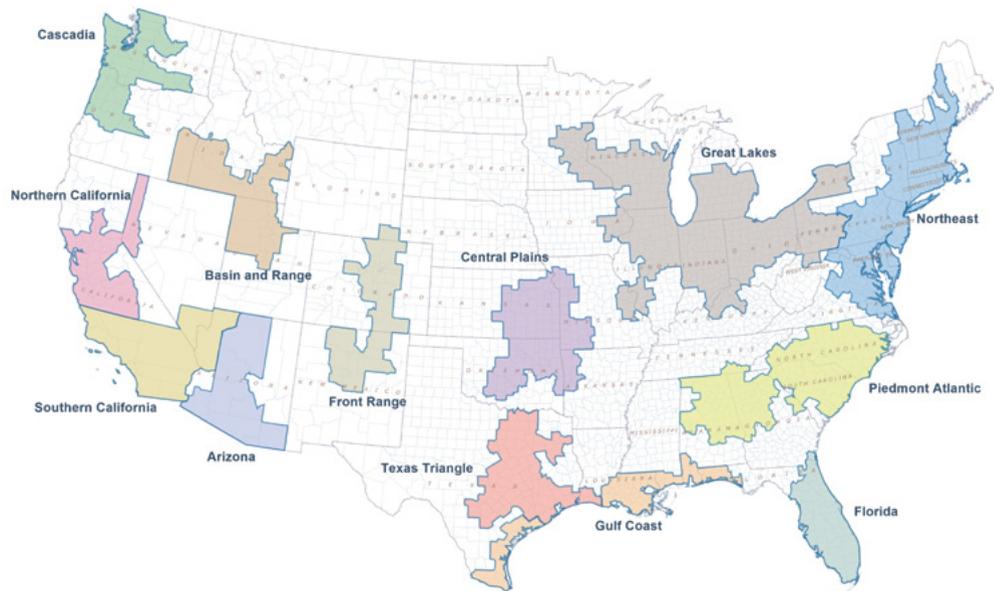


Crédito: Drazen via iStock.

Esta primavera, el Instituto Lincoln publicó *Megaregions and America's Future*, de Robert Yaro, presidente de la Alianza Ferroviaria del Atlántico Norte; Ming Zhang, director de Planificación Regional y Comunitaria en la Universidad de Texas en Austin; y Frederick Steiner, decano de la Facultad de Diseño Stuart Weitzman en la Universidad de Pensilvania. El libro sostiene que, si se administran de forma correcta y con creatividad, las megarregiones pueden mejorar la resiliencia ante el cambio climático, la gestión de recursos naturales, la competitividad económica y la equidad a nivel local, regional y nacional.

Obtenga más información en www.lincolninst.edu/publications/books/megaregions-americas-future.

Las 13 megarregiones estadounidenses identificadas en *Megaregions and America's Future*, el libro del Instituto Lincoln publicado recientemente. Crédito: Ming Zhang.



Los investigadores usaron diversos enfoques innovadores para identificar y delimitar las megarregiones. Un análisis se centra en los hábitos de movilización de más de 4,2 millones de estadounidenses para identificar megarregiones (Nelson y Rae 2016). En otro, se usan imágenes satelitales para identificar aglomeraciones urbanas iluminadas y contiguas en todo el mundo; luego, con un poco de la magia de Dr. Seuss, se les asignaron nombres como So–Flo, Chi–Pitts, Char–Lanta, Tor–Buff–Chester y Am–Brus–Twerp (Florida, Gulden y Mellander 2008). Para estimar la actividad económica de cada megarregión, ese estudio combinó las huellas de luz de las imágenes satelitales con datos de la población y el PIB, lo que permitió extrapolar un “producto regional con base en la luz”. También, mediante la cantidad de patentes registradas y autores científicos citados con frecuencia en cada megarregión se midió el nivel de innovación científica y tecnológica.

