

La necesidad de gestión del crecimiento megapolitano en el siglo XXI: planificación urbana regional y desarrollo sostenible en los EE. UU.*



La consigna primordial en el desarrollo urbano actual no consiste en el desarrollo de soluciones eficaces a las nuevas y acuciantes necesidades en la construcción de ciudades, sino más bien en la tarea colosal de reparar los efectos negativos de casi tres generaciones cuyas prioridades de planificación se generaron en una era dominada por grandes errores colectivos en lo tocante a un crecimiento ilimitado. El nuevo paradigma de eficiencia tiene como objetivo controlar la dispersión urbana, la avaricia por petróleo y los desechos materiales en un esfuerzo por contrarrestar el extraordinario impulso de una década de riqueza fósil como aspiración ardiente y abarcadora.

DROEGE, Peter (2006:131)¹

Las áreas metropolitanas no pueden resolver sus retos por sí mismas. Los condados, ciudades y suburbios operan en el marco de políticas nacionales y afrontan desafíos que sobrepasan sus posibilidades, por lo que es necesaria una nueva asociación entre instancias federales, estatales, locales y del sector privado con el fin de facilitar la reafirmación por parte de las áreas metropolitanas de sus capacidades económicas, la potenciación de una clase media fuerte y diversa, así como el crecimiento en formas ambientalmente sostenibles.

THE BROOKINGS INSTITUTION (2008)²

1. INTRODUCCIÓN

La planificación urbana y el control del desarrollo territorial son, en gran medida, competencias de los gobiernos locales tanto en Estados Unidos como en muchos países industrializados del mundo, aunque no en todos. El temprano fallo del Tribunal Supremo de los EE. UU. en el caso *Ciudad de Euclid (Ohio) contra Ambler Realty Co.*³ en 1926 sentó jurisprudencia al dar sanción constitucional a las competencias de la administración local en cuanto a zonificación y desarrollo urbanísticos completos. Desde ese momento, ciudades y condados estadounidenses han continuado ejerciendo, con carácter primario, las competencias sobre la construcción. Durante la mayor parte del siglo XX, prácticamente todos los implicados en el proceso de expansión urbana consideraron perfectamente sensata dicha distribución de competencias, por cuanto que se presuponía (y, en gran medida, se sigue presuponiendo) que el desarrollo de la construcción afectaba principalmente, si no exclusivamente, a los intereses de las comunidades locales y los vecindarios cercanos. Sin embargo, existen indicios que apuntan a un cambio manifiesto en relación con esta perspectiva, que otorga al desarrollo urbano una importancia limitada para el interés público.⁴

Solo una minoría de la población estadounidense vive en grandes ciudades, mientras que la mayor parte vive, trabaja, hace sus compras y se divierte en áreas suburbanas dispersas en un paisaje metropolitano alejado de los centros urbanos. Nos hemos convertido, al igual que está ocurriendo con otros países desarrollados europeos y asiáticos, en una nación metropolitana (y, cada vez más, megapolitana). En los EE. UU., las cien mayores áreas metropolitanas acogen el 65 % de la población nacional (entre la cual se encuentra el 85 % de los inmigrantes y el 77 % de las minorías del país), al tiempo que generan dos tercios de los empleos nacionales y tres cuartos del PIB.⁵

Estas cien grandes áreas metropolitanas contienen, asimismo, más de 9000 gobiernos locales y un tercio de ellas sobrepasan las fronteras jurisdiccionales de los respectivos estados.⁶ La práctica totalidad del crecimiento que se espera para los próximos años en este país (posiblemente 200 millones de personas más en los próximos 50 años) se localizará en solo 20 megarregiones de los EE. UU.⁷, que acogerán, en el 2040, a dos de cada tres habitantes del país.⁸ Ahora bien, aunque nos hemos convertido en una nación cada vez más megapolitana, no hemos hecho más que empezar a abordar una serie de graves y complejos problemas relativos al desarrollo sostenible regional.⁹ En este contexto, el presente artículo plantea la necesidad en los EE. UU. de un acuerdo institucional a nivel regional para la ejecución de una política megapolitana de gestión del crecimiento.

Teniendo en cuenta que tanto las ciudades como los gobiernos estatales y nacionales en los EE. UU. y en todo el mundo están comenzando a tratar un conjunto de cuestiones problemáticas relativas al desarrollo sostenible, parece probable que se produzca un cambio de paradigma en el marco de las competencias reguladoras. Es de esperar que, en los próximos años, el control sobre zonificación y planeamiento urbanístico, así como las inversiones en infraestructuras y transportes asociadas a ellos, tanto en el sector público como en el privado, operen en el seno y con el apoyo de una política central de desarrollo sostenible más amplia a escala estatal y nacional. Por ello parece inevitable que se produzcan intentos de reformas estructurales y sistémicas en la política de planificación urbanística tanto en el ámbito metropolitano como en el megapolitano. Habida cuenta del enorme crecimiento futuro proyectado para los EE. UU. tanto en lo referente a la población del país como a la edifica-

ción, es altamente probable que el debate sobre acuerdos más amplios acerca de las competencias regionales haya de limitarse a cuestiones de tiempo y grado, al diseño y análisis de potenciales pactos y formas institucionales metropolitanas, esto es, no a si tales transformaciones son o no oportunas, sino simplemente a cómo y cuándo habrán de acometerse.

De hecho, los asuntos relativos a la capacidad y la eficacia de las instituciones existentes y del actual reparto de competencias son fundamentales para el análisis de la problemática asociada al desarrollo sostenible.¹⁰ En la actualidad se observa un creciente llamamiento a ajustes en los acuerdos relativos a competencias institucionales para la planificación urbanística, la vivienda, la energía y la mejora de los transportes e infraestructuras de apoyo como antídoto contra los inconvenientes de la dispersión regional dependiente del automóvil.¹¹ Por otra parte, las distintas propuestas de aproximación metropolitana coordinada desde el ámbito regional (o incluso megarregional) a una política de planificación urbanística tanto en los EE. UU. como en otras partes de mundo parecen partir de las siguientes ideas: (1) el creciente reconocimiento de la insostenibilidad de una dispersión regional de baja densidad y dependiente del automóvil; (2) la cada vez más clara concienciación de que los programas individuales de naturaleza local para la gestión del aparcamiento, el crecimiento y la zonificación de baja densidad constituyen una causa notable de la dispersión regional dependiente del automóvil, puesto que están sometidos, especialmente en los EE. UU., a la estrechez de miras local del SPAN («Sí, Pero Aquí No»)¹² y a las preocupaciones fiscales de la ciudad; y (3) una mayor conciencia de la vital importancia que entrañan la planificación urbanística y las decisiones relativas a la inversión en construcción pública y privada, transporte e infraestructuras asociadas a dicha planificación para el consumo de energía y recursos.¹³

Asimismo, se asienta la convicción de que un crecimiento residencial mejor diseñado y de mayor densidad puede acarrear ingentes beneficios económicos para este país,¹⁴ lo cual tiene que ver con el emergente papel de la planificación urbanística como «eslabón de la eficiencia» en continuo incremento para la futura prosperidad económica de nuestras áreas metropolitanas.¹⁵ Tal y como Richard Florida apunta en su reciente obra: «Nuestra política pública debe perseguir la densidad en lugar de combatirla. Prácticamente todos los expertos en la materia coinciden en que en ella se asientan la innovación y la productividad. Durante la mayor parte del siglo hemos subvencionado la suburbanización, lo cual estimuló el consumo de automóviles y aparatos, activando así la economía industrial y posibilitando la adquisición de viviendas asequibles por parte de las familias. No obstante, también diluyó la densidad necesaria para la innovación y el crecimiento. Claro está que no todos los lugares tienen que ser como Tokio o Manhattan; seguramente bastaría con densidades del tipo de Silicon-Valley. Nada impide que sigamos teniendo suburbios, pero nuestra política económica debe comenzar a fomentar la densidad en lugar de la dispersión.»¹⁶

En resumen, existe una mayor conciencia del trascendental papel que puede desempeñar una política de planificación urbanística coordinada en el ámbito metropolitano para la creación de núcleos urbanos prósperos de alta densidad como medio para construir comunidades sostenibles en el siglo XXI.¹⁷

2. PROBLEMÁTICA DE LA EXPANSIÓN REGIONAL DEPENDIENTE DEL AUTOMÓVIL

La problemática de la expansión regional dependiente del automóvil se percibió durante el siglo XX en gran parte como un asunto de «calidad de vida» asociado a elementos tales

como la ausencia de una escala humana y la imposibilidad de abarcar las distancias a pie en nuestro extendido entorno construido, la falta de un verdadero sentido del lugar o la carencia de espacios públicos con encanto, la escasamente atractiva arquitectura de portones de garaje y el paisaje conformado por grandes aparcamientos, el tráfico congestionado, la pérdida de zonas apropiadas para los niños y para las personas de la tercera edad, o la carencia de espacio abierto y de fauna y flora naturales en las cercanías.¹⁸ Si bien todos los problemas enumerados siguen estando vinculados a la dispersión, hoy en día constituyen únicamente los más obvios, frente a aquellos otros todavía más graves relacionados con el crecimiento dependiente del automóvil en nuestro siglo XXI.

Consideremos ahora estos últimos costes, más importantes y en aumento. La comunidad científica actual advierte que se espera un calentamiento global y un cambio climático de consecuencias devastadoras a lo largo de la presente centuria, debido, en buena parte, a las emisiones de carbono procedentes del consumo de combustibles fósiles.¹⁹ La práctica totalidad de la energía utilizada en los EE. UU. se obtiene de este tipo de combustibles (por encima del 85 %), principalmente del petróleo, del carbón y del gas natural.²⁰ Este país realiza el consumo de combustibles fósiles per cápita más elevado del mundo y son estos combustibles, en especial el petróleo barato, los que impulsan la dispersión dependiente del automóvil.²¹ El consumo per cápita de gasolina en este país cuadruplica el realizado por los conductores europeos y es casi diez veces superior a la cantidad utilizada por los conductores asiáticos.²²

Nuestro modelo de desarrollo territorial regional descentralizado y dependiente del automóvil incrementa la huella urbana a una tasa varias veces superior a la de crecimiento demográfico. Ello es así incluso en áreas próximas a ciudades con tráfico fluido (según los niveles norteamericanos) como Chicago, Boston y Washington D. C. Así, por ejemplo, el área de Chicago experimentó entre 1982 y 1997 un incremento demográfico del 9,6 % frente a un crecimiento del 25,5 % en el territorio urbanizado.²³ Durante el mismo periodo, la población metropolitana de Boston aumentó un 6,7 %, mientras que su territorio urbano creció un 46,9%.²⁴ Desde 1980, el incremento del número de kilómetros recorridos por los estadounidenses a bordo de un vehículo triplica la tasa de crecimiento de la población nacional.²⁵ Como consecuencia del uso del automóvil, nuestro país (que alberga menos del 5 % de la población mundial) realiza aproximadamente el 25 % del consumo de petróleo global y produce alrededor del 45 % de las emisiones mundiales de gases de efecto invernadero (GEI) procedentes de automóviles.²⁶ Nuestra economía depende totalmente del petróleo, lo cual la hace especialmente vulnerable a las fluctuaciones en su precio y suministro, de tal manera que una interrupción significativa de las importaciones de petróleo (que suponen más del 60 % del consumo en los EE. UU.) podría tener consecuencias desastrosas para nuestra economía.²⁷

Así, más del 80 % del petróleo consumido en los EE. UU. se destina al transporte (principalmente a turismos y camiones), mientras que los desplazamientos en automóvil representan la mayor fuente de consumo de emisiones de GEI (alrededor de un tercio del total).²⁸ Lo que es más grave, las perspectivas de cambio de esta situación que se divisan para el futuro próximo son escasas. Antes al contrario, el consumo de combustibles fósiles y, en particular, de petróleo aumenta cada año en los EE. UU. como consecuencia, en buena parte, del crecimiento demográfico, el aumento de la construcción de viviendas, oficinas y empresas, el incremento del número de kilómetros recorridos a bordo de un vehículo y los tres millones de nuevos automóviles que se suman anualmente a las carreteras del país.²⁹

Los costes infraestructurales que sostienen tan disperso paisaje son también elevadísimos, hasta el punto de que la suburbanización del panorama metropolitano de los EE. UU. únicamente resulta asequible obviando los costes del ciclo de vida de las infraestructuras vinculadas al automóvil. El país arrastra un déficit de mantenimiento de infraestructuras que asciende a casi dos billones de dólares y cuyo incremento se estima en cien mil millones de dólares anuales.³⁰ Le dejamos a la próxima generación una infraestructura de puentes, autopistas, túneles, viaductos, vías férreas, puertos, gravámenes y redes eléctricas que debe ser renovada o reparada urgentemente. Así, por ejemplo, en los EE. UU. existen actualmente 70 000 puentes con «deficiencias estructurales».³¹ Pero a pesar de las mencionadas deficiencias en el mantenimiento de infraestructuras viarias, ningún otro país realiza un gasto per cápita en transporte más elevado.³² La cuestión es que si no se realizan reparaciones o intervenciones de mantenimiento, buena parte de las infraestructuras de transporte y servicios públicos de muchas regiones del país se vendrá abajo a lo largo del siglo XXI.³³

La dispersión urbana contribuye también al deterioro de la situación económica y la habitabilidad en los centros de numerosas grandes ciudades y pueblos. En algunos casos, la expansión urbana hacia el exterior ha tenido efectos arrolladores en los centros urbanos. Por ejemplo, solo en la última década, se arrasaron 28 000 casas en Detroit, una ciudad que ha perdido la mitad de su población desde 1950.³⁴ Del mismo modo, datos censales recientes muestran que numerosas ciudades principales continúan perdiendo población.³⁵ Este ciclo de expansión hacia el exterior y deterioro interno se está produciendo actualmente en áreas suburbanas antiguas, tal como ilustra el hecho de que existan aproximadamente cuatro mil centros comerciales abandonados en este país, muchos de los cuales se encuentran en antiguas áreas suburbanas afectadas por la continua expansión hacia el exterior.³⁶

Desde 1950, alrededor de 2,5 millones de norteamericanos han fallecido en accidentes automovilísticos, lo cual supone el doble de la cifra de bajas en combate en todas las guerras de este país, y muchos más sufren incapacidad permanente o lesiones graves por esta causa.³⁷ El tráfico congestionado y la contaminación procedente de los automóviles están detrás de diversas enfermedades pulmonares, coronarias y neurológicas, como el asma, el cáncer, derrames cerebrales, dolencias cardíacas, anomalías congénitas y patologías cerebrales.³⁸ Por otra parte, los investigadores están estudiando la correlación entre el estilo de vida sedentario propio de nuestra cultura del automóvil y los crecientes índices de obesidad y diabetes en los EE. UU.³⁹ Se sabe, además, que las altas tasas de urbanización del territorio y deforestación representan una importante fuente de emisiones de GEI, del mismo modo que el uso intensivo del automóvil constituye una causa significativa de los problemas de contaminación de aguas de este país.⁴⁰ Todo ello supone un elevado precio para lo que se está convirtiendo en una forma de viajar demasiado cara, inadecuada y saturada.

