



REVUELO EN EL PATIO TRASERO

¿Podrán las viviendas inclusivas superar el punto muerto de YIMBY?

Por Anthony Flint

EN LOS ESCASOS AÑOS que pasaron desde que el movimiento Yes in My Back Yard (Sí en mi patio trasero) apareció en escena en las ciudades de Estados Unidos, el mantra del movimiento YIMBY ha sido constante: superar las barreras normativas y permitir a los desarrolladores construir más viviendas. Según esta postura, las leyes de oferta y demanda tomarán el control y los precios terminarán por bajar. Pero la oposición al movimiento ha sido fuerte, ya que los activistas de las comunidades han advertido que el incremento de desarrollos en realidad empeora las cosas. Les preocupa, y con algo de razón, que los cambios en zonificación que defiende YIMBY solo proponen acelerar el aburguesamiento y el desplazamiento, y producen un daño desproporcionado para las familias de bajos ingresos y las comunidades de color.

El año pasado, estas preocupaciones bastaron para malograr una ley de California respaldada por YIMBY que habría acelerado la producción de viviendas multifamiliares cerca de estaciones de tránsito. Las coaliciones de familias de bajos ingresos y defensores de la justicia social denunciaron el enfoque procrecimiento en términos cada vez más severos, y anunciaron que en algunos barrios en transición podría ser mejor detener las construcciones nuevas en general.

La controversia se agitó aun más cuando los críticos del movimiento YIMBY afirmaron que este se inclina demasiado por los jóvenes y blancos como para comprender o abordar con

efectividad las realidades de vivienda a las que se enfrentan los residentes de los barrios en transición. Al mismo tiempo, de las investigaciones surgieron dudas sobre la premisa misma de que el mercado puede resolver el desafío de la asequibilidad.

En medio de esta situación embrollada, empezó a surgir un posible compromiso, gracias a los gestores de políticas más vanguardistas: cada vez más ciudades formalizan el requisito de que los nuevos desarrollos residenciales incluyan un porcentaje de viviendas asequibles, en una política conocida como viviendas inclusivas. Los principios de captura de valor territorial conforman la base para dichas exigencias de asequibilidad; así, el público puede recuperar parte del aumento de valor inmobiliario del que disfrutaron los propietarios como resultado de las medidas gubernamentales, tales como la re zonificación.

“[La mejora de zonificación] genera mucho valor. Hay un común acuerdo sobre esto”, dice Rick Jacobus, jefe de Street Level Advisors en Oakland, California, quien escribió *Inclusionary Housing: Creating and Maintaining Equitable*

El mantra del movimiento *Yes in My Backyard* ha sido constante: superar las barreras normativas y permitir a los desarrolladores construir más viviendas. Según esta postura, las leyes de oferta y demanda tomarán el control y los precios bajarán. Pero la oposición al movimiento ha sido fuerte.

La investigación sobre las reformas de zonificación en Chicago y otras ciudades confirma que la relación entre la oferta y la asequibilidad no es para nada sencilla. Crédito: Razvan Sera/EyeEm/Getty Images

Communities (Viviendas inclusivas: crear y mantener comunidades equitativas) para el Instituto Lincoln (Jacobus 2015). Jacobus indica que, con los requisitos de asequibilidad, las comunidades “pueden recuperar ese valor y convertirlo en ayuda para el público, además de beneficiar a las personas que, de otro modo, no se beneficiarían con el desarrollo inmobiliario, y que de hecho han sufrido por esto en el pasado”.

Esta reformulación del paradigma del desarrollo urbano (la noción de que, cuando el gobierno abre las posibilidades a más construcciones, el público puede esperar algo a cambio) se convirtió en la base para la creación de coaliciones incipientes desde Seattle hasta Minneapolis y más allá. Dentro del movimiento YIMBY, algunos siguen considerando a los requisitos de viviendas inclusivas como otra barrera que obstaculiza el aumento de oferta de viviendas. Pero otros dicen que esta nueva forma de pensar en la relación entre constructores, gobierno y vecindarios puede ser la clave para superar el punto muerto, y que podría ser un paso más hacia la construcción de ciudades donde todos puedan vivir.

Nacido de la oposición

En ciudades costosas, como Seattle o Boston, la crisis de asequibilidad de viviendas ya está llegando a un punto en el que incluso las personas de ingresos medios y altos se ven superadas. Como resultado, la energía política se extiende más allá de los defensores de viviendas asequibles de siempre e incluye nuevos interesados, de los cuales muchos se centran en la zonificación y otras barreras normativas del desarrollo. Estas son las personas que se organizaron bajo el lema Yes in My Backyard (Sí en mi patio trasero), o YIMBY. Se trata de un movimiento antagonista

La captura de valor territorial es un enfoque de políticas que les permite a las comunidades recuperar y reinvertir los incrementos en el valor de la tierra que surgen de la inversión pública y de otras medidas del gobierno. Tiene sus orígenes en la noción de que las acciones públicas deben generar un beneficio público.