Hasta ahora, los investigadores han identificado alrededor de 40 megarregiones en todo el mundo (ver nota de recuadro). En *Megaregions and America's Future*, los autores se centran en 13 megarregiones en los Estados Unidos (ver mapa). Ellas son el venerable Noreste; el Piedemonte Atlántico, un cinturón en el sur que abarca partes de Georgia, Alabama, Tennessee, Carolina del Norte y Carolina del Sur; Florida; los Grandes Lagos; la Costa del Golfo; la Llanura Central; el Triángulo de Texas; el corredor de la Cordillera Front en Colorado; Basin and Range (Utah y Idaho); Cascadia (el noroeste del Pacífico desde Portland hasta Vancouver, BC); el norte de California, el sur de California y el Corredor del Sol de Arizona (Yaro, Zhang y Steiner 2022).

Muchas de estas megarregiones tienen economías que les permiten ubicarse entre las mejores economías nacionales del mundo. Por ejemplo, en 2018, la megarregión Noreste registró un PIB de US\$ 4,54 billones, que es más que el PIB de Alemania. El mismo año, el PIB de casi US\$ 1,8 billones de la megarregión del sur de California fue mayor que el de Canadá.

En muchos sentidos, una megarregión es una unidad de organización cada vez más espontánea y orgánica, una que presenta más oportunidades que las divisiones políticas tradicionales a las que trasciende.

MEGARREGIONES EN TODO EL MUNDO

Los académicos identificaron más de 40 megarregiones en todo el mundo, y hay otras en plena formación en China, India y el Sudeste Asiático. Entre las megarregiones ya establecidas, se encuentran las siguientes:

El Pentágono, Europa. Esta región, que se encuentra entre París, Londres, Hamburgo, Múnich y Milán, se identificó como centro económico y de transporte en 1999. Cubre alrededor del 20 por ciento del continente y es responsable del 60 por ciento de los resultados económicos. También se han aplicado y estudiado muchos otros modelos de megarregiones en Europa.

Tokaido, Japón. El corredor entre Tokio y Osaka alberga a más de la mitad de la población del país. Sus ciudades están unidas por la red ferroviaria de alta velocidad Shinkansen, que redujo el tiempo de viaje entre Tokio y Osaka de ocho horas a principios del s. XX a dos horas y media en la actualidad. El tren bala en desarrollo reducirá el tiempo de viaje a una hora.

Delta del Río de las Perlas, China. El área urbana más densamente poblada del mundo, el Delta del Río de las Perlas, incluye las ciudades de Guangzhou, Shenzhen y Hong Kong. El gobierno chino invirtió varios cientos de miles de millones de dólares en un tren de alta velocidad diseñado para mejorar las conexiones dentro de la región y entre el Delta del Río de las Perlas, el Delta del Río Yangtsé, la región alrededor de Pekín y Tianjín, y las megarregiones pujantes en las áreas costeras y del interior.

Un tren Shinkansen de alta velocidad en Japón.
Crédito: Yongyuan Dai vía iStock.



Colaborar para mitigar el cambio climático

Uno de los ejemplos más destacados de iniciativas exitosas que abarcan una megarregión es la Iniciativa Regional sobre los Gases de Efecto Invernadero (RGGI, por su sigla en inglés), un esfuerzo de cooperación para limitar y reducir las emisiones de dióxido de carbono del sector eléctrico en Nueva Inglaterra y el Atlántico Medio. Conocida de forma abreviada como “Reggie”, es el primer programa obligatorio de límite e intercambio de emisiones de gases de efecto invernadero del país y ahora abarca 12 estados.

A principios del s. XXI, los esfuerzos por establecer un marco nacional de límite máximo e intercambio de emisiones de gases de efecto invernadero estaban perdiendo impulso. En 2003, el entonces gobernador de Nueva York, George Pataki, envió una carta a los gobernadores de otros estados del noreste a fin de proponerles un esfuerzo bipartidista para combatir el cambio climático. En 2005, los gobernadores de Connecticut, Delaware, Maine, New Hampshire, Nueva Jersey, Nueva York y Vermont firmaron el acuerdo inicial para poner en marcha la RGGI. En 2007, se adhirieron Massachusetts, Rhode Island y Maryland.

“Creo que los estados que reconocieron que el cambio climático era un problema real tenían el deseo y la voluntad de asumir algún tipo de liderazgo”, dice Bruce Ho, que dirige el trabajo del Consejo de Defensa de los Recursos Naturales en la RGGI. “El cambio climático es un problema global, y tenemos que actuar, en la medida de lo posible, de forma coordinada. Pero, al mismo tiempo, se sabe que hay que empezar por algún lado”.