En su conjunto, la subida de los precios del petróleo, el empeoramiento en la congestión del tráfico y el mal estado de las infraestructuras suponen una grave amenaza para la futura prosperidad económica en los EE. UU. En la actualidad, pasamos ya alrededor de seis mil millones de horas al año en atascos de tráfico, lo cual representa pérdidas por valor de unos sesenta mil millones de dólares en productividad económica.⁴¹ De hecho, la productividad de los trabajadores en los EE. UU. se encuentra ya bastante por debajo de la registrada en Europa.⁴² Nuestro país es, con mucha diferencia, el principal consumidor de petróleo del mundo⁴³, de modo que la subida de su precio nos empobrecerá al provocar un aumento de los precios de la gasolina, los alimentos, las mercancías, los materiales de

construcción, los fármacos, los ordenadores y prácticamente cualquier producto o servicio de consumo. Además, la subida de precios desacelerará la creación de empleo, frenará la inversión, atenuará el gasto por parte de los consumidores y, en general, minará el crecimiento económico. Más aún, este impacto será, con toda probabilidad, mucho más notorio en los EE. UU. que en Europa o en Asia debido a su paisaje altamente disperso y a su elevado nivel de consumo de petróleo.⁴⁴

Todo indica que los desplazamientos en automóvil serán cada vez más caros y hasta inalcanzables para numerosas familias estadounidenses. Los hogares gastan actualmente entre un 20 y un 35 % de sus ingresos en transporte automovilístico,⁴⁵ de modo que a partir del momento en que el suministro alcance su punto máximo y la demanda continúe aumentando, la dependencia del automóvil resultará insostenible. Hay que tener en cuenta que en 1997 nuestro país gastaba mil millones de dólares semanales en petróleo, por lo que hoy en día, a un precio de 1,06 dólares por litro de gasolina, el gasto se dispara hasta casi los dos mil millones de dólares diarios.⁴⁶ En función de la velocidad con que aumente el precio del petróleo, existen posibilidades reales de que se produzca un colapso urbano y económico tanto en los EE. UU. como en otros países industrializados del mundo.⁴⁷ De hecho, en decenas de países de todo el mundo ya han tenido lugar violentas revueltas y protestas relacionadas con la energía y la alimentación.⁴⁸ Es posible que, en los próximos años, los precios del petróleo supongan la amenaza más grave a la estabilidad y al crecimiento de la clase media norteamericana desde la Gran Depresión del siglo XX.⁴⁹

3. EL FUTURO DE LAS ÁREAS METROPOLITANAS REGIONALES

Los programas de gestión del crecimiento y zonificación local han contribuido notablemente a la expansión en los EE. UU. de este modelo de dispersión regional de baja densidad, acelerando así el consumo de recursos y energía.⁵⁰ La zonificación es de naturaleza excluyente cuasi por definición, y ello es y ha sido así incluso en muchas de las grandes ciudades norteamericanas. Este tipo de desarrollo simplemente suele localizarse (o dispersarse) en zonas alejadas de los núcleos urbanos y, en este sentido, es el resultado de una mano muy visible de las políticas de planificación urbana puestas en práctica por los gobiernos locales.⁵¹ Aquellas ciudades que venden sus iniciativas de Desarrollo Verde deberían tener al menos la honradez de considerar la responsabilidad derivada de sus políticas de zonificación en las «emisiones de GEI generadas por la exclusión» que se derivan de los desplazamientos en automóvil realizados por aquellos trabajadores urbanos que se ven obligados a establecer su residencia en otros lugares, así como por los propios residentes que deben desplazarse en coche a sus lugares de trabajo.⁵²

Un reciente fallo de un tribunal estatal estadounidense referente a la zonificación contemplaba la aplicación de un «requisito de distanciamiento en línea recta» que prohibía cualquier forma de planificación de complejos plurifamiliares situados a menos de 1,6 km de otro complejo semejante dentro de la comunidad.⁵³ Se trata del tipo de medidas que con demasiada frecuencia pasan por «planificación urbana» en las comunidades locales estadounidenses. Andres Duany y Peter Calthorpe, ambos conocidos críticos de la zonificación local y defensores de un Nuevo Urbanismo menos dependiente del automóvil, han llamado la atención durante años sobre la necesidad de gestionar el crecimiento en un contexto metropolitano más amplio.⁵⁴ Como señala Andres Duany, «La planificación regional logra un aumento en la escala de la vida cotidiana de los individuos. En este sentido, la planificación en el ámbito de un único pueblo o ciudad raramente resulta eficaz, ya que los hábitos de trabajo y compras

suelen llevar a la mayor parte de la gente a cruzar las fronteras municipales. ¿De qué le sirve a una ciudad de Nueva Inglaterra impedir el establecimiento de los grandes almacenes Walmart para salvar su calle principal si en la ciudad suburbana de al lado los acogen con los brazos abiertos? Un municipio que intente limitar la dispersión se arriesga normalmente a perder base tributaria en beneficio de las ciudades vecinas. Por tanto, la planificación solamente puede tener un efecto significativo si se realiza a escala regional.»⁵⁵

Es obvio que lo dicho no es ningún secreto para quien tenga conocimientos acerca de programas de gestión del crecimiento y zonificación local. De hecho, hace años que críticos como Richard Babcock, Anthony Downs y Robert Freilich advirtieron que los programas de gestión del crecimiento y zonificación de baja densidad y de carácter local pueden provocar una fragmentación del desarrollo en toda una región metropolitana,⁵⁶ cuestión que se ha repetido con frecuencia en la literatura.⁵⁷ Nuestro problema regional en la actualidad es que el poderoso brazo del SPAN ha convertido la moderación de los antiguos modelos de «zonificación esnob» en otros patrones de zonificación que podrían definirse como «hiperexclusión con esteroides». Vivimos en un mundo donde todo salvo las zonas residenciales de lujo de baja densidad (y, en ocasiones, incluso estas) se considera un uso del terreno indeseado por la población local.⁵⁸

Lo habitual es que las inquietudes acerca del crecimiento en el seno de una comunidad local sigan una determinada dinámica política. Así, en las zonas que comienzan su desarrollo, es frecuente que los residentes y empresas existentes vean con buenos ojos el crecimiento en su fase inicial, ya que conlleva la puesta en valor de los terrenos y bienes inmuebles, el asentamiento de nuevas empresas y ciertos servicios comunes deseables, tales como una mayor variedad de opciones en cuanto a compras, restaurantes y ocio. Sin embargo, si el crecimiento se produce con rapidez, esta actitud pro-crecimiento local pronto da lugar a sentimientos encontrados una vez que los residentes se tropiezan con los efectos negativos del crecimiento continuado y la expansión dependiente del automóvil. Durante el proceso, llega un momento en que el SPAN comienza a dominar la percepción pública del crecimiento futuro, así como la política referente al proceso de zonificación y planificación local.⁵⁹

Con el tiempo, los ánimos anti-crecimiento llegan a un punto en que parece que casi todo el mundo excepto el *lobby* inmobiliario se ha convertido a la doctrina CANCAN (no Construir Absolutamente Nada Cerca de Absolutamente Nadie). En este contexto, surgen «activistas» del uso del terreno y organizaciones vecinales de mentalidad cívica con el objetivo de promover la gestión del crecimiento y el «interés público» (con frecuencia bajo las banderas de la «protección ambiental» y la «lucha contra la dispersión»), que presionan a la ciudad para que ejecute programas de gestión del crecimiento y zonificación cada vez más intensivos y restrictivos. De este modo, el crecimiento y el avance excluidos de esa comunidad suelen acabar por desplazarse a comunidades más rurales y menos desarrolladas que tengan una actitud positiva ante el crecimiento y restricciones más laxas en cuanto al uso del terreno, que además es, en todo caso, más barato.⁶⁰

Por otra parte, los programas locales de zonificación y gestión del crecimiento se aplican con el fin de mejorar la calidad de vida dentro de una determinada comunidad local, donde los controles acerca del uso del terreno pueden abordar, al menos parcialmente, los problemas internos de desarrollo fragmentado, desordenado e inadecuado. Se trata de programas de naturaleza, por lo general, excluyente y de baja densidad, por lo que suelen derivar en una dispersión regional necesaria por ley. Esta ha sido y sigue siendo una importante y bien reconocida dinámica de crecimiento local, zonificación y dispersión regional en los EE. UU.⁶¹

Así, por ejemplo, según un reciente informe sobre dispersión regional en el área metropolitana de Washington D. C., más de la mitad del terreno periférico está protegido del desarrollo suburbano convencional por diversos programas de zonificación y gestión del crecimiento que exigen parcelas de entre 1,2 y 10 hectáreas para construir una casa. Si bien estas limitaciones a la construcción rural están diseñadas para proteger los terrenos agrícolas, bosques y praderas, una visión regional de los modelos de desarrollo indica que, en realidad, muchas de estas medidas anti-expansión han acelerado el consumo de bosques y campos al empujar a los promotores hacia el exterior en su búsqueda de terrenos edificables.⁶²

La expansión dispersa de las áreas metropolitanas del país hacia anillos externos agota el terreno en estado natural (el arbolado y la cubierta vegetal actúan como importantes vertederos de carbono que reducen las emisiones de GEI), aumenta la contaminación del agua y del aire, y requiere grandes inversiones en transporte, alcantarillado, suministro de agua y tratamiento de aguas residuales para reducir los daños ambientales asociados al crecimiento. Además, incrementa enormemente el consumo de petróleo y la emisión de GEI procedentes de automóviles. Dan Silver, director de la Liga de Hábitats en Peligro de Extinción (EHL), con sede en Los Ángeles, ha propuesto a los activistas medioambientales la adopción de una estrategia que trate de dirigir el desarrollo hacia los núcleos urbanos en lugar de procurar la absoluta detención del crecimiento.⁶³ Silver apunta que más que impedir el crecimiento, las tradicionales demandas anti-dispersión simplemente lo desvían a otros barrios o suburbios.⁶⁴

En los EE. UU., la tasa de urbanización de terrenos puede triplicar o cuadruplicar la de crecimiento demográfico.⁶⁵ Teniendo en cuenta el enorme volumen de esta última tasa y la expansión del entorno construido proyectada para el país, es probable que la situación empeore en lugar de mejorar.⁶⁶ Recientes informes acerca del crecimiento en los EE. UU. indican que la población nacional, que alcanzó los 300 millones de habitantes en el 2006, podría sumar otros 100 millones de personas hasta el 2035, 150 millones más hasta el 2050 y tal vez otros 300 millones hasta fin de siglo.⁶⁷ Además, los expertos en temas de cambio demográfico y poblacional en relación con el desarrollo del entorno construido pronostican que la tendencia a la descentralización de las áreas metropolitanas de Norteamérica continuará a lo largo de los próximos años.⁶⁸

Por otro lado, se espera que el crecimiento demográfico en los EE. UU. provoque un aumento espectacular en el consumo de recursos y energía. Tanto es así que, por mucho que reciclemos, hinchemos los neumáticos, apaguemos las luces y usemos bolsas de tela para la compra, no parece que ninguna de estas medidas vaya a ser suficiente para salir del atolladero.⁶⁹ Reflexionemos sobre las siguientes estimaciones: para alojar a la población esperada solo para los próximos cuarenta años, habría que construir alrededor de 100 millones de nuevas viviendas y más edificios no residenciales de los que existen actualmente en el país. Si realmente se produce el crecimiento esperado, dos tercios de los edificios que habrá en los EE. UU. en el 2050 se habrán construido a partir del año 2000.⁷⁰ Asimismo, al ritmo actual de aumento anual en el número de automóviles, dentro de 40 años podría perfectamente haber por encima de 100 millones de automóviles más saturando las carreteras del país.⁷¹

4. UN MARCO MEGAPOLITANO PARA LA GESTIÓN DEL CRECIMIENTO

El modelo estadounidense de control local sobre la edificabilidad del terreno a través de regímenes de zonificación excluyentes de baja densidad se reconoce cada vez con mayor claridad como causa sensible de dispersión regional insostenible.⁷² En ciertas comunidades

norteamericanas en proceso de desarrollo suburbano, la zonificación local puede restringir la densidad a no más de veinte viviendas por 2,6 km², lo que equivale aproximadamente a una casa por cada 14 hectáreas de terreno.⁷³ Este tipo de regulaciones no pueden considerarse de «planificación urbana», sino de un modelo de planificación que evita la urbanización y garantiza la dispersión regional. Al contrario de la creencia popular, esta forma de zonificación de espacios abiertos no responde a exigencias legales para proteger los derechos de los propietarios,⁷⁴ sino que se trata simplemente de la tradicional respuesta miope a la concepción SPAN de «conservación del territorio». No obstante, parece cada vez más evidente que la planificación urbanística constituye una herramienta potencialmente clave para dar solución a muchos de los problemas regionales derivados de la dispersión.⁷⁵ En este punto, el dilema del siglo XXI gira en torno a cómo hacer de la zonificación y la planificación urbanísticas locales, que representan buena parte del problema de sostenibilidad en nuestro país, instrumentos para un crecimiento metropolitano sostenible.⁷⁶

Alrededor de un 75 % del consumo de energía realizado en los EE. UU. puede atribuirse a edificios (48 %) y transporte (27 %), dos elementos que pueden ser de vital importancia en un plan de desarrollo urbano sostenible.⁷⁷ El desarrollo verde y la planificación urbanística aliados podrían reducir las cifras proporcionadas hasta en un 50-80 % moderando el uso de vehículos y utilizando edificios e infraestructuras energéticamente eficientes.⁷⁸ No obstante, es muy probable que la zonificación y la planificación urbanística sigan constituyendo una gran parte del problema bajo el régimen jurisdiccional del SPAN, que abraza el mantra de «pensar globalmente, pero excluir localmente», puesto que su modelo de edificación de baja densidad parece grabado a fuego en muchas comunidades.⁷⁹

Aunque se ha hablado de un «renacimiento urbano» en Norteamérica durante la década de los 90 (normalmente en alusión al distrito de negocios central de las ciudades estadounidenses), los datos censales evidencian que la densidad demográfica ha continuado disminuyendo en todas las regiones del país.⁸⁰ Es más, el reciente censo del 2007 muestra que muchas grandes ciudades estadounidenses como San Francisco, Chicago, Filadelfia, Baltimore, Memphis, San Antonio, Cleveland, Minneapolis, Pittsburgh, y Birmingham, entre otras, siguen perdiendo población.⁸¹ La mayor parte de la obra nueva sigue ejecutándose en nuevas áreas suburbanas apartadas, al tiempo que la práctica totalidad del terreno residencial en casi cualquier región metropolitana suele estar legalmente restringido a la promoción de chalets unifamiliares con zonas comunes que, en parte, sirven de amortiguación a lo largo de las autopistas interestatales, polígonos comerciales o lugares incluso más molestos, casi todos ellos dependientes del automóvil.⁸²

Cualquiera que fuese el sentido original de esta política de zonificación, hoy pertenece al pasado. Todos los análisis comparativos nacionales muestran que no existe correlación alguna entre la dispersión suburbana de baja densidad y los índices de propiedad de la vivienda, revalorización inmobiliaria, creación de empleo, ingresos per cápita o crecimiento económico (no hay más que preguntar a los habitantes de Londres, Barcelona o Shanghái). Hoy en día, los intereses regionales, estatales, nacionales y hasta globales son opuestos a este régimen normativo local de baja densidad y totalmente obsoleto.⁸³