Los defensores de YIMBY se convocaron para protestar en San Francisco en apoyo del proyecto de ley del Senado (SB) 827, en 2018. El proyecto de ley habría acelerado la producción de viviendas multifamiliares cerca de estaciones de tránsito. Crédito: Jef Poskanzer/Flickr CC BY-NC 2.0

a quienes se oponen al desarrollo en sus vecindarios, una mentalidad, o incluso un movimiento organizado, que hace mucho se conoce como Not in My Backyard (No en mi patio trasero), o NIMBY.

El movimiento YIMBY nació en Europa y Canadá, y se podría decir que en Estados Unidos empezó a ganar ímpetu en San Francisco, cuando los *millennials* y los involucrados en la pujante industria tecnológica se frustraron por la falta de oferta de nuevas viviendas (ver Figura 1, página 17). YIMBY captó la atención nacional el año pasado con una ley escrita por un grupo de California y respaldada por dinero de Silicon Valley, por la cual las ciudades deberían permitir desarrollos con mayor densidad cerca de rutas de tránsito, sin importar la zonificación local.

Si bien ahora está retrocediendo, el movimiento YIMBY en sí nació de la oposición. Desde que las ciudades de todo el país comenzaron a renacer en los 80, el redesarrollo de población en terrenos vacíos de vecindarios urbanos establecidos se vio obstaculizado por zonificaciones y códigos anticuados, normativas intrincadas, requisitos onerosos, como estacionamiento extensivo fuera de las calles y la llamada zonificación excluyente, que favorece a los terrenos grandes y desalienta la construcción de viviendas multifamiliares. El movimiento YIMBY nació, en gran parte, de la frustración generada por la negativa de los barrios a las nuevas ofertas de viviendas.

Con frecuencia, los residentes arraigados de todas las tendencias políticas, se resistieron con

obstinación a ver cambios en su entorno, y adoptaron las barreras normativas (todas las vallas que tenían que saltar los desarrolladores) como una protección muy necesaria. “Se preocupan por la vista, el tráfico y el estacionamiento, y por que un nuevo sector demográfico llegue a su comunidad”, dice Mary Lydon, consultora de vivienda en San Diego, donde hace poco el alcalde Kevin Faulconer anunció que desea ser el primer alcalde del movimiento YIMBY. Lydon dice que, ante la mera propuesta de aumentar la densidad en las bandas de tránsito, la gente “se pone histórica”.

Los economistas y expertos en políticas de suelo han documentado la dinámica de NIMBY en detalle. William Fischel, de Dartmouth College, autor de *The Homevoter Hypothesis (La hipótesis del votante que defiende su vivienda, Fischel 2001)* y *Zoning Rules! (¡La zonificación es lo mejor!, Fischel 2015)*, demuestra que la preocupación por los valores de la propiedad individual generaba gran parte de la resistencia a un mayor crecimiento. Edward Glaeser, profesor en la Universidad de Harvard, ilustra en *Triumph of the City (Triunfo de la ciudad)* y muchos artículos cómo las normativas sobre el uso del suelo, la zonificación excluyente e incluso la conservación histórica restringen a las economías urbanas porque no hay viviendas suficientes para los trabajadores (Glaeser 2011).

Según investigaciones en cuatro ciudades prósperas de Texas (Dallas, Houston, San Antonio y Austin), las viviendas de Austin encarecieron más rápidamente que en las otras áreas metropolitanas. El factor característico fue que, en comparación, Austin tenía normativas y requisitos para permisos más extensos que desalentaban el incremento de densidad o generaban más demoras en la construcción (Shannon 2015).

Los defensores de YIMBY afirmaban que, si se agregaban más viviendas y se absorbía la demanda de ese producto, los precios bajarían; es una regla económica básica. Argumentaban que incluso las viviendas de lujo podrían tener un efecto positivo, con un proceso llamado “filtrado”: los residentes más pudientes que se mudan a un penthouse nuevo del centro liberan una casa grande antigua en la periferia, que a su

vez libera una casa de tres plantas en la misma calle y fomentará la reducción del alquiler.

El mantra de construir, construir y construir también se reforzó con un argumento medioambiental: las ciudades tienen la obligación de agrupar la altura y la densidad en estaciones de tránsito para reducir las emisiones de carbono. Dan Bertolet, investigador sénior del Instituto Sightline en Seattle, una organización investigadora que promueve el medioambiente y la igualdad en la región del Noroeste del Pacífico, dice que la combinación de cambio climático y la crisis de asequibilidad representan una emergencia nacional.

“Debemos concentrarnos en la situación general: las ciudades como Seattle necesitan agregar cuantas viviendas [puedan] lo más rápido posible. Parece que la gente se queda con cuán justo es eso . . . que los propietarios y los desarrolladores nadan en oro”, dice. La ola de empleos tecnológicos en ciudades como esta se debería considerar un “regalo”, dice, que terminará por ayudar a toda la ciudad.