Incluso cuando los esfuerzos para combatir el cambio climático a nivel federal fracasaron, la RGGI se fortaleció y extendió. En 2014, los estados participantes redujeron el límite de emisiones en un 40 por ciento y se comprometieron a nuevas reducciones anuales. Luego, en 2017, los estados acordaron aspirar a un descenso aún más pronunciado de las emisiones y también a ampliar esos esfuerzos de reducción de emisiones hasta, al menos, el año 2030.



La Iniciativa Regional sobre los Gases de Efecto Invernadero, un programa de intercambio de carbono que abarca una docena de estados en el noreste, es un modelo para el país. Crédito: Jessica Russo/Consejo para la Defensa de los Recursos Naturales.

Desde que se puso en marcha la RGGI, las emisiones de las plantas de energía eléctrica han disminuido en más de un 50 por ciento (el doble que el descenso nacional durante el mismo período) y el programa ha recaudado más de US\$ 4.000 millones mediante la subasta de bonos de carbono. Ese dinero se invirtió en programas locales de eficiencia energética, energía renovable y otras iniciativas. Por ejemplo, Virginia dedica la mitad de sus fondos de la RGGI a programas de eficiencia energética para personas con bajos ingresos y destina el 45 por ciento a la preparación contra inundaciones y la mitigación del aumento del nivel del mar en las comunidades costeras.

Aunque no es inmune a las críticas, la RGGI es “uno de los primeros ejemplos de una iniciativa a escala megarregional que se mantuvo bastante bien”, dice Carbonell, y sigue ganando impulso. Aunque el entonces gobernador Chris Christie retiró a Nueva Jersey de la RGGI en 2012, el estado se reincorporó en 2020. Virginia se incorporó en 2021 y Pensilvania lo hizo este año. Los dirigentes de Carolina del Norte, alentados por una petición ciudadana de crear una reglamentación, están analizando la posibilidad de unirse también a la RGGI.

La esperanza del tren de alta velocidad

Uno de los desafíos principales de las megarregiones es cómo se desplaza la gente dentro de

ellas. Dado que las megarregiones pueden tener entre 480 y 1.290 kilómetros de extensión, exigen una forma de abordar el transporte que se ignoró en gran medida en los Estados Unidos.

“Son demasiado pequeñas para usar transporte aéreo de manera eficiente y demasiado grandes para moverse por las carreteras sin inconvenientes”, dice Yaro. “Además, los aeropuertos, el espacio aéreo y las conexiones de las autopistas interestatales de estos lugares están muy congestionados”.

Hacer énfasis nuevamente en el tren de alta velocidad, que puede alcanzar velocidades de más de 320 kilómetros por hora, ayudará a aliviar un sistema de transporte que está muy exigido en todo el país, dice Yaro, que ahora es presidente de la Alianza Ferroviaria del Atlántico Norte, un grupo que aboga por una “estrategia de desarrollo económico basada en el tren” de alta velocidad y alto rendimiento para Nueva York y Nueva Inglaterra. Además de reducir la congestión, el tren de alta velocidad puede reducir las emisiones y estimular el desarrollo económico, ya que conecta a las personas con puestos de trabajo y otras oportunidades en toda la región.

Hay muchos ejemplos en todo el mundo de sistemas ferroviarios de alta velocidad que tuvieron éxito. Por ejemplo, en Japón, la primera línea ferroviaria de alta velocidad del mundo (el famoso Shinkansen o tren bala) une Tokio, Nagoya y Osaka en una única megarregión. El sistema, que ahora transporta más de 420.000 pasajeros cada día de la semana, cumplirá 60 años de servicio en 2024. En Europa, nueve países operan ya con trenes de alta velocidad en más de 8.850 kilómetros de vías. Quizás ningún país adoptó el tren de alta velocidad con tanto entusiasmo como China. Desde 2008, el gobierno construyó un sistema que llega prácticamente a todos los rincones del extenso país con más de 37.820 kilómetros de vías que siguen extendiéndose.