Los programas de gestión del crecimiento locales de baja densidad y carácter excluyente resultan cada vez menos funcionales a la vista de la cambiante demografía del mercado estadounidense, si bien este hecho no es, obviamente, garantía de su desaparición inmediata. Todo indica que los mercados inmobiliarios de nuestras áreas metropolitanas están despla-

zándose a áreas empresariales intensivas de naturaleza regional y policéntrica con capacidad para acomodar barrios residenciales integrados de alta densidad que se localicen en las cercanías.⁸⁴ Tanto en los centros urbanos como en las zonas suburbanas más antiguas podría lograrse un incremento de la densidad mediante programas de reedificación centrados en los pueblos urbanos de mayor densidad y de uso mixto, abiertos al transporte público y a los peatones, que resultan mucho más sostenibles.⁸⁵

El segmento del mercado inmobiliario cuyo crecimiento es más rápido en la actualidad es el de la edificación de mayor densidad, uso mixto y menor dependencia del automóvil. Se calcula que en el año 2010 un 70 % de nuestra población corresponderá a hogares unipersonales y de nido vacío, que son compradores preferentes de este tipo de viviendas en zonas de alta densidad.⁸⁶ Es altamente probable que la mayoría de los mencionados hogares sin hijos se decanten por entornos céntricos intensivos de tipo suburbano o incluso urbano, que aportan mayor calidad de vida y menor dependencia del automóvil.⁸⁷

Esta «urbanización» abierta a las personas (más que a los coches) de nuestros núcleos suburbanos antiguos e incluso de los modernos podría conllevar la ventaja de facilitar un abanico más amplio de opciones en cuanto al estilo de vida y tipo de vivienda, así como provocar un impacto ambiental menos agresivo que el de la expansión convencional. En este sentido, existen estudios en este país según los cuales los propietarios quieren cambiar casas grandes por otras más pequeñas para vivir en un entorno más abierto a las personas, con instalaciones de uso mixto y servicios comunes peatonales en las proximidades.⁸⁸ Además, es probable que la subida de los precios del petróleo y la importante caída de los mercados hipotecario y de la vivienda en los EE. UU. se alíen para debilitar notablemente, al menos a corto plazo, la continuidad de la dispersión convencional en urbanizaciones e incrementar la promoción en este país de zonas residenciales acotadas de mayor densidad.⁸⁹ De este modo, es de esperar que las nuevas promociones inmobiliarias de baja densidad dependientes del automóvil y localizadas en la periferia suburbana se consideren productos de valor cada vez más incierto o, tal vez, incluso en descenso y que, en todo caso, resulten difíciles de financiar.⁹⁰

Con toda probabilidad, los EE. UU. presenciarán en los próximos años la densificación y «urbanización» de sus áreas suburbanas más antiguas y también de las más recientes.⁹¹ De hecho, esta «urbanización de los suburbios» se está produciendo ya en muchas regiones del país y, como afirma Joel Kotkin, seguramente se convertirá en la «próxima gran frontera» norteamericana.⁹² Desafortunadamente, es de esperar también que, al amparo de los regímenes de zonificación de baja densidad existentes, estas promociones de alta densidad adolezcan de una planificación deficiente y se vean relegadas a zonas de amortiguación residuales y aisladas. Por defecto, se diseñarán, seguramente, bajo los regímenes de zonificación existentes con densidades que continuarán marcando su absoluta dependencia del automóvil. Es poco probable, en cambio, que sean planificadas y ejecutadas como comunidades verdes en un marco de gestión del crecimiento regional. En resumen, las altas densidades por sí mismas no lograrán crear núcleos urbanos sostenibles de uso mixto y elevada calidad de vida.⁹³

El problema que se plantea con demasiada frecuencia en los EE. UU. es que los proyectos de relleno y redesarrollo son de tan baja densidad que pierde sentido la implantación de sistemas de transporte público eficientes o quizás incluso buenos servicios de autobuses.⁹⁴ En cambio, con una densidad suficiente, resulta factible la puesta en marcha de un sistema de transporte intrarregional amplio, como el tren ligero, que podría llegar a los aeropuertos regionales, e incluso un sistema interregional de alta velocidad (alrededor de un 50 % de los vuelos

que se realizan en los EE. UU. podrían sustituirse de modo eficiente por un sistema ferroviario megarregional de alta velocidad), lo cual se lograría dedicando a transporte público lo ahorrado en el coche privado.⁹⁵ Si algo parece obvio es que no somos suficientemente ricos, y seguramente tampoco lo seremos en el futuro, para financiar dos redes de transporte caras y eficientes (la del vehículo privado y la pública) en nuestras áreas metropolitanas en expansión.⁹⁶

A pesar de que pueda existir una planificación regional del transporte para los servicios de tren ligero o autobús de alta velocidad, el llamado desarrollo orientado al transporte (DOT) en estaciones o nudos de comunicaciones importantes simplemente no existe en este país (y seguramente no existirá en muchos años debido, en parte, a la proliferación de promociones inmobiliarias en zonas alternativas dentro de una misma región) con densidades que justifiquen la inversión en infraestructuras o posibiliten la existencia de un amplio abanico usos mixtos y servicios comunes abiertos a los peatones.⁹⁷ Las densidades DOT cobran verdadero sentido cuando permiten que un gran número de habitantes vivan, trabajen, hagan la compra y se entretengan sin tener coche o sin siquiera tener que recurrir al transporte público a diario.⁹⁸ Proporcionar un entorno construido libre de coches como opción de vida cotidiana disponible en numerosos lugares parece muy sensato en una etapa en que asistimos a la subida de los precios de la energía y en que el modelo tradicional de baja densidad está siendo rápidamente desterrado de nuestros mercados inmobiliarios.⁹⁹

En este punto, seguramente tengamos alguna lección que aprender de nuestros hermanos que se encuentran al otro lado del Atlántico. No cabe duda de que América no es Europa, pero aún así debemos tener en cuenta que las ciudades europeas tienen una experiencia mucho más dilatada en el desarrollo de sistemas de transporte público y, dado que en general se trata de países menos opulentos, posiblemente sean también más sensibles a los costes y beneficios de las inversiones en infraestructuras y de las promociones inmobiliarias relacionadas con estas.¹⁰⁰ En los modelos de transporte europeos, un área DOT puede abarcar un radio de más de un kilómetro y medio alrededor de una parada y tener densidades medias de entre 60 y 250 unidades por hectárea. En Europa, las densidades suelen guardar relación y proporción con el objetivo y la política de inversión en transporte e infraestructuras públicos,¹⁰¹ lo cual parece ser todavía un concepto novedoso en Norteamérica. Sin embargo, las posibilidades de que se produzca en este país semejante tipo de desarrollo coordinado y planificado en un plazo razonable y económicamente viable son escasas, a falta de normas, planes y objetivos de gestión del crecimiento coordinados a escala regional que lo apoyen. Así, por ejemplo, tanto el sistema ferroviario BART (transporte rápido del área de la Bahía) en San Francisco como el metro de Washington D. C., ambos construidos hace más de 30 años, siguen esperando el desarrollo de densidades al estilo europeo en muchos puntos DOT situados en el área de influencia de estaciones próximas.¹⁰² En este país es necesario emprender un verdadero DOT independiente del automóvil más bien cerca del principio que hacia el final del presente siglo.¹⁰³

En los EE. UU., las áreas DOT de trascendencia regional se encuentran casi siempre bajo el control de zonificación local, que suele prohibir o desfavorecer considerablemente un desarrollo más compacto e intensivo cuando cuenta con la oposición de los vecinos, como suele ser el caso.¹⁰⁴ Una iniciativa DOT consistente, por ejemplo en un aparcamiento disuasorio¹⁰⁵, un centro comercial o un Taco Bell, junto con un edificio de apartamentos o de oficinas de dos o tres pisos en los alrededores no constituye una visión alternativa de desarrollo sostenible, sino simplemente un caro intento de intervención en el tráfico.¹⁰⁶ Como medida de control de trá-

fico, sería más eficiente limitarnos a pagarle a alguna gente por no usar el coche. Por otra parte, las áreas DOT son, muchas veces, simplemente eso: áreas individuales de escasas dimensiones, cuando lo que necesitamos es espacio para comunidades y barrios enteros. Del mismo modo, el hecho de que alrededor de un nuevo proyecto de viviendas existan zonas para caminar y montar en bicicleta no lo convierte en un entorno abierto a los peatones y a las bicicletas, ya que dicha designación requiere que existan lugares y destinos reales a los que desplazarse caminando o en bicicleta (solo de esta manera será un entorno menos dependiente del automóvil) y ello difícilmente se logra sin contar con densidades mucho más elevadas.¹⁰⁷ Cabe destacar que un altísimo porcentaje del espacio y los costes de la construcción que se realiza en la actualidad, incluso bajo la bandera del Crecimiento Inteligente, se dedica al aparcamiento, garajes y circulación de automóviles.¹⁰⁸ En última instancia, se incurrirá en elevados costes solo por fingir que estamos solucionando estos graves problemas de desarrollo.

El apoyo regional a las políticas y objetivos de planificación urbanística cruciales parece un ingrediente indispensable para la planificación de áreas metropolitanas sostenibles. Así, es lógico que las decisiones relativas a la gestión del crecimiento local con respecto a las áreas seleccionadas para DOT o para otras medidas de desarrollo intensivo de los núcleos urbanos necesiten el apoyo de una política de crecimiento urbanístico y una demanda de mercado concentradas y moldeadas a escala regional.¹⁰⁹ De hecho, el éxito inequívoco del programa de gestión del crecimiento regional de Portland (Oregón) durante los últimos treinta años constituye la parte regional de la construcción de oficinas y comercial que se ha realizado en su centro urbano, en gran parte, como resultado de políticas de planificación deliberadas que han dirigido el desarrollo hacia un área de crecimiento predeterminada.¹¹⁰ Se trata también de una técnica de planificación empleada con gran éxito en algunos países europeos.¹¹¹

No obstante, en los EE. UU., los planes urbanísticos locales no cuentan con el apoyo de políticas de crecimiento coordinadas de las demás jurisdicciones locales existentes en la región.¹¹² En efecto, los planes de desarrollo verde coherentes con la demanda del mercado de un crecimiento compacto más sostenible en numerosas áreas metropolitanas, donde se producirá la práctica totalidad del crecimiento futuro de este país, rara vez (o nunca) cuentan con el apoyo de políticas de crecimiento urbanístico regionales coordinadas.¹¹³ Para lograr el desarrollo de usos mixtos y mayores densidades (es decir, no dependiente del automóvil) en núcleos urbanos planificados será necesaria, con toda probabilidad, la selección y designación coordinada a escala regional de las zonas destinadas al crecimiento y de las que no lo están. Lógicamente, estos planes tendrían que estar integrados regionalmente y coordinados con las decisiones relativas a grandes inversiones en infraestructuras y transporte público.¹¹⁴ Sin embargo, nada de lo anterior parece probable con la actual estructura de competencias local.¹¹⁵

En la actualidad, la combinación de la subida de los precios del petróleo y la cambiante demografía de mercado favorece exactamente este tipo de reforma en cuestiones de planificación y zonificación.¹¹⁶ Ya en el contexto de la actual caída de los mercados, los modelos residenciales de alta densidad y menor dependencia del automóvil parecen conservar mejor su valor que aquellos que se localizan en la periferia suburbana.¹¹⁷ Igualmente, las promociones de viviendas comunicadas mediante transporte público arrojan mejores resultados que las urbanizaciones convencionales, que requieren un uso más intensivo del automóvil.¹¹⁸ Por primera vez en la historia de este país, los precios de reventa de las viviendas en complejos plurifamiliares están evolucionando igual o mejor que los de los chalets unifamiliares en una misma región.¹¹⁹ Según un informe, el mercado de la vivienda adosada más compacta y con

poco terreno sufre un déficit de oferta tal que, aunque en los próximos 25 años se construyeran únicamente promociones de este tipo en los EE. UU., el país seguiría teniendo un exceso de casas unifamiliares con un terreno amplio.¹²⁰ Afortunadamente, este aumento de la demanda de obras de mayor densidad y menor dependencia del automóvil coincide con la necesidad de planificar un «desarrollo verde» sostenible abierto al tráfico, a bicicletas y a peatones en nuestras áreas metropolitanas.¹²¹ En el debate sobre políticas de gestión del crecimiento, tal vez valga la pena mencionar que una construcción de mayor densidad no constituye, en sí misma, la solución a la necesidad de opciones de desarrollo más ecológicas¹²², sino que simplemente aporta la oportunidad de realizar una planificación para lograrlo.¹²³ Aunque solo sea por necesidad, es probable que con el tiempo aumenten las densidades en nuestro país mediante el relleno y redesarrollo tanto de las áreas suburbanas más recientes como de las más antiguas, con el fin de acomodar el futuro crecimiento demográfico, una tendencia que se verá favorecida por la subida de los precios del petróleo.¹²⁴ No obstante, a menos que la planificación y el diseño determinen lo contrario, es de esperar que nuestras comunidades y regiones sigan siendo lugares dependientes del automóvil donde, como ocurre en Los Ángeles (el área urbanizada más densa de los EE. UU.), los ciudadanos vivirán en entornos de alta densidad dependientes del automóvil y afectados por una planificación deficiente.¹²⁵ Si esto sucede, la vida en Norteamérica será, con toda certeza, más pobre y se planificará en función de los elevados costes del petróleo y de la congestión del tráfico.¹²⁶ Por su parte, el modelo actual seguramente resultará también insostenible.¹²⁷ Si no se establece un marco jurisdiccional a escala regional que fije una serie de objetivos y normas sostenibles para la zonificación y la planificación urbanística local, es de esperar que este sea el panorama en las áreas metropolitanas estadounidenses dentro de unos años.¹²⁸

5. POLÍTICAS DE PLANIFICACIÓN REGIONAL Y EL BIENESTAR GENERAL

Los beneficios potenciales de las áreas urbanas más compactas se conocen y se han discutido durante años.¹²⁹ Dichas áreas pueden diseñarse, por ejemplo, de tal manera que consuman una cantidad mucho menor de recursos y energía, ofrezcan infraestructuras y servicios públicos más económicos y eficientes, especialmente en lo que atañe a opciones de transporte público, y acomoden un amplio abanico de tipos de vivienda, así como numerosas opciones de servicios comunes próximos abiertos a las personas, todo ello a una escala humana que resulta imposible o poco práctica en un paisaje disperso de baja densidad.¹³⁰ Obviamente, esta es y ha sido siempre la perspectiva de los movimientos de «Crecimiento Inteligente» y «Nuevo Urbanismo» en los EE. UU.¹³¹ Durante casi una generación entera, estos y otros grupos han fomentado este tipo de cambio en el paradigma del actual desarrollo de dispersión regional dominada por el automóvil. Sin embargo, lo cierto es que los esfuerzos realizados a lo largo de estos años rara vez han producido un efecto totalmente acorde con esta visión alternativa.¹³²

Si bien es cierto que los mencionados intentos de reforma han incrementado el nivel de concienciación pública con respecto a la necesidad de un cambio en la planificación del entorno construido, ha habido contadas transformaciones reales en el paradigma de desarrollo del país.¹³³ Buena muestra de ello es el dato de que alrededor de un 80 % de los proyectos de vivienda nueva iniciados en los últimos años fueron de chalets unifamiliares que, además, son de mayores dimensiones a pesar de la reducción del tamaño de los hogares.¹³⁴ Incluso las promociones de Nuevo Urbanismo que han llegado a construirse suelen ser proyectos aislados

de baja densidad que pocas veces cuentan con un conjunto de usos mixtos abiertos a las personas y servicios comunes a escala humana en las cercanías, y que tienden a ser, en gran medida, cuando no totalmente, dependientes del automóvil.¹³⁵ Es más, prácticamente todas las formas de complejos plurifamiliares de alta densidad que se construyen en la actualidad en este país acostumbran a ser absolutamente dependientes del automóvil. Hemos modelado el entorno construido estadounidense para que se adapte al recuerdo y a las cada vez más obsoletas preferencias de un siglo ya pasado.¹³⁶