Las nuevas construcciones residenciales en ciudades como Seattle incluyen cada vez más requisitos para que los desarrolladores reserven una parte del proyecto para viviendas asequibles. Crédito: Ajay Suresh/Flickr CC BY-NC 2.0

“Los desarrolladores construyen, la oferta aumenta, los precios comienzan a decantar (y esto sucede ahora en Seattle, el costo del alquiler disminuyó), y los desarrolladores se detienen porque ya no pueden hacer dinero. Los gobiernos de las ciudades deberían reducir todos los costos normativos y todo lo que puedan controlar para que los desarrolladores puedan continuar, y así reducir el alquiler de referencia todo lo posible, antes de que se detengan”, dice Bertolet.

“La gente dice que con la construcción de toda esta oferta no se soluciona el problema [de asequibilidad], y es cierto”, dice, y destaca que las familias de bajos ingresos seguirán necesitando subsidios y formas de viviendas públicas. “Pero si construyes todo lo que puedes, reduces el problema adicional de subsidios. ¿Quién no querría lograr eso? Todos sabemos que es muy caro construir viviendas públicas”.

El experimento en California

A pesar de su aparente lógica, el movimiento YIMBY sufrió un revés importante el año pasado, cuando la ley de California que aceleraba el aumento de densidad en las estaciones de tránsito, la SB 827 del senador estatal de San Francisco Scott Wiener, no avanzó más allá del comité. Los defensores tradicionales de las viviendas asequibles, preocupados por el aburguesamiento y el desplazamiento, se apartaron formalmente de la causa que buscaba aumentar la oferta. Se acusó a los defensores de YIMBY de no comprender las realidades inmobiliarias de cada lugar, en especial entre las comunidades de color.

El problema básico era que la ley no hacía nada para contrarrestar los patrones históricos de desplazamiento y desposeimiento racial por parte del capital de inversión inmobiliario, según lo que escribió en su blog Lisa Schweitzer, profesora de estudios urbanos en la Universidad del Sur de California, durante el salvaje debate. La sensación de que la medida de California daba luz verde a los desarrolladores sin tratar los problemas de igualdad era cada vez más fuerte. El Departamento de Planificación de San Francisco comentó con frialdad que la SB 827 aportaría “un inmenso valor adicional a los dueños de



Una coalición de grupos de vecindarios que estuvieron al frente de la crisis de desplazamiento de Boston protestan en la conferencia nacional YIMBYtown, que tuvo lugar en esa ciudad en 2018. Crédito: Lauren Miller

propiedades de todo el estado, sin una captura de valor simultánea”. En el sitio web de la coalición Crenshaw Subway Coalition, Damien Goodmon fue más franco y describió la ley como “una declaración de guerra contra el sur de Los Ángeles”.

La desintegración política de California presagiaba mucha más aspereza en el futuro. Un folleto de Oakland llamaba a la “acción autónoma / intervención creativa / sabotaje” contra una reunión programada del “partido YIMBY a favor del aburguesamiento” que baja a la comunidad “para tramar nuestra destrucción total”. En otoño del año pasado, cuando los organizadores de YIMBY eligieron la sección Roxbury de Boston, un vecindario con intensa presión de aburguesamiento y precios en alza, como sede para su conferencia nacional llamada YIMBYtown, una coalición de grupos locales de justicia social organizó una protesta con el lema “Hogares para todos”. Se colocaron cintas de advertencia con la leyenda “Zona sin desplazamientos” e interrumpieron la plenaria de cierre y a su orador de la Coalición Nacional de Viviendas de Bajos Ingresos.

“Creemos que las personas que padecen las molestias más de cerca son quienes tienen las respuestas”, dijo Armani White, residente de Roxbury que trabaja con un grupo llamado Reclaim Roxbury.

Hallah Elbeleidy, analista de políticas de Programas Urbanos en el Instituto Lincoln, ayudó a organizar la conferencia YIMBYtown como voluntaria y se concentró en ofrecer un programa que presentara puntos de vista críticos y diferentes. Dijo que la protesta llevó a que los miembros locales de YIMBY y las organizaciones afines se

cuestionaran sus ideas, pero no necesariamente generó un cambio significativo. “Ellos declaran que quieren como vecinos a personas que no tienen representación significativa en sus organizaciones, y tampoco en los vecindarios donde residen”, dice Elbeleidy. “Si bien hay algunos factores incontrolables en juego, los defensores de YIMBY deben examinar y responder cuán lejos están realmente de estos individuos, y no solo en términos espaciales”.

Elbeleidy reflexionó sobre la experiencia de haber sido el foco de las protestas y la incomodidad que pueden causar estas conversaciones tan necesarias, y redactó un ensayo titulado “Getting Comfortable with Being Uncomfortable” (“Sentirse cómodo con estar incómodo”) en la revista *Planning* (Elbeleidy 2019). En este artículo, exhorta a que haya más colaboración entre los defensores de las viviendas: “No podemos aceptar un enfoque aislado para un problema que tiene relevancia fundamental para todos los individuos”.

Examinar la premisa

Uno de los argumentos más potentes de la oposición contra el movimiento YIMBY es que la premisa básica es totalmente incorrecta. “Desafiamos a los miembros de YIMBY para que dejen de promover el mito de que el mercado puede resolver la crisis de asequibilidad y desplazamiento”, dijo Lori Hurlbaeus, de Dorchester Not for Sale, durante la protesta de Roxbury.