En los Estados Unidos, la comprensión inicial del potencial de este concepto tardó en cobrar fuerza. En 1966, el senador estadounidense, Claiborne Pell de Rhode Island, propuso una línea de alta velocidad entre Boston y Washington en su libro *Megalopolis Unbound: The Supercity and the Transportation of Tomorrow*. En 2000, Amtrak

puso en marcha el servicio Acela entre Boston y Washington. Dado que alcanza los 240 kilómetros por hora, se considera un tren de alta velocidad, aunque solo alcanza ese máximo en unos 54 kilómetros de su recorrido total de 735. La velocidad media del Acela es de solo 112 kilómetros por hora.

En otras regiones se analizaron o se pusieron en marcha planes para construir un tren de alta velocidad interurbano; la Texas Central Line conectaría Dallas y Houston, mientras que el proyecto Brightline West uniría el sur de California con Las Vegas. En otros lugares de California, se está construyendo una línea ambiciosa que conectará San Francisco y Los Ángeles, con una segunda fase que ampliará el recorrido hacia el norte hasta Sacramento y hacia el sur hasta San Diego. Pero los desafíos relacionados con el financiamiento, la política y la logística hicieron que los planes del tren de alta velocidad apenas estén en la primera etapa.

Las primeras versiones del proyecto de ley de infraestructura del año pasado incluían US\$ 10.000 millones para el tren de alta velocidad, pero el presupuesto se recortó durante las negociaciones. Mientras los defensores de este proyecto siguen presionando para que se realicen inversiones federales significativas para una red de alta velocidad, las megarregiones también pueden beneficiarse de las inversiones en los

Miembros de la campaña “I Will Ride”, que les enseña a los estudiantes sobre el tren de alta velocidad en California, en una competencia STEM en la primavera de 2022. Crédito: Autoridad de Trenes de Alta Velocidad de California.



sistemas existentes, o de un “ferrocarril suficientemente rápido”, como lo denomina Barnett en su libro *Designing the Megaregion*: “Se pueden realizar muchas mejoras en el transporte de forma incremental para darle una estructura mucho mejor a las megaregiones en evolución” (Barnett 2020).

Compartir soluciones en California

La megaregión del norte de California se extiende por ciudades del Área de la Bahía de San Francisco, Sacramento y el Valle de San Joaquín. La región experimentó un aumento espectacular de los desplazamientos desde comunidades del interior, como Tracy y Stockton, hacia los puestos de trabajo en el Área de la Bahía, y tiene uno de los tiempos promedio de desplazamiento más largos del país.

“Al principio nos costó enfocarnos”, dice Corless. Sin embargo, de a poco, las entidades que participaban comenzaron a hacerse una pregunta simple: “¿Cuáles son nuestras fortalezas cuando estamos unidos?”.

James Corless dirige el Consejo de Gobiernos del Área de Sacramento, pero antes trabajó para la Comisión de Transporte Metropolitano, la agencia responsable de la planificación y el financiamiento del transporte regional en el Área de la Bahía. Dice que, a mediados de la década de 2000, las agencias regionales empezaron a considerar las ciudades ubicadas desde el Área de la Bahía hasta Sacramento como una megaregión emergente, y le dieron un nombre que la situaba directamente junto a lugares como So–Flo y Char–Lanta. “De hecho, acuñamos el nombre ‘San Framento’”, dice Corless. “Todo el mundo lo odiaba, pero captó la atención de la gente”.

En 2015, la Comisión de Transporte Metropolitano, el Consejo de Gobiernos del Área de Sacramento y el Consejo de Gobiernos de San Joaquín firmaron un memorándum de

entendimiento a fin de crear un grupo de trabajo para la megaregión. Su objetivo era colaborar en cuestiones que trascendieran las fronteras de los 16 condados y las 136 ciudades a las que representaban colectivamente.

El esfuerzo tardó en cobrar impulso, precisamente por la extensión de la megaregión. “Veía que aparecían reuniones de la megaregión en mi calendario y que luego se cancelaban”, dice Corless. “Para que se reunieran los funcionarios electos de estos 16 condados, se necesitaba un día entero de viaje”.

La llegada de la COVID-19 implicó que se realizaran actividades gubernamentales a través de Zoom, lo que ayudó a salvar esas distancias y dio impulso al esfuerzo. “Al principio nos costó enfocarnos”, dice Corless. Sin embargo, de a poco, las entidades que participaban comenzaron a hacerse una pregunta simple: “¿Cuáles son nuestras fortalezas cuando estamos unidos?”.