Con todo, el problema no radica en la perspectiva del Nuevo Urbanismo que, como forma de estructuración de viviendas y estilos de vida, es cada vez más compatible con el cambiante mercado residencial de este país.¹³⁷ La cuestión es que estos proyectos de desarrollo ecológico son, en muchas ocasiones, simplemente ilegales según los códigos de zonificación locales o se enfrentan a la fuerte y eficaz oposición de los SPAN cercanos que dominan el proceso de planificación urbanística local.¹³⁸ Lo cierto es que las ciudades hacen una labor excelente a la hora de dar la «charla verde» y pésima a la hora de recorrer el «camino verde» en cuanto atañe a la zonificación y la planificación urbanística local. Como señala un reciente informe, bajo el actual régimen local, los SPAN están en condiciones de bloquear, casi siempre, cualquier cambio real o reforma en la zonificación: «Para resolver los problemas que se nos plantean, la zonificación debe reformarse al menos diez veces más rápido de lo que se está haciendo actualmente, lo cual, en mi opinión, ocurrirá, por así decirlo, por encima del cadáver de los SPAN. No hay ninguna motivación noble, ni siquiera racional, en su oposición al crecimiento inteligente. Mientras que en el caso de la construcción convencional sí hay alguna justificación, en el caso del crecimiento racional se trata de miedo al cambio, prejuicio, obstinación y mentalidad de rebaño. Afrontar los próximos retos será enormemente difícil (puede que tanto como ganar la Segunda Guerra Mundial) y requerirá hasta el último aliento del viejo espíritu luchador americano. El SPAN encarna el espíritu derrotista, que amenaza con ahogar el país si no se lo impedimos.»¹³⁹

Algunas ciudades supuestamente verdes, como Denver, en realidad están reduciendo la densidad de barrios enteros, incrementando así sus emisiones de GEI de exclusión como consecuencia de un uso más frecuente del automóvil en la región.¹⁴⁰ Asimismo, es poco habitual que los programas de zonificación locales utilicen su control sobre la orientación y el diseño de las parcelas en la reglamentación de la construcción para promover la energía solar o cualquier otra fuente de energía renovable.¹⁴¹ En algunas zonas, la instalación y explotación de aerogeneradores y sus instalaciones auxiliares pueden estar prohibidas por la zonificación local en una comunidad entera.¹⁴² La propia red eléctrica del país necesita una modernización urgente, puesto que resulta inadecuada para las necesidades de las energías renovables debido, en parte, a la oposición local del SPAN a la ampliación o reemplazo de las infraestructuras. La realidad es que en algunas zonas del país se está paralizando la implantación de energías limpias, como las turbinas eólicas, que representan una inversión de capital de cientos de millones de dólares, debido, en parte, a la falta de capacidad de la red eléctrica.¹⁴³ Se trata de un problema nacional que, previsiblemente, irá a peor, ya que la inapropiada red eléctrica estadounidense podría afectar de modo significativo a la inversión en tecnologías energéticas renovables (las energías eólica y solar producen actualmente menos de un 1 % de la energía consumida en este país).¹⁴⁴

Es de esperar que la reforma de los programas locales de gestión del crecimiento y planificación urbanística se centre cada vez más en la creación de posibles formas de marcos polí-

ticos de ámbito regional y metropolitano con el fin de abordar los problemas relativos al desarrollo sostenible. Analicemos, por ejemplo, el reciente informe sobre políticas vinculadas al cambio climático emitido por la Asociación Americana de Planificación, que algunos consideran defensora de los derechos locales: el informe demanda una nueva legislación federal y estatal para la creación de políticas, programas y normas, así como para la priorización de fondos destinados a mitigar las emisiones de GEI y a promocionar un desarrollo de mayor densidad, uso mixto y menor dependencia del automóvil.¹⁴⁵ Si bien se trata de un informe impreciso en cuanto a los cambios específicos en las competencias institucionales, su mensaje fundamental es claro: «la coordinación regional será necesaria para cumplir los exigentes objetivos de reducción de las emisiones de GEI, que no será posible mediante las acciones acometidas por instancias o comunidades individuales. Además, cualquier acción que afecte a los valores o inversiones regionales será más eficaz si resulta de iniciativas y acuerdos también regionales. Los programas y planes con visión regional crean excelentes oportunidades para el cierre de acuerdos de acción encaminados a combatir el cambio climático y establecer objetivos en consonancia con la planificación coordinada para el desarrollo regional y la inversión en infraestructuras. Los sistemas y organismos gubernamentales pueden ser de gran valor para el desarrollo y ejecución de medidas integradas para la mitigación del cambio climático y la adaptación a él.»¹⁴⁶

Parece claro que el avance hacia formas de desarrollo más sostenibles en nuestras áreas metropolitanas requiere nada menos que una política de planificación urbanística regional eficiente, coordinada e integrada. En este sentido apuntan recientes informes de la Brookings Institution¹⁴⁷, el Instituto de Territorio Urbano¹⁴⁸, Crecimiento Inteligente en América¹⁴⁹ y otras organizaciones, que destacan una mayor concienciación respecto al hecho de que la creación de áreas metropolitanas prósperas y sostenibles demandará una reforma de la zonificación local y la creación de nuevos marcos de cooperación regionales.¹⁵⁰

Así pues, parece sensato evaluar los beneficios potenciales de la concepción de nuevos marcos jurisdiccionales o acuerdos de coordinación regionales que dejen los detalles del planeamiento y la zonificación urbanos bajo el control de las instituciones locales, pero que (las cosas como son) exijan que las decisiones locales sean acordes con las políticas y planes de crecimiento sostenible regionales. Quizás sea el momento de impulsar otra propuesta de Revolución Silenciosa en lo referente al control sobre el uso del suelo, semejante a la que se propuso en este país hace casi 40 años.¹⁵¹ Ya se han puesto en práctica diversos modelos y hay mucho que aprender de la primera generación de «áreas de importancia crítica» y organismos de «planificación costera» regionales creadas por los estados, así como de las comisiones consultivas de planificación regional o de los éxitos y fracasos de los institutos de transporte y los consejos de gobierno regionales.¹⁵²

De hecho, en este país existe una tradición respetada, aunque accidentada y tal vez infravalorada, en lo tocante a planificación regional, que se remonta a la era del *New Deal*.¹⁵³ Pues bien, aunque es cierto que los norteamericanos tienden a oponer resistencia al regionalismo en lo que atañe a la planificación urbanística, quizás la única idea que hoy resulta más descabellada que la de la «planificación regional» es la de que seremos capaces de enfrentarnos con seriedad a nuestros problemas de desarrollo urbano sin contar con acuerdos de gobierno regionales sensatos y sostenibles.¹⁵⁴

En todo caso, el control local sobre la planificación urbanística en este país nunca ha estado libre de la intervención estatal y federal. En efecto, solo en el ámbito federal, la legislación

prevalece, en mayor o menor medida, a la zonificación local en una serie de cuestiones, entre las que se cuentan ciertos proyectos relacionados con la energía, viviendas para discapacitados, normas de montaje de viviendas prefabricadas, usos religiosos del suelo y ciertos tipos de servicios de telecomunicaciones.¹⁵⁵ En el ámbito estatal, los tratados legislativos de zonificación sobre la materia aportan una larga lista de actividades y usos del suelo ordenados alfabéticamente, que están sometidos al control total o parcial de la legislación estatal en determinados estados y que van desde distintos tipos de viviendas asequibles hasta cementerios, centros infantiles, agricultura, vertederos, minería, accesibilidad por carretera, escuelas y servicios públicos.¹⁵⁶

Seguramente se puede decir que los gobiernos estatal y federal han sido tan fuertes como lo creyeron necesario, en un momento dado, para atajar el abuso de los controles de zonificación locales. Puede que en ello radique el futuro de la reforma del planeamiento y la zonificación locales, y puede también que Janice Griffith tuviese razón cuando observaba, hace unos años, que «en el siglo XXI se producirá una transformación de las ciudades y regiones periféricas a medida que la ciudadanía responda a los retos políticos, económicos, igualitarios y medioambientales planteados por el crecimiento rápido y continuado al que se enfrentarán muchas áreas metropolitanas.»¹⁵⁷ Otro informe reciente alude a una creciente «tormenta perfecta» de apoyo en este país a lo que podría ser exactamente este tipo de cambio en la planificación urbanística.¹⁵⁸ Lo necesario aquí es un marco de desarrollo sostenible coordinado regionalmente para la planificación urbanística local,¹⁵⁹ lo cual no es, en absoluto, un asunto menor. Los problemas a los que nos enfrentamos son de alcance regional, generalizados, graves y siguen empeorando.¹⁶⁰

El nuevo acuerdo regional al que nos referimos no tiene que sumir necesariamente a los promotores en un proceso de autorización legal más largo, complejo y costoso de lo habitual. Antes al contrario, la reforma de los controles de competencias locales debería conllevar siempre la creación de normas y procedimientos más transparentes con el fin de garantizar la aprobación de las obras, especialmente en las áreas designadas de crecimiento. Esta clase de reforma procedimental se ha reducido, por lo general, a una promesa incumplida del Crecimiento Inteligente.¹⁶¹ Los constructores y otros integrantes de los círculos de la construcción aceptarán de buen grado la mencionada reforma, puesto que buena parte (si no la mayoría) de las promociones previstas para los próximos años podrían ser de relleno y de redesarrollo, esto es, obras impredecibles habitualmente entorpecidas por un sinfín de retrasos, vistas judiciales y nuevas demandas de naturaleza SPAN.¹⁶²

No cabe duda de que este no es el foro apropiado para debatir el conjunto de posibles objetivos, políticas y normas de desarrollo sostenible para tal reparto de competencias, pero cabe al menos mencionar que la literatura sobre el tema de la planificación urbanística y el desarrollo sostenible es tan sorprendente como reflexiva, y va en aumento tanto en nuestro país como en el resto del mundo.¹⁶³ Las políticas regionales deben aportar un marco de objetivos, directrices y normas acordes con el desarrollo sostenible al proceso de toma de decisiones regional y local. Dicho marco deberá, con todo, tratar de permitir un cierto grado de flexibilidad e innovación para las iniciativas, programas y experimentos locales, siempre conforme a los objetivos fijados. La legislación propuesta recientemente en California constituye un primer paso en esta dirección.¹⁶⁴ Dicha legislación, que cuenta con el apoyo de muchos de los promotores y grupos medioambientales del estado, condiciona los fondos estatales y federales para el transporte a la aprobación de planes de desarrollo urbano regionales para la

adopción de estrategias de desarrollo de mayor densidad y más enfocadas al transporte público.¹⁶⁵ Las comisiones de planificación regional son responsables de la revisión y de la creación de planes de ámbito metropolitano para impulsar los objetivos referentes a las emisiones de GEI estatales y regionales.¹⁶⁶

Aunque las normas de planificación y diseño urbanísticos para la ampliación de las opciones de transporte público locales y regionales, así como para la aplicación de preceptos y códigos de construcción ecológicos son de vital importancia, hay otros asuntos asociados al desarrollo sostenible igualmente trascendentales que podrían beneficiarse de la aplicación de políticas de gestión del crecimiento coordinadas a escala regional. En los próximos años cobrará mayor significado la planificación de sistemas de energía alternativos, el transporte público intermodal, la seguridad alimentaria regional, el suministro y tratamiento del agua, las redes urbanas ecológicas de climatización, el reciclaje y tratamiento de residuos, el transporte de mercancías regional, el diseño de redes de parques y sumideros de carbono verdes, o la preparación de solares para una construcción ecológica.¹⁶⁷ Todas las intervenciones anteriores podrían beneficiarse en gran medida de la prestación de apoyo técnico, financiación, planificación y objetivos coordinados a escala regional. A pesar de que habrá pocas soluciones implantadas desde arriba que se ajusten a todas las regiones urbanas, las áreas metropolitanas se enfrentan a problemas cuya envergadura requerirá la transformación de nuestro mundo metropolitano a lo largo de la primera mitad de este siglo y es poco probable que las comunidades aisladas sean capaces de llevarla a cabo sin el apoyo y la cooperación de sus regiones.¹⁶⁸

La presencia de un contexto regional evitará que nos despertemos dentro de unos años en un mundo de atascos de coches eléctricos insostenibles, con viviendas dispersas alimentadas con energía solar también insostenibles, una infraestructura de carreteras y servicios colapsada, o un área metropolitana sin un suministro disponible y asequible de agua potable, energía o alimentos. Tenemos que elaborar una política de gestión del crecimiento que no afronte los futuros puntos clave del proceso a través de intervenciones masivas y desesperadas concebidas *ad hoc* para situaciones críticas. Difícilmente seremos lo bastante ricos o sensatos, ni contaremos con la cohesión social suficiente para que un enfoque de estas características funcione.

Para establecer este nuevo marco regional para las políticas de planificación urbanística y desarrollo ecológico sostenibles será necesaria la elaboración de normas de aplicación nacionales y estatales. Claro está que para la puesta en marcha del susodicho marco jurisdiccional metropolitano son posibles diversos acuerdos institucionales, pero ha de tenerse en cuenta, reforzarse, financiarse e integrarse la política habitual de palo y zanahoria asociada a la financiación de infraestructuras, transporte, planificación urbanística y otros programas de asistencia estatales y federales. Asimismo, deberían tomarse en consideración los modelos institucionales de ámbito federal más directos en cuanto a acuerdos de aplicación regionales o estatales que actualmente abordan otras cuestiones medioambientales como la contaminación del agua o la minería de superficie. Parece que sí se aprecia, al menos, el principio de un despertar en nuestro país respecto a la importancia de esta empresa y a la necesidad de concebir soluciones regionales para tales problemas metropolitanos.¹⁶⁹

6. CONCLUSIÓN

A pesar del debate existente en nuestro país acerca de la sostenibilidad y el desarrollo ecológico, hemos venido dando continuidad a un paradigma de crecimiento de baja densidad y

dependiente del automóvil que está en clara disonancia con la realidad económica, energética y medioambiental del siglo XXI.¹⁷⁰ La reciente caída de los mercados económico e inmobiliario en los EE. UU. podría haber sido para bien, por cuanto que nos proporciona un alto para reflexionar acerca del crecimiento futuro de nuestras áreas metropolitanas. A decir verdad, nos encontramos en rumbo de colisión con una cruda realidad y no parece haber respuestas políticas fáciles o soluciones tecnológicas factibles en el horizonte próximo para los problemas de desarrollo sostenible de este país.¹⁷¹

La gestión pública de la construcción en los EE. UU. a lo largo de la mayor parte del siglo XX ha resultado ser un cúmulo de despropósitos.¹⁷² Hemos hipotecado el futuro de nuestros hijos en el diseño de nuestro paisaje y hemos ignorado las advertencias relativas a la sostenibilidad de nuestras áreas urbanas en favor del consumo y las comodidades a corto plazo. Hoy en día, es preciso que el debate sobre la manera de gestionar las necesidades de la construcción se aleje del falso problema de idear políticas para apoyar y subvencionar preferencias individuales que acarrear costes externos inmensos e insostenibles. Nuestras políticas de planificación urbanística en este siglo deben centrarse en el trazado y aplicación de estrategias de crecimiento que proporcionen a los habitantes de este país opciones de transporte y vivienda que sean, al mismo tiempo, sostenibles y asequibles.