Hay estudios de larga data que demuestran que el exceso de normativas, la zonificación excluyente y el movimiento NIMBY pueden provocar un aumento en los precios. Pero las publicaciones actuales incluyen poca evidencia concluyente de que quitar las barreras y mejorar la zonificación ayuda a disminuir los precios.

Algunos estudios usan modelos econométricos y datos de encuestas que sostienen la teoría de YIMBY. En *The Long-Term Dynamics of Affordable Rental Housing (Las dinámicas a largo plazo de las viviendas asequibles en alquiler)*, los investigadores del Instituto Hudson y de Econometrica Inc. descubrieron que entre 1985 y 2013, cerca de la mitad de los alquileres asequibles para las familias de bajos ingresos antes eran hogares

Hay estudios de larga data que demuestran que el exceso de normativas, la zonificación excluyente y el movimiento NIMBY pueden provocar un aumento en los precios. Pero las publicaciones actuales incluyen poca evidencia concluyente de que quitar las barreras y mejorar la zonificación ayuda a disminuir los precios.

que poseían o alquilaban residentes de ingresos más altos (Weicher 2017). Stuart Rosenthal, de la Universidad de Syracuse, estimó que este filtrado se dio en el mismo período estimado con un índice estable del 2,5 por ciento al año (Rosenthal 2014).

Si no se construyen viviendas nuevas, los pudientes recién llegados no tienen más opción que competir por las viviendas existentes, lo cual eleva los precios y malogra el proceso de filtrado, explica Roderick M. Hills, Jr., profesor de la Universidad de Nueva York. Según este enfoque, afirmar que construir más oferta exacerba de algún modo los problemas de asequibilidad sería desafiar las leyes de la gravedad económica. “Atribuir el aumento de los alquileres a las nuevas viviendas a precio de mercado es como atribuir las tormentas a los paraguas”, escribió Hills en *The Washington Post* (Hills 2018).

Sin embargo, otros estudios sugieren que lo que realmente ocurre en el terreno es mucho más complicado. Una revisión extensa que llevó a cabo el Centro Furman de la Universidad de Nueva York descubrió que “tanto de la teoría como de la evidencia empírica . . . agregar nuevas viviendas modera el incremento de los precios y, por lo tanto, hace que las viviendas sean más asequibles para las familias de ingresos bajos y moderados”. Pero el estudio también se apuró en acentuar que “las viviendas nuevas a precio de mercado son necesarias, pero no suficientes, y la intervención del gobierno es crucial para garantizar que se agregue oferta a precios asequibles para un cierto rango de ingresos” (Been 2018).

Un artículo de la Reserva Federal de 2018 escrito por Elliot Anenberg y Edward Kung confirmó que la demanda de viviendas tiene poca elasticidad —lo cual significa, básicamente, que los



En Green on Fourth, un nuevo complejo de departamentos en Minneapolis, más del 25 por ciento de las unidades se asignarán como viviendas asequibles. Crédito: Timberland Partners



Debido a que la línea de ferrocarril de Honolulu aumentó el valor de las propiedades cercanas, los requisitos de asequibilidad ayudarán a garantizar que la comunidad obtenga beneficios. Crédito: Van Meter Williams Pollack

consumidores siguen pagando precios más altos, a pesar de que la oferta aumenta— y que los alquileres podrían estar más determinados por los servicios en los vecindarios deseados o en transición (Anenberg 2018). La conclusión es que, incluso si una ciudad pudiera relajar algunas restricciones de oferta para alcanzar un aumento marginal en la disponibilidad de viviendas, no vería una reducción significativa en las cargas de alquileres.

En algunos casos, en los barrios sujetos a reformas de zonificación que permiten aumentar la altura y la densidad se observan aumentos en los precios con mucha rapidez, antes de que se coloque un solo cimiento. Esa fue la conclusión de un estudio de MIT publicado en enero de 2019 en *Urban Affairs Review*, que observa parcelas de tierra y condominios en zonas de influencia cercanas a estaciones de tránsito de Chicago rezonificadas con edificios más altos y con mayor densidad (Freemark 2019). Una advertencia importante fue que hubo una demora en los permisos y la construcción de proyectos nuevos, por lo que la oferta en realidad no aumentó. Pero, dado que la ciudad notificó que la densidad aumentaría, la investigación concluyó que “el impacto a corto plazo y a nivel local de la mejora de zonificación es un aumento en el valor de las propiedades”.

Incluso si la adición masiva de oferta luego tiene un efecto moderador, la urgencia de la crisis de viviendas es que no hay un mañana.

“Por desgracia, quienes sufren la presión del aumento de precios no se pueden dar el lujo de tener tiempo; no pueden pagar la diferencia y esperar a que venga una mejor oportunidad en el futuro”, dice Elbeleidy.