A finales de 2021, el grupo de trabajo de la megaregión anunció una lista de una docena de proyectos centrados en el transporte, desde mejoras en las autopistas, hasta la ampliación de tres líneas ferroviarias regionales. El sistema ferroviario de alta velocidad de California, que está en construcción (pero lejos de estar terminado) no contribuye demasiado a los planes del grupo de trabajo, dice Corless. “No tengo ninguna duda de que el tren de alta velocidad será un cambio radical”, afirma. Pero, “si pudiéramos conseguir un ferrocarril fiable de velocidad media, lo aceptaríamos”.

De hecho, gran parte del esfuerzo megaregional se trata más de lo cotidiano que de los grandes proyectos de infraestructura. Los socios se centran en integrar los planes regionales y sincronizar los ciclos de planificación a largo plazo. “Dado que gran parte del transporte e incluso los mercados de viviendas están entrelazados”, dice Corless, “si pensamos en los próximos 25 años, tenemos que estar en sincronía”.

El concepto de megaregiones está asentándose, afirma Corless, de la misma manera que el surgimiento de las organizaciones de planificación metropolitana ayudó a afrontar los desafíos nuevos en la década de 1960. “Una vez que las ciudades estadounidenses se suburbanizaron,

no se podía esperar que la ciudad central lo hiciera todo”, dice. “La gente se movía más, las economías habían crecido y los problemas trascendían los límites locales de la ciudad y el condado”.

Impulsar las megarregiones

¿Qué hace falta para que el concepto de megarregión (que básicamente busca incluir a esas organizaciones de planificación metropolitana en un grupo más grande) empiece a formar parte de la conciencia pública y el ámbito político?

Bob Yaro cree que una de las respuestas es la crisis climática, que podría empujar a las regiones a trabajar juntas de maneras nuevas. “Creo que hace falta una crisis para que haya un cambio grande en este país”, dice Yaro. “Hay historias sobre condados enteros que se quedan sin agua y eso solo va a empeorar. [Para abordar] el problema del clima, se necesitan estrategias de adaptación y mitigación, que probablemente sean más eficaces a nivel de la megarregión”.

Algunos ejemplos de cómo puede funcionar ese tipo de colaboración son la iniciativa de la RGGI en el noreste y la crisis actual del agua en el desierto del suroeste. Paradójicamente, allí las situaciones difíciles han propiciado una conexión más cercana. Las comunidades y los gobiernos observaron a sus vecinos y se dieron cuenta de que pueden hacer más cosas juntos.

Históricamente, los siete estados de los EE.UU. que dependen del agua del río Colorado, junto con México, han tenido una relación extremadamente conflictiva. Sin embargo, mientras los titulares recientes alertan sobre una catástrofe hídrica inminente, las partes llevan más de 20 años colaborando silenciosamente en acuerdos destinados a minimizar la vulneración colectiva que podrían sufrir. Un sentimiento de asociación, por más mínimo y propenso a tensiones continuas que sea, ha reemplazado la antigua perspectiva más cerrada hacia el río.

A medida que las regiones metropolitanas se unen y los desafíos globales aumentan, un creciente sentimiento de destino compartido con vecinos históricamente distantes podría ayudar

a abordar todo tipo de problemas que antes parecían insuperables.

“Creo que una de las cosas que tenemos que hacer es redefinir el concepto de ‘hogar’, y el suroeste es el ejemplo más claro de por qué hay que hacerlo”, afirma Yaro. “Se trata de redefinir el hogar a esta escala mayor. Los límites finales dependerán del sentido de asociación de cada comunidad con sus vecinos, pero el lugar no prospera a menos que nosotros lo hagamos”. □

Matt Jenkins es un escritor independiente que colaboró con *New York Times*, *Smithsonian*, *Men's Journal* y muchas otras publicaciones.