La presencia de mayores densidades que se espera para las áreas metropolitanas estadounidenses en los próximos años encierra el potencial necesario para afrontar muchos de nuestros problemas de desarrollo sostenible, pero las soluciones solamente llegarán si este nuevo desarrollo obedece a una política de diseño ecológica que aporte opciones de vida libres de automóviles y respaldadas por el transporte público. Las normas y políticas de planificación urbanísticas deberían orientar el crecimiento nuevo hacia núcleos urbanos designados como intensivos dentro de una región y con densidades que permitan a muchos (si no a la mayoría) de sus residentes vivir, trabajar, comprar y divertirse en ellos sin necesidad de utilizar el coche. La adopción y financiación de políticas de crecimiento para las áreas metropolitanas a través de acuerdos de gobierno regionales coordinados puede ser nuestra mejor apuesta (o quizás la única) para construir un futuro sostenible. Se trata de una empresa colosal y puede que ya lleguemos tarde al reto.¹⁷³

Notas

* © 2008 E. H. Ziegler

** Este artículo está basado en la presentación del autor «Gestión del crecimiento megapolitano y desarrollo local en el siglo XXI» en el congreso internacional *Antítesis aparente: desarrollo local y globalización*, celebrado en la Universidad de Trento (Italia) el 10 de octubre del 2008. El autor desea expresar su agradecimiento a los estudiantes de derecho Alison Davis, Ben Larson y Katy Michaelis por su ayuda en la investigación y en la edición del presente artículo.

- 1 DROEGE. 2006. *The Renewable City: A Comprehensive Guide to an Urban Revolution*. Londres: Wiley (131).
- 2 THE BROOKINGS INSTITUTION. 2008a. *Blueprint for American Prosperity*. Washington, DC: Brookings Institution. Disponible en <http://www.brookings.edu/projects/blueprint/publications.aspx>, 15-10-2008.
- 3 272 U.S. 365 (1926).
- 4 Véase DROEGE (ed.) 2008. *Urban Energy Transition: From Fossil Fuels to Renewable Power. Emphasizing the Need for a Regional Approach to Urban Sustainable Development Issues*. Amsterdam: Elsevier.
- 5 BROOKINGS INSTITUTION. 2008. *MetroPolicy: Shaping a New Partnership for a Metropolitan Nation* (4). Disponible en http://www.brookings.edu/~media/Files/rc/reports/2008/06_metropolicy/06_metropolicy_fullreport.pdf
- 6 Id. (6).
- 7 LANG, R. E. y A. C. Nelson. 2007. «The Next 100 Million», *Planning*, 01/2007 (4).
- 8 LANG, R. E. y A. C. Nelson. 2007. «America 2040: The Rise of the Megapolitans», *Planning*, 01/2007 (7) («Las áreas megapolitanas representan una concentración incluso mayor de la riqueza y la capacidad productiva del país. Las diez grandes áreas metropolitanas más opulentas corresponden a las megápolis, al igual que la mayor parte de los grandes aeropuertos y puertos. Las megápolis constituyen zonas clave a través de las cuales los EE. UU. se integran en la economía global. La prueba es que resulta prácticamente imposible volar al extranjero sin hacer antes escala en un aeropuerto megapolitano.» [N. de la T.]).
- 9 Véase, p.ej., BARNETT, J. (ed.). 2007. *Smart Growth in a Changing World*. Washington, DC: American Planning Association.
- 10 Véase p. ej., PORTNEY K. E. 2003. *Taking Sustainable Cities Seriously: Economic Development, the Environment, and Quality of Life in American Cities*. Cambridge, MA: The MIT Press; SILBERSTEIN, J. y C. Maser. 2000. *Land-use Planning for Sustainable Development*. Boca Ratón, FL: CRC Press LLC; TAMAGAWA, H. (ed.). 2006. *Sustainable Cities: Japanese Perspectives on Physical and Social Structures*. Tokio: United Nations University Press.
- 11 Véase p. ej., BARNETT, J. (ed.) 2007, *supra* nota 9; DROEGE, P. (2006), *supra* nota 1; EWING, R. et al. 2008. *Growing Cooler: The Evidence on Urban Development and Climate Change*. Washington DC: Urban Land Institute. Véase también CHEEVER, F. et al. 2006. «What Will it Take for a Really Green Denver?», *Denver Post*, 30/06/2006. Disponible en http://www.denverpost.com/perspective/ci_4104578 («Un desarrollo de alta densidad bien planificado puede crear un rico tejido de usos mixtos, un amplio abanico de opciones de transporte para todas las edades y un alto valor de las viviendas. Seremos más felices, más sanos, más ricos, más eficaces y más ecológicos si hay más personas por kilómetro cuadrado.» [N. de la T.]).
- 12 El término alude a la oposición que despierta en determinados ciudadanos la instalación en su entorno inmediato de determinados dispositivos o actividades potencialmente peligrosas o molestas. La expresión empleada en inglés es «NIMBY» (literalmente, «no en mi patio trasero»). [N. de la T.]
- 13 Véase p. ej., BEATLEY, T. 1999. *Green Urbanism: Learning from European Cities*. Washington DC: Island Press (3-4); DROEGE ((ed.) 2008. *Urban Energy Transition: From Fossil Fuels to Renewable Power*. Amsterdam: Elsevier; ZIEGLER, E. H. 2008a. «China's Satellite Cities, Regional Growth, and Sustainable Development – Urban Planning, Energy, and the Automobile», en M. Keiner (ed.). *Sustainable Urban Development in China: Wishful Thinking or Reality?* Münster: Monsenstein and Vanneredat (51); MOGGE, J. 2008. «Masdar City: Test Site for Living Without Cars», Q. Planet, junio del 2008 (4); NORMILE, D. 2008. «China's Living Laboratory in Urbanization», *Science*, vol. 319 (740); PEIRCE, N. 2007. «Plan or Be Engulfed: Harsh Lesson for World Cities», *Nation's Cities Weekly*, 06/08/2007 (2); ZIEGLER, E. H. 2006a. «Developing Greener Cities in China», *Urban Land*, 02/2006 (48).
- 14 BARNETT, J. (ed.) (2007), *supra* nota 9 (33): «Además de sus consecuencias medioambientales, el uso del suelo de forma dispersa tiene un profundo impacto económico, que puede acarrear dificultades para la sostenibilidad de la competitividad estadounidense en las próximas décadas. Los aprietos que atraviesa la economía norteamericana se manifiestan de diversos modos, que van desde la estrechez de presupuestos municipales y familiares hasta la reducción de la productividad de los trabajadores.» [N. de la T.]
- 15 Véase BROOKINGS INSTITUTION (2008), *supra* nota 5; CALTHORPE, P. y W. Fulton. 2001. *The Regional City*. Washington DC: Island Press; BARNETT, J. (ed.) (2007), *supra* nota 9: «La dispersión impone costes muy elevados a las comunidades, mientras que los controles locales sobre el crecimiento resultan poco eficaces a la hora de paliar sus inconvenientes. Así las cosas, la ausencia de una coordinación regional del crecimiento puede resultar perjudicial para una comunidad y para sus barrios, al tiempo que tal dejadez incrementa la dispersión en el conjunto de la región.» [N. de la T.] Véase también JACKSON, K. J. 2003. «The Need for Regional Management of Growth: Boulder, Colorado as a Case Study», *Journal of Urban Law*, vol. 37 (299, 317): «Algunos defensores de la reglamentación regional mantienen que el actual sistema de reglamentación local "conduce a una tragedia de los comunes en el seno de un área metropolitana". Habida cuenta de que los controles locales tienen vigencia en una única jurisdicción, se fomenta la dispersión "al obligar a los promotores a poner la mira en espacios verdes cada vez más alejados del núcleo urbano". En el ejemplo de Boulder (Colorado), los esfuerzos de la ciudad por restringir el desarrollo con el fin de prevenir la dispersión dentro de sus límites urbanos ha hecho que las comunidades vecinas se afanen por atraer dicho desarrollo, fomentando así la dispersión en el conjunto de la región.» [N. de la T.]
- 16 FLORIDA, R. 2008. «The Rise of the Mega-Region», *Wall Street Journal*, 12/04/2008 (A8) [N. de la T.]. Véase también ZIEGLER, E. H. 2008b. «American Cities, Urban Collapse, and Environmental Doom», *Planning & Environmental Law*, vol. 60 (7, 9): «La planificación

- urbanística hoy en día no es ya un asunto puramente local, sino más bien un conflicto legal-estructural de competencias proporcional a la magnitud de los problemas regionales y globales que hayan de abordarse en cada caso. Por uno u otro motivo, a los gobiernos locales se les da estupidamente discursos sobre este tema, pero fatal ponerlos en práctica. Por ello, su liderazgo en esta materia debe someterse a las políticas de desarrollo ecológico nacionales y estatales.» [N. de la T.]
- 17 Véase EWING, R. et al. (2008), *supra* nota 11. Véase también ZIEGLER, E. H. (2008b), *supra* nota 16 (8): «Un desarrollo de mayor densidad y menos dependiente del automóvil no solo es ecológico, sino que resulta a cada paso más adecuado desde el punto de vista económico, teniendo en cuenta que en este siglo caminamos hacia la construcción de un futuro sostenible, y además, dará lugar a la creación de ciudades norteamericanas de categoría mundial. Afortunadamente, el sector del mercado inmobiliario residencial que crece a mayor velocidad es, precisamente, el de las promociones de mayor densidad, uso mixto y menor dependencia del automóvil. No cabe duda de que el descenso de la dispersión incrementa las opciones privadas con respecto a estilo de vida, gastos y transporte, opciones que las autoridades deben facilitar y nunca limitar. Por otra parte, dicho descenso ha de ir de la mano de la adopción de políticas que reflejen los costes humanos, medioambientales y energéticos reales de la dispersión» [N. de la T.]
- 18 Véase, en general, CALTHORPE, P. 1995. *The Next American Metropolis: Ecology, Community and the American Dream*. Princeton, NJ: Princeton Architectural Press (9); DUANY, A. et al. 2000. *Suburban Nation: The Rise of Sprawl and the Decline of the American Dream*. Nueva York, NY: North Point Press (4); FISHMAN, R. 1987. *Bourgeois Utopias: The Rise and Fall of Suburbia*. Nueva York, NY: Basic Books (16-17); GARREAU, J. 1991. *Edge City: Life on the New Frontier*. Nueva York, NY: Anchor; KUNSTLER, J. 1993. *The Geography of Nowhere: The Rise and Decline of America's Man-Made Landscape*. Nueva York, NY: Simon & Schuster (10); BURCHELL, R.W. 1999. «The Evolution of the Sprawl Debate in the United States», *Hastings West-Northwest Journal of Environmental Law and Policy*, vol. 5, n.º 2 (137); GALLAGHER, P. 2001. «The Environmental, Social and Cultural Impacts of Sprawl», *Journal of Natural Resources and Environment*, vol. 5 (219); LEWYN, M. 2000. «Suburban Sprawl: Not Just an Environmental Issue», *Marquette Law Review*, vol. 84 (301); ORTIZ, F. 2002. «Biodiversity, the City and Sprawl», *Boston University Law Review*, vol. 82, n.º 1 (145).
- 19 Véase EUROPEAN SPATIAL PLANNING – ADAPTING TO CLIMATE EVENTS 2007. *Planning in a Changing Climate: The Strategy* (1). Disponible en <http://www.espace-project.org/part1/publications/ESPACE%20Strategy%20Final.pdf>; VICTOR, D. G. (2004). *Climate Change: Debating America's Policy Options*. Nueva York, NY: Council of Foreign Relations (1).
- 20 Véase ENERGY INFORMATION ADMINISTRATION. 2007. *Annual Energy Review 2007* (9). Disponible en <http://www.eia.doe.gov/emeu/aer/pdf/aer.pdf>; PODOBNIK, B. 2006. *Global Energy Shifts: Fostering Sustainability in a Turbulent Age*. Filadelfia, PA: Temple University Press.
- 21 BARNETT, J. (ed.) (2007), *supra* nota 9 (25-27): «Un efecto secundario inevitable del consumo de combustibles fósiles derivado de la creciente dependencia del automóvil son las emisiones de dióxido de carbono, un potente gas de efecto invernadero. Según datos de los departamentos de transporte y energía federales, el transporte en los EE. UU. origina más de 450 millones de toneladas métricas de dióxido de carbono al año, lo que supone alrededor de un tercio del total de las emisiones de carbono en el país. Dicho total aumenta a una tasa media aproximada del 1 % anual, mientras que las fuentes de emisión relacionadas con el transporte crecen alrededor de un 20 % más rápido que el total. Además, las emisiones de carbono per cápita en los EE. UU. ascienden casi al doble que en Europa.» [N. de la T.]
- «Aunque los avances en tecnologías relacionadas con los vehículos y los combustibles pueden ser de utilidad, la planificación del uso del suelo y del transporte encaminada a reducir la demanda de vehículos resulta fundamental, especialmente a la vista del crecimiento demográfico, para la consecución de estos objetivos.» FRANK, L. et al. 2007. «The Urban Form and Climate Change Gamble», *Planning*, August/September 2007 (18-19 [N. de la T.]
- 22 *Id.*
- 23 ZIEGLER, E. H. (2008b), *supra* nota 16.
- 24 *Id.*
- 25 EWING, R. et al. (2008), *supra* nota 11 (21); BARNETT, J. (ed.) (2007), *supra* nota 9 (22): «Existen una serie de preocupantes tendencias adicionales asociadas al aumento en el uso de vehículos durante las últimas décadas y todas ellas apuntan a una menor eficiencia en los modelos de desplazamiento. Entre ellas se encuentra un incremento en la longitud media de los desplazamientos, un aumento en el número de desplazamientos mediante vehículos realizados por persona y por hogar anualmente, un descenso en todas las modalidades de desplazamiento a excepción del uso del coche por un único ocupante, y una disminución del número medio de pasajeros por vehículo.» [N. de la T.]
- 26 EWING, R. et al. (2008), *supra* nota 11 (23).
- 27 ROBERTS, P. 2004. *The End of Oil: On the Edge of a Perilous New World*. Nueva York, NY: Houghton Mifflin.
- 28 EWING, R. et al. (2008), *supra* nota 11 (17); ZIEGLER, E. H. 2006b. «China's Cities, Globalization, and Sustainable Development: Comparative Thoughts on Urban Planning, Energy, and Environmental Policy», *Washington University Global Studies Law Review*, vol. 5 (295-313).
- 29 OFFICE OF HIGHWAY POLICY INFORMATION, U.S. DEPARTMENT OF TRANSPORTATION. 2000. *Our Nation's Highways* (11). Disponible en http://www.fhwa.dot.gov/ohim/onh00/our_ntns_hwys.pdf; ZIEGLER, E. H. (2006), *supra* nota 28 (307-08); DROEGE, P. (2006), *supra* nota 1 (61): «Las ciudades desempeñan un papel fundamental en el consumo de combustibles fósiles y, al mismo tiempo, tienen una capacidad considerable para introducir importantes cambios en las políticas energéticas. De ahí que el cambio climático guarde una estrecha relación con las acciones locales de las comunidades urbanas y con el modo en que construyen y gestionan sus infraestructuras, instalaciones y entornos urbanos, así como con el consumo que realizan y el tratamiento de los residuos que generan. Asimismo, debido a su naturaleza creada de forma colectiva y gestionada en profundidad, las ciudades son también el elemento más sensible de la economía nacional y global. Por ello es esencial que las comunidades urbanas estén preparadas para los cambios que conllevarán estos impactos medioambientales globales y que sean conscientes de su poder y responsabilidad en cuanto a su preparación para un cambio discontinuo, así como para desacelerar y, en última instancia, detener el avance del deterioro medioambiental global provocado por los combustibles fósiles.» [N. de la T.]