Las ciudades avanzan

Mientras se libra esta batalla, los gestores de políticas y los defensores de las viviendas realizan ajustes en el terreno. Muchos están vinculando la mejora de la zonificación con requisitos de asequibilidad, como viviendas inclusivas: los nuevos desarrollos residenciales deben incluir un porcentaje de viviendas asequibles (en general, una base de 10 a 15 por ciento) o proveer fondos para que se pueda construir la misma cantidad de viviendas asequibles en otra parte de la comunidad (ver Figura 2, página 18: mapa de políticas locales y estatales de viviendas inclusivas). Muchas ciudades están cambiando esta política, de voluntaria a obligatoria. En California, los legisladores trabajaron junto con los críticos para volver a redactar la propuesta de ley de densidad con requisitos de asequibilidad en todo el estado, además de otras protecciones para los inquilinos. La normativa también demora la implementación durante cinco años en los vecindarios con mayor peligro de desplazamiento.

Minneapolis, con sus extensas innovaciones en políticas sobre viviendas, estableció las bases para aumentar la oferta: relajó las restricciones

en la zona céntrica, legalizó las unidades de vivienda accesoria y prohibió la zonificación con viviendas unifamiliares para incentivar los desarrollos multifamiliares. Inmediatamente después de todo esto, se estableció un requisito mínimo inclusivo del 10 por ciento para cualquier proyecto que obtuviera un aumento en el tamaño permitido, medido como coeficiente de edificabilidad.

“Este ayuntamiento no realizará tareas de mejora de zonificación sin esa política”, dijo Lisa Bender, presidenta del ayuntamiento de la ciudad de Minneapolis. Dijo que, aunque no se debata todos los días, el concepto de captura de valor ofreció una lógica crucial para dicha reciprocidad. “Facilitamos el desarrollo. Ofrecimos muchos beneficios a los desarrolladores: eliminamos requisitos de estacionamiento, tenemos un sistema de parques, calles y tránsito fantástico; todo tipo de inversiones que generan un beneficio privado. Y las viviendas asequibles no son la única forma

mediante la que pedimos un poco de retribución por ese beneficio. Tenemos una tasa que ayuda a pagar el sistema de parques”. Dijo que este mensaje —que los contribuyentes ofrecen continuamente cosas que aumentan el valor de los propietarios y desarrolladores privados— es muy importante.

Mientras las expectativas no han parado de mutar, la ciudad controla constantemente los proyectos para garantizar que los desarrolladores no acaben con cargas indebidas. Se está estudiando otra medida: permitir usar financiamiento por incremento impositivo como complemento al requisito inclusivo; son fondos adicionales que podrían duplicar la cantidad de unidades asequibles, de un 10 a un 20 por ciento.

“Creo que en Minneapolis estamos en un punto en que tenemos una coalición política procrecimiento y proigualdad”, dice Bender. “Aumentar la oferta es una parte necesaria de

Muchas ciudades relacionan la mejora de la zonificación con requisitos de asequibilidad, como viviendas inclusivas: los nuevos desarrollos residenciales deben incluir un porcentaje de viviendas asequibles o proveer fondos para que se pueda construir la misma cantidad de viviendas asequibles en otra parte de la comunidad.



Kevin Faulconer, alcalde de San Diego, adoptó el enfoque de YIMBY y prometió aumentar la densidad en las bandas de tránsito. Crédito: Mid-Coast Corridor Transit Project



Vancouver, B. C., exige contribuciones a los desarrolladores que financian viviendas asequibles, ciclovías, parques, guarderías infantiles y otros servicios. Crédito: Rick Schwartz/Flickr CC BY-NC 2.0

la estabilidad de viviendas, pero insistimos en que el crecimiento debería ayudar a cerrar las grietas de raza e igualdad, que son de las peores en el país”.

Los requisitos de viviendas inclusivas ya existen o se están implementando en otras ciudades. Por ejemplo, hoy, el programa Housing Affordability and Livability, de Seattle, fundamentalmente, establece una fórmula: si se está mejorando la zonificación en ciertas partes de la ciudad o los proyectos tienen mayor densidad, tamaño y altura, la obligación de ofrecer viviendas asequibles aumenta en simultáneo. Estos son otros ejemplos:

- **En Honolulu**, una nueva línea de ferrocarril disparará los valores del suelo privado aledaño a ella. Así, los requisitos de asequibilidad de Hawái no se consideran un regalo de los desarrolladores ni una carga adicional, sino más bien la recuperación de una parte del proyecto de infraestructura financiado por los contribuyentes que genera grandes aumentos en valor para el sector privado. “El público invirtió miles de millones de dólares en la vía. Eso aumenta el valor de las propiedades que se encuentran cerca de las estaciones y permite que la gente construya a mayor altura y con mayor densidad. Todo esto vale mucho, y necesitamos recuperar parte de la inversión pública con la construcción de más viviendas asequibles”, dice Gavin Thornton, codirector ejecutivo del centro Hawaii Appleseed Center for Law and Economic Justice.
- **En San Diego**, el enfoque con múltiples frentes incluye retirar las restricciones de altura y los requisitos mínimos de estacionamiento, un adicional ilimitado de densidad para cualquier proyecto que incluya viviendas asequibles, un 10 por ciento de estándar inclusivo y aprobación por derecho de zonificación de viviendas asequibles y viviendas para gente sin techo. Se pretende acompañar un plan de gran aumento de la altura y la densidad permitidas

a lo largo de la nueva banda de tránsito con la entrega de suelo cercano a estaciones que pertenecen al organismo regional de tránsito.