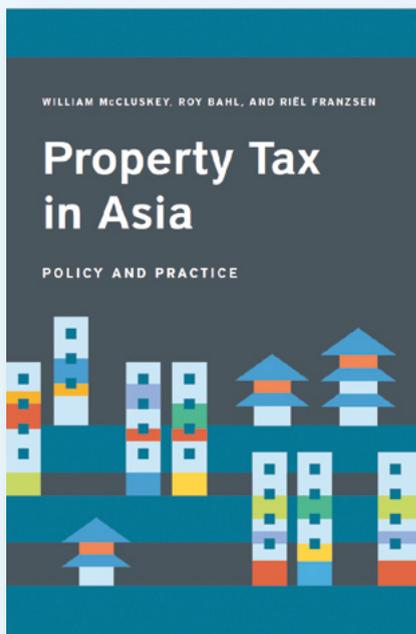


Signatarios del Plan de Contingencia contra la Sequía de la Cuenca del Río Colorado, que representan al gobierno de los EE.UU. y los estados en la región, se reúnen en la represa Hoover en 2019. A medida que el cambio climático acelera las amenazas al río, aumentan los esfuerzos de colaborar en la región. Crédito: Oficina de Reclamación de EE.UU.

REFERENCIAS

- Barnett, Jonathan. 2020. *Designing the Megaregion: Meeting Urban Challenges at a New Scale*. Washington, DC: Island Press.
- Florida, Richard, Tim Gulden y Charlotta Mellander. 2008. “The Rise of the Mega-Region”. *Cambridge Journal of Regions, Economy and Society* 1(3): 459–476.
- Nelson, Garrett Dash y Alasdair Rae. 2016. “An Economic Geography of the United States: From Commutes to Megaregions”. *PLOS ONE*. 30 de noviembre.
- Yaro, Robert D., Ming Zhang y Frederick R. Steiner. 2022. *Megaregions and America's Future*. Cambridge, MA: Instituto Lincoln de Políticas de Suelo.

Impuesto predial en Asia: política y práctica



Septiembre de 2022/Tapa blanda/US\$ 60
552 páginas/ISBN: 978-1-55844-423-2

[www.lincolnst.edu/publications/
books/property-tax-in-asia](http://www.lincolnst.edu/publications/books/property-tax-in-asia)

Property Tax in Asia (Impuesto predial en Asia) es el último título de una serie de libros del Instituto Lincoln en la que se analiza la tributación inmobiliaria en distintos continentes. También conforman la serie *Property Tax in Africa (Impuesto predial en África)* (2017) y *Property Tax Systems in Latin America and the Caribbean (Sistemas del impuesto predial en América Latina y el Caribe)* (publicado en español, 2016).

Editado por William McCluskey, Roy Bahl y Riël Franzsen

El impuesto a la propiedad inmobiliaria tiene un gran potencial como fuente de renta para los gobiernos locales en Asia, pero su implementación no ha sido equitativa. El libro nuevo del Instituto Lincoln, *Property Tax in Asia: Policy and Practice* brinda el primer análisis integral del rendimiento de este instrumento fiscal fundamental en el continente más grande del mundo.

Este libro, escrito por un equipo de expertos líderes y editado por William McCluskey, Roy Bahl y Riël Franzsen, brinda un análisis comparativo y recomendaciones detalladas para académicos y gestores de políticas. Contiene 13 estudios de caso detallados sobre esta región, que es el hogar de casi la mitad de la población mundial, y brinda el análisis más completo a la fecha de las leyes, las prácticas administrativas, las propuestas de reforma, la tecnología y los debates políticos que dan forma a la tributación inmobiliaria en países de todos los tamaños y niveles de ingresos.

“Mediante los casos de estudio de estos 13 países y regiones, se descubrió que los métodos para modernizar el impuesto a la propiedad inmobiliaria varían en gran medida, por ejemplo, en cómo se aprovecha la ventaja que brinda la tributación como medida para aumentar la renta y convertirla en un instrumento para racionalizar la política de uso del suelo y fomentar la equidad social”, escriben los editores.