- 30 AMERICAN SOCIETY OF CIVIL ENGINEERS. 2003. *Report Card for America's Infrastructure 2003 Progress Report: An Update to the 2001 Report Card* (7). Disponible en <http://www.asce.org/reportcard/pdf/fullreport03.pdf>.
- 31 KATZ, B. et al. 2008. «America's Infrastructure: Ramping Up or Crashing Down», *Conference Report*, n.º 21 (1). Disponible en http://www.brookings.edu/~media/Files/rc/papers/2008/01_infrastructure_katz_puentes/01_infrastructure_katz_puentes.pdf; CONKEY, C. et al. 2007. «Bridge Collapse Could Spur Infrastructure Fixes», *Wall Street Journal*, 03-08-2007 (B1). Disponible en http://online.wsj.com/article/SB118609911628386782.html?mod=hpp_us_whats_news.
- 32 DROEGE, P. (ed.) (2008), *supra* nota 13 (215).
- 33 PUENTES, R. 2008. *A Bridge to Somewhere: Rethinking American Transportation for the 21st Century*. Disponible en http://www.brookings.edu/~media/Files/rc/reports/2008/06_transportation_puentes/06_transportation_puentes_report.pdf.
- 34 Véase WILGOREN, J. 2002. «Detroit Urban Renewal Without the Renewal», *New York Times*, 07/07/2002 (A10). Disponible en <http://query.nytimes.com/gst/fullpage.html?res=9F05E6DF1F31F934A35754C0A9649C8B63>.
- 35 Véase OVERBERG, P. 2008. «Top 75 Cities Ranked by Population in USA», *USA Today*, 10/07/2008 (2A). Disponible en http://www.usatoday.com/printedition/news/20080710/a_cencitylist10.art.htm.
- 36 MOE, R. 1996. «The National Trust for Historic Preservation», discurso presentado en *Growing Smarter Fighting Sprawl and Restoring Community in America*, 20/11/1996, Ayuntamiento del Valle de San Joaquín, Fresno (California). Transcripción disponible en http://www.smartgrowth.org/library/Richard_Moe.html.
- 37 FEDERAL HIGHWAY ADMINISTRATION. 1997. *Highway Statistics Summary to 1995*, tablas Fi200, Fi201. Disponible en <http://www.fhwa.dot.gov/ohim/summary95/section5.html>; U.S. DEPARTMENT OF TRANSPORTATION. 2008. *Fatality Analysis Reporting System General Estimates System: 2006 Data Summary* (5). Disponible en <http://www-nrd.nhtsa.dot.gov/pubs/2006%20DATA%20Summary.pdf>; NATIONAL HIGHWAY TRAFFIC SAFETY ADMINISTRATION. 2008. *Traffic Safety Facts: 2007 Traffic Safety Annual Assessment – Highlights*. Disponible en <http://www-nrd.nhtsa.dot.gov/Pubs/811017.pdf>; ZIEGLER, E. H. (2008a), *supra* nota 13; FEDERAL ANALYSIS REPORTING SYSTEM (s.d.). *Encyclopedia, National Statistics: Table Updated with 2006 Final Data and 2007 Annual Data*. Disponible en <http://www-fars.nhtsa.dot.gov/main/index.aspx>.
- 38 BARNETT, J. (ed.) (2007), *supra* nota 9.
- 39 *Id.*
- 40 *Id.*; DROEGE, P. (2006), *supra* nota 1 (61).
- 41 Véase TEDESCHI, B. 2003. «Cyber Scout: Monitoring Traffic», *New York Times*, 20/07/2003.
- 42 BARNETT, J. (ed.) (2007), *supra* nota 9.
- 43 ROBERTS, Paul (2004), *supra* nota 27.
- 44 Véase MINCZESKI, P. et al. 2008. «Tighter Spigots», *Wall Street Journal*, 03/01/2008 (A7).
- 45 BARNETT, J. (ed.) (2007), *supra* nota 9.
- 46 FELMY, J. (Economista Jefe del Instituto Americano del Petróleo). 2006. *Observaciones ante la Asociación Estadounidense de Energía*, 17/01/2006. Transcripción disponible en <http://www.api.org/Newsroom/testimony/state-of-industry.cfm>.
- 47 Véase PODOBNIK, B. (2006), *supra* nota 20; SMIL, V. 2003. *Energy at the Crossroads: Global Perspectives and Uncertainties*. Cambridge, MA: MIT Press; véase también ZIEGLER, E. H. (2008b), *supra* nota 16 (8): «El economista Rudiger Dornbusch señaló una vez lo siguiente: “La crisis tarda mucho más tiempo en llegar de lo que parece y luego se produce mucho más rápido de lo que se cree”. Cada vez son más los que se suman a la idea de que la observación de Dornbusch puede resultar especialmente acertada en relación con las consecuencias de la subida de los precios del petróleo en este país. Tal vez haya una lección oculta tras la noticia de que los elevados precios de la energía en este año dieron lugar a revueltas urbanas en seis países de todo el mundo. Las tasas de interés, la inflación, las inversiones extranjeras, la debilidad del dólar y los fuertes huracanes son variables que podrían acelerar el impacto de dicha subida de precios en este país y provocar la llegada de esta situación más bien pronto que tarde.» [N. de la T.]
- 48 Véase CUMMINS, C. 2006. «As Fuel Prices Soar, A Country Unravels», *Wall Street Journal*, 18-19/11/2006. Disponible en <http://online.wsj.com/article/SB116382622763227277.html>.
- 49 Véase BERMAN, M. 2006. *Dark Ages America: The Final Phase of Empire*. Nueva York, NY: W.W. Norton & Co.; ROBERTS, Paul (2004), *supra* nota 27.
- 50 Véase ZIEGLER, E. H. 2003. «Urban Sprawl, Growth Management and Sustainable Development in the United States: Thoughts on the Sentimental Quest for a New Middle Landscape», *Virginia Journal of Social Policy and the Law*, vol. 11 (26).
- 51 Véase *id.*
- 52 Véase *id.*; JACKSON, K. J. (2003), *supra* nota 15.
- 53 Véase *Trumbull Falls, LLC contra la Comisión de Planeamiento y Zonificación de la Ciudad de Trumbull*, 902 A.2d 706, 714-15 (Tribunal de Apelación de Connecticut, 2006).
- 54 Véase CALTHORPE, P. y W. Fulton (2001), *supra* nota 15; DUANY, A. et al. (2000), *supra* nota 18.
- 55 DUANY, A. et al. (2000), *supra* nota 18 (139) [N. de la T.]
- 56 BABCOCK, R. 1983. «The Egregious Invalidity of the Exclusive Single-Family Zone», *Land Use Law & Zoning Digest*, 07/1983 (4); DOWNS, A. 1995. *New Visions for Metropolitan America*. Washington D.C.: The Brookings Institution; FREILICH, R. H. 2000. *From Sprawl to Smart Growth: Successful Legal, Planning, and Environmental Systems*. Chicago, IL: American Bar Association.
- 57 Véase ZIEGLER, E. H. (2003), *supra* nota 50.

- 58 Véase *id.*
- 59 KUNSTLER, J. H. 1996. *Home from Nowhere*. Nueva York, NY: Simon & Schuster (112): «Así, los habitantes de la periferia abrazan el SPAN (Sí, Pero Aquí No) y el CANNON (no Construir Absolutamente Nada Cerca de Absolutamente Nadie). Si tienen éxito con el SPAN, utilizan al gobierno local para torturar a los promotores (es decir, a aquellos que generan crecimiento) con un galimatías burocrático tras otro, de tal manera que solo un masoquista titulado solicitaría algún tipo de construcción en ese lugar. Finalmente, este crecimiento indeseado da el salto a terrenos rurales más distantes, libres y baratos (controlados por políticos hambrientos de impuestos), de modo que los nuevos habitantes de la zona residencial que se desplazan a diario obstruyen de todas formas las carreteras SPAN para llegar al centro comercial de la ciudad SPAN.» [N. de la T.].
- 60 Véase KUNSTLER, J. H. (1996), *supra* nota 59; PORTER, D. R. 1999. «Reinventing Growth Management for the 21st Century», *William and Mary Environmental Law and Policy Review*, vol. 23 (705).
- 61 Véase SELMI, D. P. y E. H. Ziegler. 2008 (3a ed.). *Land Use Regulation: Cases and Materials*. Gaithersburg, MD: Aspen Publishers (57-59); JACKSON, K. J. (2003), *supra* nota 15; ZIEGLER, E. H. (2003), *supra* nota 50.
- 62 Véase WHORISKEY, P. 2003. «Density Limits Only Add to Sprawl», *Washington Post*, 09/03/2003 (A01).
- 63 SILVER, D. 2003. «New Greens Focus Growth, not Fight it», *Growth / No Growth*, 03/2003.
- 64 *Id.*
- 65 GEDDES, R. 1997. «Metropolis Unbound: The Sprawling American City and the Search for Alternatives», *The American Prospect*, 11-12/1997 (40).
- 66 Véase ZIEGLER, E. H. (2006a), *supra* nota 13 (8).
- 67 Véase LANG, R. E. y A. C. Nelson (2007), *supra* nota 7; LANG, R. E. y A. C. Nelson (2007), *supra* nota 8.
- 68 *Id.*
- 69 Véase ZIEGLER, E. H. (2006b), *supra* nota 28; véase también EWING, R. *et al.* (2008), *supra* nota 11 (33): (citas omitidas): «Un artículo publicado recientemente en el *Journal of the American Planning Association* comenzaba con las siguientes palabras: “Más de la mitad del entorno construido estadounidense que veamos en el año 2025 no existía en el 2000, lo cual supone para los responsables de la planificación una oportunidad sin precedentes para remodelar el paisaje”. Entre 2005 y 2050, el número de unidades residenciales de todo tipo puede aumentar de 124 a 176 millones, lo que representa un incremento total de 52 millones. Además, cada década se sustituye alrededor de un 6 % del stock de vivienda de la década anterior, del cual unos dos tercios se construyen sobre las mismas parcelas y un tercio corresponde a nuevas unidades construidas en otros solares como consecuencia de cambios de uso del suelo (es el caso, por ejemplo, de un centro comercial que reemplaza antiguas viviendas, las cuales vuelven a construirse en otro lugar). Calculando el efecto acumulado, es posible que sea necesario reemplazar completamente unos 37 millones de viviendas mediante procesos de cambio de uso entre 2005 y 2050. Así, la suma de unidades residenciales nuevas y sustituidas podría ascender a 89 millones entre 2005 y 2050, es decir, más del 70 % del stock existente en el 2005.» [N. de la T.].
- 70 LANG, R. E. y A. C. Nelson (2007), *supra* nota 7; LANG, R. E. y Arthur C. Nelson (2007), *supra* nota 8.
- 71 OFFICE OF HIGHWAY POLICY INFORMATION, U.S. DEPARTMENT OF TRANSPORTATION (2000), *supra* nota 29 (10).
- 72 Véase ZIEGLER, E. H. (2003), *supra* nota 50.
- 73 La restricción de densidad de una unidad residencial por cada 14 hectáreas de terreno se da en algunas áreas suburbanas en desarrollo. Por ejemplo, el Condado de Boulder, en Colorado, impone dicha restricción en sus zonas agrícolas, algunas de las cuales se encuentran en plena trayectoria del desarrollo suburbano del noroeste de Denver. Véase BOULDER COUNTY. 2007. *Zoning, Boulder County Land Use Code*, art. 4, § 4-100. Disponible en http://www.bouldercounty.org/lu/lucode/pdf/Boulder_County_Land_Use_Code_Article_4.pdf.
- 74 Véase ZIEGLER, E. H. 2008c. *Rathkopf's The Law of Zoning and Planning*, vol. 1, §6:14 (6-22). Hyderabad: Thomson Reuters.
- 75 Véase FRANK, L. D. *et al.* 2007. «The Urban Form and Climate Change Gamble: How Transportation and Land Development Affect Greenhouse Gas Emissions», *Planning*, 08-09/2007 (18-19); LANGDON, P. 2008a. «New Urbanists Step Up Their Progress Toward “Green” Design», *New Urban News*, 01-02/2008 (1, 4-7); LANGDON, P. 2007a. «LEED Aims to Set ‘First National Standard for Neighborhood Design»», *New Urban News*, 09/2007 (1); MILLARD-BALL, A. 2007. «Pollution Solutions: Reducing Emissions in Your Own City is an Important First Step in Helping the Globe», *Planning*, 08-09/2007 (10); PEIRCE, N. (2007), *supra* nota 13; SALZMAN, R. 2007. «Greenhouse Gurus: A Conversation with Two Experts on the Topic of the Day», *Planning*, 08-09/2007 (24); STEUTEVILLE, R. 2008a. «Commentary: Many Reasons to Go Green», *New Urban News*, 01-02/2008 (2).
- 76 Véase SELMI, D. P. y E. H. Ziegler (2008), *supra* nota 61; STEUTEVILLE, R. 2008b. «Cool Spots, Bright Idea», *Planning*, vol. 1, 01-02/2008 (3-4); ZIEGLER, E. H. (2006), *supra* nota 13.
- 77 Véase ZIEGLER, E. H. (2006a), *supra* nota 13.
- 78 Véase DROEGE, P. (2006), *supra* nota 1; EWING, R. *et al.* (2008), *supra* nota 11; NEW URBAN NEWS. 2005. «Urbanism Holds Promise for Reducing Energy Use», *New Urban News*, 07-08/2005 (3).
- 79 Véase STEUTEVILLE, R. 2008. «Cutting CO2 by Keeping the Car Culture», *New Urban News*, 07-08/2008 (1); ZIEGLER, E. H. (2003), *supra* nota 50.
- 80 Véase OVERBERG, P. (2008), *supra* nota 35.
- 81 Véase *id.*
- 82 Véase ZIEGLER, E. H. (2006a), *supra* nota 13; NATIONAL ASSOCIATION OF HOME BUILDERS. 2007. *Annual Housing Starts (1978-2007)*. Disponible en <http://www.nahb.org/generic.aspx?genericContentID=554>, 28-10-2008.
- 83 Véase SELMI, D. P. y E. H. Ziegler (2008), *supra* nota 60.