- **Vancouver, B. C.**, se divide en hasta seis distritos que determinan las contribuciones de los desarrolladores, conocidas como Contribuciones para Servicios Comunitarios y Gravámenes por Costo de Desarrollo, según la rezonificación de cada área. Por ejemplo, hay una medida que admite más dúplex y dispara un requisito de asequibilidad calibrada. El sistema se diseñó para aumentar la transparencia, y también tiene el efecto de desmascarar lo que los desarrolladores pueden costear o no.

“Hay una desconfianza comprensible en los desarrolladores, quienes se han beneficiado con la crisis de la vivienda. Las políticas de captura de valor territorial bien diseñadas sirven para contrarrestar algunos de esos miedos”, dice Christine Boyle, concejala de la ciudad de Vancouver. Cada vez más personas están de acuerdo con las palabras de Boyle cuando dice que preferiría una tributación del valor del suelo en toda la ciudad, que coincidiría totalmente con las realidades de cómo los propietarios y desarrolladores obtienen ganancias hoy. Boyle es pastora de la Iglesia Unida y lanzó la idea durante su campaña, con un nombre atractivo: Windfall Power (Poder caído del cielo).

Un nuevo marco

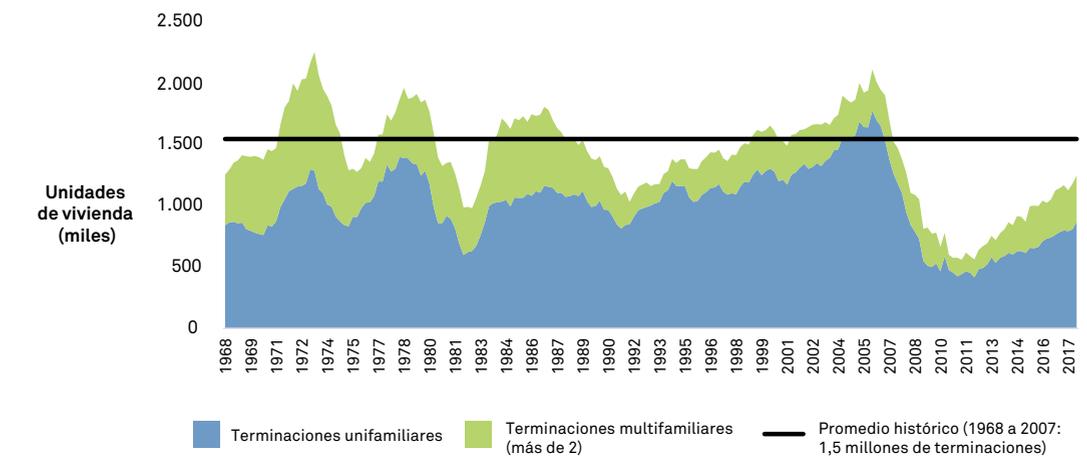
Si bien se aceptaron los requisitos inclusivos, sigue habiendo quejas de que nunca alcanzan, que si las ciudades exigen un 15 por ciento de desarrollos residenciales nuevos, la cantidad de viviendas asequibles nunca alcanzará la de viviendas a precio de mercado.

“Todos admiten que no es suficiente y que nunca deberían ser la única opción, pero las viviendas inclusivas son una fuente importante de

“Hay una desconfianza comprensible en los desarrolladores, quienes se han beneficiado con la crisis de la vivienda. Las políticas de captura de valor territorial bien diseñadas sirven para contrarrestar algunos de esos miedos”.

Figura 1

Falta de terminación total de viviendas



Fuente: Oficina del Censo de los EE.UU., Moody's Analytics, Freddie Mac. Crédito: Freddie Mac, Multifamily 2018 Mid-Year Outlook (Perspectiva de multifamiliares para mediados de 2018)

viviendas asequibles”, dice Jacobus, de Street Level Advisors. Explica que no se discute que los detalles de implementación son realmente complicados, y que cambiar el porcentaje requerido de viviendas asequibles puede no alinearse con la intención de hacer que la política sea predecible.

Pero, en cuanto los propietarios en particular se den cuenta de que los requisitos inclusivos serán parte de la ecuación desde el principio, la política se convertirá en un componente aceptado y estándar en el proceso de desarrollo urbano. Con eso como cimiento fundamental, los gestores de políticas pueden acudir a otras medidas e iniciativas, con un conjunto de acciones proasequibilidad: fortalecer la protección a los inquilinos, viviendas y viviendas igualitarias compartidas, financiamiento por incremento impositivo para viviendas asequibles y reformas para permitir la construcción de unidades de vivienda accesoria, viviendas diminutas y habitaciones de ocupación individual o pensiones, entre otras.