En el libro, se pone de manifiesto que, por lo general, los países más ricos, como Japón, Corea y Singapur, tienen sistemas de tributación inmobiliaria que

funcionan correctamente, aunque se enfrentan a desafíos, como la falta de información sobre la propiedad de las cada vez más numerosas viviendas abandonadas de Japón. En China y Vietnam, donde no se permite la propiedad privada del suelo, los gobiernos locales recurren en gran medida a tarifas por uso del suelo que se cobran por única vez, pero son menos confiables y estables que los impuestos que se recaudan en forma continua. Además, muchas áreas de menores ingresos se enfrentan a bases imponibles reducidas, subvaluación de los bienes inmuebles, incumplimiento y desafíos políticos. El libro, que reconoce que las condiciones varían mucho, recomienda diez direcciones para la reforma, desde aclarar las funciones gubernamentales hasta aprovechar el poder de la tecnología de la información.

William McCluskey es profesor extraordinario en el African Tax Institute de la Universidad de Pretoria, Sudáfrica.

Roy Bahl es profesor distinguido emérito de Economía y decano fundador de la Andrew Young School of Policy Studies de la Universidad Estatal de Georgia. También es profesor extraordinario de Economía en el African Tax Institute de la Universidad de Pretoria.

Riël Franzsen es profesor y director del African Tax Institute de la Universidad de Pretoria, en donde se desempeña como presidente del área de Investigación Sudafricana en Políticas de Impuestos y Gobernanza.

“Este es un libro de consulta y una lectura obligatoria para todos aquellos interesados en la generación de renta, en especial en esta época de obligaciones fiscales . . . el libro brinda lecciones valiosas para académicos, gestores de políticas y profesionales de la industria”.

– **Deborah Wetzel**, ex directora sénior de Gobernanza, Banco Mundial; miembro sénior de Gobernanza, Institute for State Effectiveness



El Instituto Lincoln trabaja con el Servicio de Suelo Estatal del Ministerio de Justicia en **Riga, Letonia**, para brindar asistencia experta sobre problemas de tributación inmobiliaria, como la valuación masiva, la exención fiscal para bienes inmuebles y la tributación como herramienta de políticas de suelo. El impuesto a la propiedad inmobiliaria de Letonia es una forma de tributación del valor del suelo, que impone diferentes tarifas para el suelo y los edificios. El Instituto Lincoln presentó los enfoques estadísticos para la valuación del suelo del Servicio de Suelo Estatal ante audiencias internacionales interesadas en estimar los valores del suelo en áreas urbanizadas en las que las ventas del suelo vacante son escasas.



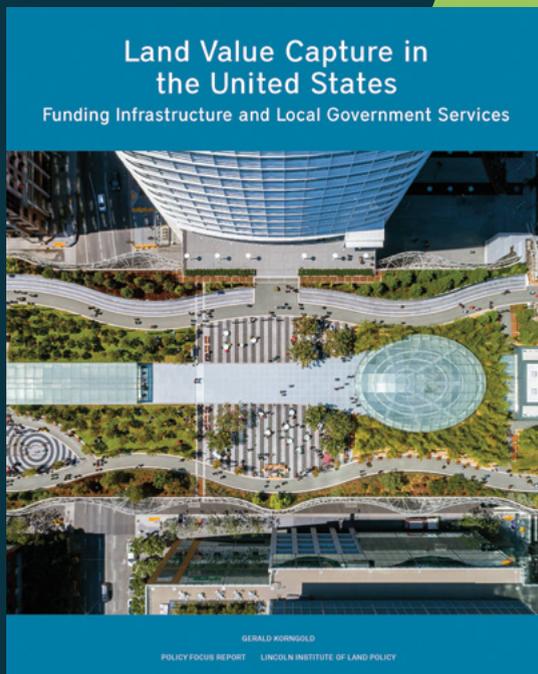
Para obtener más información acerca del trabajo del Instituto Lincoln sobre el impuesto a la propiedad inmobiliaria, visite www.lincolnst.edu/efficient-equitable-tax-systems.

Crédito: Alla Tsyganova via iStock/Getty Images Plus.

Land Lines
113 Brattle Street
Cambridge, MA 02138-3400 USA

RETURN SERVICE REQUESTED

¡DISPONIBLE!



Por Gerald Korngold

“Esta idea llevará a que los gestores de políticas y las partes interesadas piensen nuevas maneras de aprovechar el desarrollo inmobiliario para entregar bienes sociales importantes”.

– Brian Golden, exdirector,
Agencia de Planificación y Desarrollo de Boston

www.lincolninst.edu/publications/value-capture-united-states-report