- 84 Véase GARREAU, J. (1991), *supra* nota 18; LANGDON, P. 2008b. «Economic Turmoil Alters Development Landscape», *New Urban News*, 10-11/2008 (1); LEGAL TIMES. 2008. «Real Estate: A Special Report», *Legal Times*, 27/10/2008 (20).
- 85 Véase RYBCZYNSKI, W. 1995. *City Life*. Nueva York, NY: Touchstone; LANGDON, P. 2007b. «Capital Region Rail Stations are Fast Becoming Mixed-use Hubs», *New Urban News*, 07-08/2007 (1); PEDERSON, M. C. 2004. «Cities in the Digital Age: City Scholar Joel Kotkin Argues Against the Idea of an Urban Revitalization Panacea», *The Metropolis Magazine*, 01/2004. Disponible en <http://www.metropolismag.com/cda/story.php?artid=120>.
- 86 Véase EWING, R. *et al.* (2008), *supra* nota 11.
- 87 Véase *id.*; DOOLEY, T. 2002. «Downtown Living Remains Strong: Fueled by Childless Households, In-town Homes Prosper», *Realtor*, 01/11/2002. Disponible en <http://www.realtor.org/archives/indwatch200211252>.
- 88 Véase EWING, R. *et al.* (2008), *supra* nota 11; GROWTH / NO GROWTH. 2008. «Energy Costs Forcing U.S. Lifestyle Changes», *Growth / No Growth*, 08/2008 (1); LANGDON, P. y R. Steuteville. 2007. «So Far, New Urban Projects Weather Downturn Better», *New Urban News*, 10-11/2007 (1).
- 89 Véase GROWTH / NO GROWTH. 2008. «Energy Costs Push Families Back to Cities», *Growth / No Growth*, 07/2008 (1).
- 90 Véase *id.*; LANGDON, P. 2005. «Density is Hot, Freeways are Not, in the New Los Angeles», *New Urban News*, 07-08/2005 (2).
- 91 Véase LANGDON, P. (2005), *supra* nota 90; GROWTH / NO GROWTH (2008), *supra* nota 88; LANGDON, P. y R. Steuteville (2007), *supra* nota 87.
- 92 PEDERSON, M. C. (2004), *supra* nota 85.
- 93 Véase CAMPOY, A. 2008. «With Gas Over \$4, Cities Explore Whether It's Smart to Be Dense», *Wall Street Journal*, 07/07/2008 (A1); LANGDON, P. y R. Steuteville (2007), *supra* nota 88; NEW URBAN NEWS (2005), *supra* nota 78.
- 94 Véase GIULIANO, G. 2005. «The Weakening Transportation- Land Use Connection», *Access*, vol. 6 (3); O'TOOLE, R. 2003. *Vanishing Automobile Update No. 43: Rail Transit Won't Reduce Congestion*, 30/09/2003. Disponible en <http://ti.org/vaupdate43.html>.
- 95 Véase BARNETT, J. (ed.) (2007), *supra* nota 9 (51-55); HINSHAW, M. 2007. *True Urbanism: Living in and near the Urban Center*. Chicago, IL: APA Planners Press; BODDY, T. 2005. «Insight: Vancouverism vs. Lower Manhattanism: Shaping the High Density City», *ArchNewsNow*, 20/09/2005. Disponible en <http://archnewsnow.com/features/Feature177.htm>; GRIMM, J. 2006. «New Urbanism or Same Old Sprawl?», *Santa Fe New Mexican*, 25/05/2006. Disponible en http://www.freenewmexican.com/story_print.php?storyid=44093.
- 96 Véase PUENTES, R. (2008), *supra* nota 33. «La creación de mayores densidades en zonas ya construidas facilitando transportes rápidos no puede suponer costes adicionales en infraestructuras ni costes de entre 25 000 y 50 000 dólares por hectárea. El dinero ahorrado al no invertir en infraestructuras en la periferia metropolitana puede compensar con creces la inversión en transportes rápidos.» [N. de la T.] BARNETT, J. (ed.) (2007), *supra* nota 9 (59).
- 97 Véase LANGDON, P. (2008a) y (2007a), *supra* nota 75; O'TOOLE, R. 2008. «Form Coalitions to Fight "Coercive Land-Use Planning"», *Growth / No Growth*, 06/2008 (1); GROWTH / NO GROWTH. 2008b. «Streetcar Plans Growing Across U.S.», *Growth / No Growth*, 09/2008 (1); CAMPOY, A. (2008), *supra* nota 92.
- 98 Véase HINSHAW, M. (2007), *supra* nota 95; BODDY, T. (2005), *supra* nota 95; LANGDON, P. (2007b), *supra* nota 85; EWING, R. *et al.* (2008), *supra* nota 11 (153): «Dos renombrados investigadores en planificación plantearon recientemente la siguientes pregunta: "¿Qué reduce más los desplazamientos mediante vehículos: el equilibrio trabajo/vivienda o la mezcla comercio/vivienda?". La respuesta (sorprendente, teniendo en cuenta que los desplazamientos al trabajo representan menos de un 20 % del total de viajes, fue la primera. En la mayor parte de las áreas metropolitanas, el coste de la vivienda cae con el aumento de la distancia a los centros de trabajo y a otros destinos deseados, mientras que el coste del transporte aumenta. A falta de viviendas asequibles, la gente se ve obligada a usar el coche hasta que consiguen una hipoteca o bien a vivir en condiciones precarias, y también tienen que utilizar el coche para encontrar un colegio decente para sus hijos. Ahora bien, con la subida del precio de la gasolina, la correlación económica entre desplazamientos más largos y viviendas más baratas está cambiando, de modo que el potencial ahorro que supone vivir en una situación cómoda y con buenas opciones de transporte desempeña un papel cada vez más significativo en la elección de una casa asequible.» [N. de la T.]
- 99 Véase GROWTH / NO GROWTH. 2007. «Boston To Adopt Green Standards For Private Buildings», *Growth / No Growth*, 01/2007 (1); CAMPOY, A. (2008), *supra* nota 93; HERRICK, T. 2006. «Why Some Cities Think Developing at Rail Stops is a Mighty Good Road», *Wall Street Journal*, 06/12/2006 (B1).
- 100 Véase BEATLEY, T. (1999), *supra* nota 12 (63): «Tenemos mucho que aprender de estas ciudades europeas en cuanto a diseño y construcción de nuevos distritos residenciales, así como en lo que atañe a escalas más amplias de planificación de comunidades y regiones. En los nuevos distritos estudiados y descritos en el presente capítulo (y en otras partes del libro), se presta especial atención a la conexión con la ciudad existente y su tejido. Para ello se construye sobre ellos a densidades que hacen posible desplazarse a pie y utilizar otras alternativas al automóvil (por no mencionar el uso más eficiente del suelo), y se diseñan nuevas comunidades con centros urbanos, diversos tipos de vivienda, y mezcla de usos y de actividades. Sin embargo, ni siquiera las mejores comunidades nuevas de los EE. UU. poseen estas cualidades.» [N. de la T.]
- ABBOUD, L. 2008. «Building Blocks: For Countries Looking to Reduce Their Energy Use, Europe Offers Some Valuable Lessons», *Wall Street Journal*, 11/02/2008 (R15); COMMISSION OF THE EUROPEAN COMMUNITIES. 2007. *Commission Staff Working Document Accompanying the Green Paper: Towards a New Culture For Urban Mobility*. Disponible en http://ec.europa.eu/transport/clean/green_paper_urban_transport/doc/2007_09_25_gp_urban_mobility_working_doc_en.pdf.
- 101 Véase BEATLEY, T. (1999), *supra* nota 12 (112) («Es importante apuntar que las inversiones en transporte complementan y están coordinadas con las decisiones trascendentales sobre el uso del suelo. Prácticamente todas las grandes áreas de crecimiento nuevo identificadas en este estudio cuentan con un buen servicio de transporte público como prerrequisito implícito de diseño. Asimismo, se observa un esfuerzo concertado por situar las actividades importantes y las promociones de gran tamaño en lugares contiguos o muy

- próximos a las paradas de transporte público» [N. de la T.]; ABOUD, L. (2008), *supra* nota 100; LANGDON, P. (2008c). «Europeans Struggle to Revive Traditional City-Making», *New Urban News*, 07-08/2008 (8).
- 102 Véase BARNETT, J. (ed.) (2007), *supra* nota 9; LANGDON, P. (2007b), *supra* nota 85; BEATLEY, T. (1999), *supra* nota 13 (66): «Con el tiempo, los EE. UU. deben aprender a emular el modelo europeo de orientación y control público serio para el crecimiento futuro, la integración de los distintos niveles espaciales de planeamiento, o la firme y contundente labor pública en el diseño de nuevas áreas de desarrollo. Asimismo, es necesario desempeñar un papel mucho más activo y con visión de futuro en lo referente a la adquisición de terrenos, influenciando los patrones de crecimiento y cosechando beneficios especulativos. En última instancia, la planificación en las ciudades estadounidenses debe conseguir mejores resultados a la hora de establecer una plantilla de vías públicas bien conectadas, transportes y otras inversiones, infraestructuras ecológicas, así como el perfil espacial de la comunidad.» [N. de la T.].
- 103 Véase GROWTH / NO GROWTH (2007), *supra* nota 99; NEW URBAN NEWS (2005), *supra* nota 78; GROWTH / NO GROWTH (2008), *supra* nota 89 (1); HERRICK, T. (2006), *supra* nota 99. Véase también BARNETT, J. (ed.) (2007), *supra* nota 9 (45): «Muchas de las grandes ciudades europeas hoy están conectadas por trenes de alta velocidad y todas ellas lo estarán antes del 2020. Las grandes ciudades japonesas también están conectadas por este tipo de trenes y, aún así, los japoneses siguen trabajando en la mejora de la velocidad y la eficiencia del transporte ferroviario. Por su parte, Taiwán está construyendo una red ferroviaria de alta velocidad para conectar sus principales ciudades, mientras que en China se están llevando a cabo obras para conectar mediante líneas ferroviarias de alta velocidad Pekín con Shanghai, Nankín y otros centros de población. Todas las ciudades que cuentan con sistemas ferroviarios de alta velocidad tienen también aeropuertos, así como una red de autopistas y autovías, junto con sistemas de transporte ferroviario local. Nuestros competidores globales han decidido que el tren de alta velocidad constituye un elemento esencial dentro de un sistema de transporte equilibrado.» [N. de la T.].
- 104 STEUTEVILLE, R. (2008). «We Can't Let NIMBYs Sink Reform», *New Urban News*, 06/2008 (2); CAMPOY, A. (2008), *supra* nota 93.
- 105 Estacionamientos para aparcar el vehículo privado en la periferia de las ciudades y acceder al centro mediante transporte público. [N. de la T.]
- 106 Véase GIULIANO, G. (2005), *supra* nota 94.
- 107 Véase LANGDON, P. (2007a) y (2008a), *supra* nota 75; LANGDON, P. (2005), *supra* nota 90; LANGDON, P. (2007b), *supra* nota 85; GROWTH / NO GROWTH. 2007. «“True Urbanism” Demands Density», *Growth / No Growth*, 08/2007 (1); NEW URBAN NEWS (2005), *supra* nota 78; GRIMM, J. (2006), *supra* nota 95.
- 108 Véase SHOUP, D. C. 2005. *The High Cost of Free Parking*. Chicago, IL: American Planning Association.
- 109 Véase JACKSON, K. J. (2003), *supra* nota 15; Véase AMERICAN PLANNING ASSOCIATION. 2008. *Policy Guide on Planning & Climate Change*. Disponible en http://www.ies-apa.org/docs/Draft_Climate_Change_Policy_Guide.pdf.
- 110 MANDELKER, D. 1999. «Managing Space to Manage Growth», *William and Mary Environmental Law and Policy Review*, vol. 23 (801, 815).
- 111 Véase BEATLEY, T. (1999), *supra* nota 13.
- 112 Véase BARNETT, J. (ed.) (2007), *supra* nota 9 (91); JACKSON, K. J. (2003), *supra* nota 15; ZIEGLER, E. H. (2003), *supra* nota 50.
- 113 Véase DOWNS, Aizen (1995), *supra* nota 56.
- 114 Véase DUANY, A. *et al.* (2000), *supra* nota 18; JACKSON, K. J. (2003), *supra* nota 15; CAMPOY, A. (2008), *supra* nota 93.
- 115 Véase BARNETT, J. (ed.) (2007), *supra* nota 9 (91); JACKSON, K. J. (2003), *supra* nota 15; ZIEGLER, E. H. (2006a), *supra* nota 13; CAMPOY, A. (2008), *supra* nota 93.
- 116 Véase EWING, R. *et al.* (2008), *supra* nota 11 (17-36): «Una encuesta sobre consumo nacional realizada por la empresa de relaciones públicas global Porter Novelli muestra que el 59 % de los adultos estadounidenses en la actualidad “apoyan el desarrollo” de comunidades compactas (que se definen con detalle en la propia encuesta) y la mitad de ellos estarían interesados en vivir en este tipo de comunidad. [...] Los porcentajes de apoyo son elevados entre todos los grupos excepto los habitantes del medio rural. Todavía más sorprendente que los elevados niveles de apoyo resulta el incremento de dichos niveles que se observa entre las encuestas del 2003 y 2005, y que supone un 15 % estadísticamente significativo. En ambos años se describió exactamente del mismo modo el crecimiento inteligente y la redacción de las preguntas fue idéntica en las dos encuestas. Los autores atribuyen el aumento observado a la cobertura por parte de los medios de comunicación del fenómeno de la dispersión y sus consecuencias. No cabe duda de que la demografía determina la demanda de vivienda. Así, ahora que la generación del *baby boom* ocupa sus nidos vacíos y disfruta la jubilación, sus integrantes muestran preferencia por barrios compactos y abarcales a pie, al igual que los adultos solteros y las parejas casadas sin hijos. Es de esperar que estas tendencias se aceleren, puesto que la generación del *baby boom* es la cohorte generacional más numerosa en nuestro país, de modo que, en el 2020, la cantidad de personas que alcancen los 65 años de edad se disparará por encima de los 4 millones anuales. Además, entre el 2007 y el 2050, el porcentaje de población mayor de 65 años ascenderá del 12,8 al 20,7 %. Asimismo, el número de hogares sin hijos (incluidos los unifamiliares) experimentará un aumento espectacular: desde el 2000 hasta el 2025, supondrán un 88 % del incremento total en el número de hogares, de tal manera que un 34 % de los hogares serán para entonces unifamiliares.» [N. de la T.].
- 117 Véase LANGDON, P. y R. Steuteville (2007), *supra* nota 88; GROWTH / NO GROWTH (2008), *supra* nota 88 («Con los precios de la gasolina rondando los 1,06 dólares por litro, los alejados suburbios están perdiendo atractivo en todo el país.» [N. de la T.]); GROWTH / NO GROWTH (2008), *supra* nota 89.
- 118 Véase LANGDON, P. (2005), *supra* nota 90.
- 119 Véase EWING, R. *et al.* (2008), *supra* nota 11; LANGDON, P. y R. Steuteville (2007), *supra* nota 88; GROWTH / NO GROWTH (2008), *supra* nota 88.