Dado que el suelo urbano tiene un precio elevado, lo cual encarece demasiado las viviendas, muchas ciudades complementan los requisitos de inclusión con acciones directas, como destinar terrenos del gobierno a la construcción de viviendas asequibles. Sound Transit, la autoridad regional de transporte en la zona de Seattle, convirtió eso mismo en una política: entrega estacionamientos y terrenos reservados para materiales de cons-

trucción cercanos a estaciones de tren ligero nuevas y existentes.

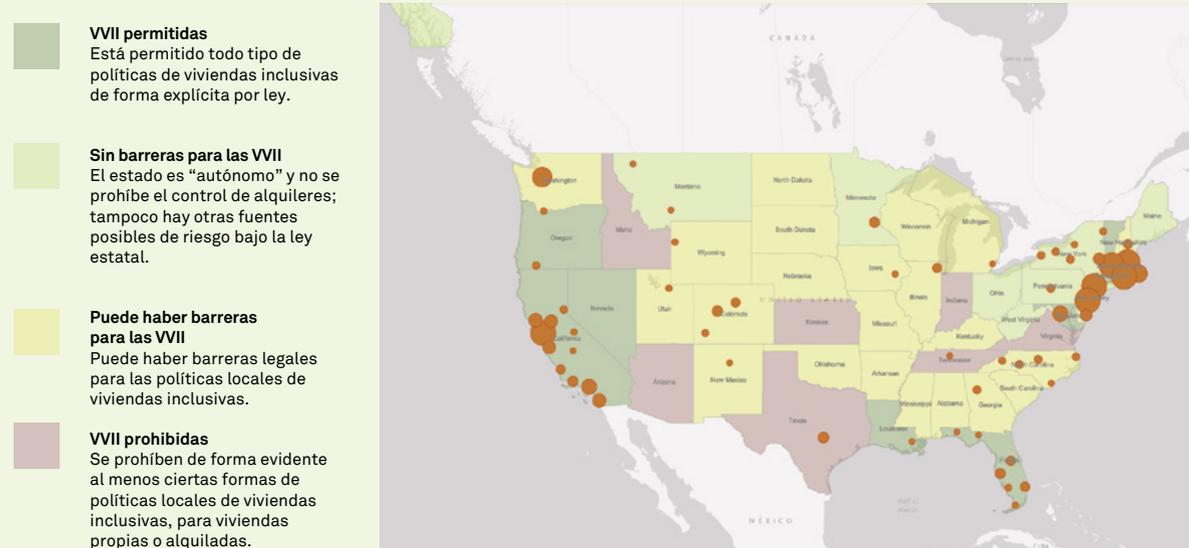
Cada vez se agregan más zanahorias y palos a la labor de fomentar que las ciudades y los pueblos planifiquen viviendas adecuadas. Durante décadas, los juzgados de Nueva Jersey aplicaron las leyes estatales de vivienda “con repartición justa”, que surgen de las decisiones pioneras de Mount Laurel. En Massachusetts, bajo la Sección 40-B, las viviendas se aceleran si los municipios no pueden mantener al menos un 10 por ciento de la oferta de hogares asequibles para quienes ganan un 80 por ciento de la mediana de ingresos en la zona.

Y algunos políticos se están poniendo más estrictos. El alcalde Martin Walsh promocionó un impuesto especial para los penthouse y otras viviendas de lujo que ganan cada vez más presencia en el paisaje de Boston. Gavin Newsom, gobernador de California y exalcalde de San Francisco, agregó nuevos fondos para viviendas e iniciativas para personas sin techo por el valor de US\$ 2.000 millones, con una propuesta de castigar a las comunidades que impidan la construcción de viviendas al retener otros fondos estatales.

Randy Shaw, líder de la causa YIMBY y autor de *Generation Priced Out: Who Gets to Live in the New Urban America (Generación superada por los precios: quién puede vivir en el nuevo Estados Unidos urbano)* (Shaw 2018), dijo que llevaría esas medidas tan estrictas un poco más allá:

Figura 2

Políticas estatales y locales de viviendas inclusivas en los Estados Unidos



Los programas de viviendas inclusivas han ganado ímpetu en todo el país, tal como demuestran los círculos anaranjados de este mapa con base de datos sobre viviendas inclusivas (versión beta), que representa grupos de programas. Se puede acceder a este mapa interactivo y explorarlo en detalle en: <https://inclusionaryhousing.org>. Crédito: Grounded Solutions Network

costraría a los residentes que obstaculizaran las viviendas multifamiliares por el mismo valor que acumulan al mantener la situación actual.

“Los propietarios que incrementan su propio valor obtienen ganancias al restringir el desarrollo de forma artificial”, dice Shaw, que dirige Tenderloin Housing Clinic, un grupo proinquilinos. “Hacemos de cuenta que las políticas antidepartamentos no tienen un impacto económico. Aumentan el precio para todos los demás y, en términos de igualdad, es una cantidad de dinero abrumadora que queda para los propietarios”.

En contraste, vincular la mejora de zonificación con requisitos de asequibilidad parecería ser un paso más viable y políticamente aceptable, como base teórica del movimiento YIMBY. Al cambiar el marco de desarrollo urbano en todo el país, también se pueden suavizar las políticas de vecindarios muy sobrecargados.

“Creo que, gracias a ellos, el mundo es un lugar mejor”, dice Jacobus al referirse a los defensores de YIMBY. “Solo quiero que se preocupen

más por los temas que preocupan a estas comunidades”.

Dijo que los choques como el de la protesta de YIMBYtown, en Roxbury, son “totalmente evitables”. “Ambas partes libran una batalla cuesta arriba, y no hay motivos para tomar posiciones enfrentadas. No construir nada no será bueno”.

YIMBY, cuando menos, podría aceptar los requisitos de asequibilidad como parte de una campaña para comunicarse mejor. “Esto cambia el modo en que los votantes responden a los nuevos desarrollos, aunque todos admitan que no alcanza”, dice Jacobus. “Sermonear a la gente sobre oferta y demanda no funciona. ¿Qué haría falta para que la gente se sienta parte de la solución? Si todos vamos a remar para el mismo lado, todos debemos pensar que podemos obtener algo”. □

Anthony Flint es miembro sénior del Instituto Lincoln de Políticas de Suelo.

REFERENCIAS

Anenberg, Elliot y Edward Kung. 2018. “Can More Housing Supply Solve the Affordability Crisis? Evidence from a Neighborhood Choice Model.” Finance and Economics Discussion Series 2018-035. Washington, DC: Junta de Gobernadores del Sistema de Reserva Federal. <https://doi.org/10.17016/FEDS.2018.035>.

Been, Vicki, Ingrid Gould Ellen y Katherine O’Regan. 2018. “Supply Skepticism: Housing Supply and Affordability.” Artículo en elaboración. Nueva York, NY: NYU Furman Center (noviembre). <http://furmancenter.org/research/publication/supply-skepticismnbsp-housing-supply-and-affordability>.

Beyer, Scott. 2016. “Why Is Austin’s Housing More Expensive Than Other Texas Cities?” *Forbes*, 31 de agosto de 2016. <https://www.forbes.com/sites/scottbeyer/2016/08/31/why-is-austins-housing-more-expensive-than-other-texas-cities/#3b7f37ce6121>.

Elbeleidy, Allah. 2019. “Getting Comfortable with Being Uncomfortable.” *Planning*, enero de 2019. <https://www.planning.org/login/?next=/planning/2019/jan/viewpoint/>.

Fischel, William A. 2005. *The Homevoter Hypothesis: How Home Values Influence Local Government Taxation, School Finance, and Land-Use Policies*. Cambridge, MA: Harvard University Press.

—. 2015. *Zoning Rules! The Economics of Land Use Regulation*. Cambridge, MA: Instituto Lincoln de Políticas de Suelo. <https://www.lincolinst.edu/publications/books/zoning-rules>.

Freemark, Jonah. 2019. “Upzoning Chicago: Impacts of a Zoning Reform on Property Values and Housing Construction.” *Urban Affairs Review*, republicado el 29 de enero de 2019. <https://doi.org/10.1177/1078087418824672>.

Glaeser, Edward. 2011. *Triumph of the City: How Our Greatest Invention Makes Us Richer, Smarter, Greener, Healthier, and Happier*. Nueva York, NY: Penguin Press.

Hills, Roderick M. 2018. “Why Do So Many Affordable-Housing Advocates Reject the Law of Supply and Demand?” *The Washington Post*, 18 de septiembre de 2018. <https://www.washingtonpost.com/outlook/2018/09/18/why-do-so-many-affordable-housing-advocates-reject-law-supply-demand/>.

Jacobus, Rick. 2015. *Inclusionary Housing: Creating and Maintaining Equitable Communities*. Enfoque en Políticas de Suelo. Cambridge, MA: Instituto Lincoln de Políticas de Suelo. <https://www.lincolinst.edu/publications/policy-focus-reports/inclusionary-housing>.

Rosenthal, Stuart A. 2014. “Are Private Markets and Filtering a Viable Source of Low-Income Housing? Estimates from a ‘Repeat Income’ Model.” *American Economic Review* 104, n.º 2: 687-706. https://www.jstor.org/stable/42920713?seq=1#page_scan_tab_contents.

Departamento de Planificación de San Francisco. 2018. “Memo sobre SB 827”. 5 de febrero de 2018. <http://commissions.sfplanning.org/cpcpackets/SB%20827.pdf>.

Shannon, Megan Elizabeth. 2015. “Quantifying the Impacts of Regulatory Delay on Housing Affordability and Quality in Austin, Texas.” Tesis de Maestría, Universidad de Texas en Austin. <https://repositories.lib.utexas.edu/handle/2152/32194>.

Weicher, John C., Frederick J. Eggers y Fouad Moumen. 2017. *The Long-Term Dynamics of Affordable Rental Housing*. Washington, DC: Instituto Hudson (15 de septiembre). <https://www.hudson.org/research/13339-the-long-term-dynamics-of-affordable-rental-housing>.