- 120 EWING, R. *et al.* (2008), *supra* nota 11 (26) («Nelson calcula que en el 2025 la demanda de casas adosadas con poco terreno excederá en 35 millones de unidades (un 71 %) la oferta actual, mientras que la demanda de casas con grandes fincas será inferior a la oferta actual. Si está en lo cierto, en los EE. UU. hay ya demasiadas “casazas”.» [N. de la T.]»).
- 121 Véase LANGDON, P. y R. Steuteville (2007), *supra* nota 88; CAMPOY, A. (2008), *supra* nota 93; EWING, R. *et al.* (2008), *supra* nota 11 (23): «Hay muchos motivos para pensar que el crecimiento inteligente puede ser el camino más corto en la lucha contra el cambio climático. El principal es la abultada y creciente demanda de casas en barrios compactos por parte de los consumidores. La empresa de análisis inmobiliario Robert Charles Lesser & Co. (RCLCO) ha llevado a cabo una docena de encuestas sobre preferencias de los consumidores en cuanto a edificación urbana y suburbana con el objetivo de contribuir al diseño de los proyectos de construcción. Los resultados de RCLCO muestran que alrededor de un tercio de los encuestados en todos los lugares están interesados en viviendas de crecimiento inteligente (Logan 2007). Las preferencias varían en función de los datos geográficos, económicos y demográficos, así como del perfil de los compradores; la etapa vital y los ingresos son variables fundamentales. Otros estudios de la Asociación Nacional de Constructores de Vivienda (NAHB), la Asociación Nacional de Agentes Inmobiliarios (NAR), la Fundación Fannie Mae, grandes constructores e investigadores universitarios corroboran estos resultados y, en algunos casos, prevén una demanda de desarrollo compacto incluso más elevada.» [N. de la T.]».
- 122 EWING, R. *et al.* (2008), *supra* nota 11 (19) («Sin embargo, no hay que sobrevalorar el papel de la densidad. Sin perjuicio de su importancia, este factor no es más determinante para el desarrollo compacto que la mezcla de usos del suelo, la creación de potentes centros de población y de empleo, la interconexión de las vías públicas o el diseño de infraestructuras y espacios a escala humana.» [N. de la T.]»).
- 123 Véase LANGDON, P. y R. Steuteville (2007), *supra* nota 88 (2); GROWTH / NO GROWTH (2007), *supra* nota 107 (1); CAMPOY, A. (2008), *supra* nota 93.
- 124 Véase EWING, R. *et al.* (2008), *supra* nota 11; GROWTH / NO GROWTH (2008), *supra* nota 88; GROWTH / NO GROWTH (2008), *supra* nota 89.
- 125 Véase LANG, R. E. y A. C. Nelson (2007), *supra* nota 8; BARNETT, J. (ed.) (2007), *supra* nota 9 (4): «Según el estudio anual de movilidad urbana y congestión del tráfico publicado por el Instituto de Transporte de Texas, los efectos sobre los conductores en las regiones con varias ciudades en rápida expansión que se describen en este libro son considerables. Los conductores de Los Ángeles sufren retrasos por causas relacionadas con la saturación del tráfico que ascienden a una media de 93 horas anuales; los de Orlando pierden 51 horas y los de Atlanta, 60. Los retrasos medios anuales en Dallas se han multiplicado por más de cuatro, desde las 13 horas en 1982 hasta las 61 en el 2002. El Instituto concluye que la congestión le costó a la economía estadounidense en el 2004 unos 63 mil millones de dólares en pérdidas de productividad y desaprovechamiento de combustible.» [N. de la T.]».
- 126 Véase id; VAN HEMERT, J. y P. Pollock. 2006. «Connecting the Tracks, Transit for a Front Range “Megalopolis”, *The Denver Post*, 08/12/2006: «Muchas áreas megapolitanas sufren ya graves consecuencias derivadas de la congestión del tráfico automovilístico y se aproximan al límite de su capacidad constructiva en virtud de las actuales políticas. Armando Carbonell, del Instituto Lincoln de Política Territorial, y Robert Yaro, de la Asociación Regional de Planeamiento, describen un enfoque activo sobre la planificación específica para regiones megapolitanas que se ha puesto en práctica en Europa, al tiempo que advierten que los EE. UU. carecen de una estrategia comparable para afrontar el crecimiento, la movilidad, la protección medioambiental y el desarrollo económico. Por otra parte, advierten que será necesario ampliar la capacidad del sistema de transporte, aunque la construcción de relleno y redesarrollo dificulte dicha operación.» [N. de la T.]».
- 127 BARNETT, J. (ed.) (2007), *supra* nota 9 (14-16). Según el experto en usos del terreno urbano Christopher B. Leinberger, «Numerosos suburbios de baja densidad y urbanizaciones de McMansiones, entre ellas algunas hoy preciosas y acomodadas, pueden acabar como lo hicieron las zonas céntricas de las ciudades en las décadas de los 60 y 70, es decir, convertidas en barrios bajos caracterizados por la pobreza, la delincuencia y la decadencia» [N. de la T.]».
- 128 Véase GROWTH / NO GROWTH (2007), *supra* nota 107; ZIEGLER, E. H. (2003), *supra* nota 50; CAMPOY, A. 2008. «California Seeks to Curb Sprawl», *Wall Street Journal*, 02/09/2008 (A6); PEIRCE, N. (2007), *supra* nota 13; EWING, R. *et al.* (2008), *supra* nota 11 (28): «Conscientes del crecimiento insostenible de los desplazamientos en automóvil, la Asociación Americana de Funcionarios Estatales de Transporte y Autopistas, en representación de los departamentos estatales de transporte, ha apelado recientemente a la necesidad de reducir a la mitad el incremento en el número de kilómetros recorridos a bordo de vehículos antes del 2055 [...]. Aliados tan dispares como el Instituto de Ingeniería del Transporte y el Congreso de Nuevo Urbanismo han intentado desarrollar nuevos modelos de vías públicas sensibles al contexto para comunidades abarcales a pie. En el ámbito local, se han creado en la última década varios cientos de programas para moderar el tráfico, pero el propio término “moderación del tráfico” ni siquiera se utilizó en los EE. UU. hasta mediados de los 90.» [N. de la T.]».
- 129 Véase DROEGE, P. (2006), *supra* nota 1; EWING, R. *et al.* (2008), *supra* nota 11 (151): «El ciudadano medio estadounidense es responsable de la emisión anual de 24,5 toneladas métricas de CO₂. Sin embargo, a un habitante de Nueva York le corresponden solamente 7,1 toneladas métricas de CO₂ al año, es decir, menos de un tercio de la media nacional. Nueva York goza de mayor eficiencia energética por dos motivos fundamentales: un sistema de transporte y una edificación más eficientes. Dos tercios de los neoyorquinos van al trabajo caminando o en transporte público, mientras que menos del 5 % va en coche al trabajo dentro del distrito de negocios central. Además, casi nadie usa el coche para ir a comprar un cartón de leche a la tienda ni para ir al gimnasio a montar en bicicleta estática. Los edificios plurifamiliares y de uso mixto de la ciudad comparten paredes y utilizan menos energía que las estructuras exentas.» [N. de la T.]».
- 130 Véase BARNETT, J. (ed.) (2007), *supra* nota 9 (17-45); BROOKINGS INSTITUTION (2008), *supra* nota 5; EWING, R. *et al.* (2008), *supra* nota 11.
- 131 Véase CALTHORPE, P. y W. Fulton (2001), *supra* nota 15; STEUTEVILLE, R. *et al.* 2003 (3.ª ed.). *New Urbanism: Comprehensive Report & Best Practices Guide*. Ithaca, NY: New Urban Publications.
- 132 Véase HINSHAW, M. (2007), *supra* nota 95; ZIEGLER, E. H. (2003), *supra* nota 50; BODDY, T. (2005), *supra* nota 95; GRIMM, J. (2006), *supra* nota 95.

- 133 Véase STEUTEVILLE, R. (2008), *supra* nota 104; ZIEGLER, E. H. (2006), *supra* nota 13; GROWTH / NO GROWTH (2007), *supra* nota 107.
- 134 Véase NATIONAL ASSOCIATION OF HOME BUILDERS (2007), *supra* nota 82.
- 135 Véase FULTON, R. 1996. *The New Urbanism: Hope or Hype for American Communities?* Cambridge, MA: Lincoln Institute of Land Policy. Disponible en <http://www.lincolnst.edu/pubs/PubDetail.aspx?pubid=14>; LANGDON, P. (2007b), *supra* nota 85. Véase también BEATLEY, T. (1999), *supra* nota 13 (65): «El creciente interés por el Nuevo Urbanismo y su popularidad en los EE. UU. también nos proporcionan quizás cierta esperanza. Estos diseños, vistos en lugares como Kentlands (Maryland) y Laguna West (California), aspiran a lograr muchas de las características de las comunidades compactas de alta calidad. Son, sin duda, modelos de densidad más elevada, más compactos y abarcales a pie, pero su realidad no se corresponde, en determinados aspectos, con su retórica de aspiraciones. En muchos casos, las densidades no son muy superiores a las de la edificación suburbana convencional, a menudo se construyen en terreno virgen y suelen carecer de transportes públicos, usos mixtos y otros ingredientes básicos para la sostenibilidad. Además, lamentablemente, existe la creencia de que los conceptos de Nuevo Urbanismo y comunidades sostenibles son sinónimos, a pesar de que este tipo de proyectos de Nuevo Urbanismo rara vez reflejan, se aclaran o muestran la necesaria preocupación por reducir el impacto ecológico y promover estilos de vida más sostenibles desde el punto de vista medioambiental [...]. Es posible que el Nuevo Urbanismo represente una tendencia positiva sobre la que asentar un estilo de desarrollo más similar al europeo, pero tendrá que adoptar una perspectiva mucho más ecológica a lo largo del proceso.» [N. de la T.]
- 136 Véase EWING, R. *et al.* (2008), *supra* nota 11 (23-36); BERMAN, M. (2006), *supra* nota 49 (277): «Joel Garreau ha sido criticado por decir que si las ciudades punteras están volviéndose dominantes, es porque así lo quiere el pueblo norteamericano. Es cierto que esta afirmación ignora el hecho de que los norteamericanos, en gran medida, no son conscientes de la existencia de otras alternativas e ignora también las fuerzas históricas que han favorecido los suburbios en detrimento de las ciudades, pero no cabe duda de que Garreau tiene su parte de razón: por los motivos que sean, los norteamericanos lo quieren así. No podemos escapar al hecho de que nuestro paisaje refleja nuestros valores, habla de quiénes somos y de cómo decidimos vivir.
- La cuestión fundamental para los próximos años es si un cambio en las opciones de estilo de vida y en las preferencias inmobiliarias en los EE. UU. podrá modificar esta dinámica. Tal y como se ha apuntado en otras partes del presente volumen, la subida de los precios del petróleo podría acelerar la actual tendencia a evitar la dispersión residencial de baja densidad.» [N. de la T.]

- 153 Véase MANDELKER, D. R. et al. 2008 (7.^a ed.). *Planning and Control of Land Development: Cases and Materials*. Newark, NJ: Matthew Bender & Co. (38).
- 154 Véase JACKSON, K. J. (2003), *supra* nota 15; ZIEGLER, E. H. (2003), *supra* nota 50; STEUTEVILLE, R. (2008), *supra* nota 104.
- 155 Véase SELMI, D. P. y E. H. Ziegler (2008), *supra* nota 61 (458-59).
- 156 Véase ZIEGLER, E. H. (2008c), *supra* nota 74, capítulo 48.
- 157 GRIFFITH, J. 2005. «Regional Governance Reconsidered», *Journal for Law and Politics*, vol. 21 (505, 558-59).
- 158 EWING, R. et al. (2008), *supra* nota 11 (23).
- 159 Véase GRIFFITH, J. (2005), *supra* nota 157; AOKI, K. 2005. «All the King's Horses and All the King's Men: Hurdles to Putting the Fragmented Metropolis Back Together Again? Statewide Land Use Planning, Portland Metro and Oregon's Measure», *Journal for Law and Politics*, vol. 37, n.º 21 (397); JACKSON, K. J. (2003), *supra* nota 15.
- 160 BROOKINGS INSTITUTION (2008), *supra* nota 5; EWING, R. et al. (2008), *supra* nota 11 (154) («Esta revisión exhaustiva de los procesos de desarrollo en Norteamérica constituirá un enorme desafío de la misma ambiciosa altura que otras propuestas que se están considerando dentro del debate sobre cambio climático, entre las cuales se encuentran los esfuerzos por pasarse a combustibles renovables, aumentar la eficiencia de los vehículos, eliminar las importaciones de petróleo procedentes de países hostiles y renovar las inversiones en energía nuclear.») [N. de la T.].
- 161 EWING, R. et al. (2008), *supra* nota 11 (151-52).
- 162 ZIEGLER, E. H. (2003), *supra* nota 50; STEUTEVILLE, R. (2008), *supra* nota 104.
- 163 Véase p. ej., AUSTRALIAN CONSERVATION FOUNDATION (2007). *Consuming Australia: Main Findings*. Melbourne: Australian Conservation Foundation. Disponible en <http://americadreamcoalition.org/ConsumingAustralia.pdf>; BEATLEY, T. (1999), *supra* nota 13; EUROPEAN COMMISSION. 2007. *Green Paper: Towards a New Culture for Urban Mobility*. Disponible en http://ec.europa.eu/transport/clean/green_paper_urban_transport/doc/2007_09_25_gp_urban_mobility_memo_en.pdf; EWING, R. et al. (2008), *supra* nota 11; KEINER, M. (ed.). 2008. *Sustainable Urban Development in China: Wishful Thinking or Reality?* Münster: Mosenstein and Vanneredat; DROEGE, P. (ed.) (2008), *supra* nota 13.
- 164 EWING, R. et al. (2008), *supra* nota 11 (144).
- 165 *Id.*
- 166 CAMPOY, A. (2008), *supra* nota 93.
- 167 DROEGE, P. (2006), *supra* nota 1; DROEGE, P. (ed.) (2008), *supra* nota 13; SINOSKI, K. 2008 «Metro Vancouver Eyes Highrise Greenhouses: Vertical Farms and "Urban Agriculture" May Be the Way of the Future», *Vancouver Sun*, 20/10/2008.
- 168 AMERICAN PLANNING ASSOCIATION (2008), *supra* nota 109; BROOKINGS INSTITUTION (2008), *supra* nota 5.
- 169 CAMPOY, A. (2008), *supra* nota 93; EWING, R. et al. (2008), *supra* nota 11; HINSHAW, M. (2007), *supra* nota 95; LANGDON, P. (2008d), *supra* nota 149; PEIRCE, N. (2007), *supra* nota 13.
- 170 DROEGE, P. (2006), *supra* nota 1; DROEGE, P. (ed.) (2008), *supra* nota 13.
- 171 EWING, R. et al. (2008), *supra* nota 11; ZIEGLER, E. H. (2006b), *supra* nota 28. Véase también ZIEGLER, E. H. (2008b), *supra* nota 16: «Me temo que estamos esperando en medio de un gran peligro la invención del coche de los sueños americano o alguna otra solución tecnológica aún desconocida que resuelva estos problemas. Pero la investigación sobre tecnologías energéticas alternativas precisa de una sólida financiación y, por lo de ahora, no se divisan soluciones sostenibles mejores. La construcción más ecológica y con mayor densidad, junto con la reducción de la dependencia del automóvil promete encontrar soluciones reales y sostenibles a dicha problemática. Las centrales energéticas y los coches más limpios y más baratos son los que no hay que construir o usar gracias a la planificación urbanística inteligente.» [N. de la T.].
- 172 Véase BERMAN, M. (2006), *supra* nota 49 (262-64): «Según el arquitecto británico Lord Richard Rogers, de todos los modelos de diseño "urbano" del mundo, el suburbano es el menos sostenible [...]. Un diseño sostenible, de acuerdo con Lord Rogers, debe ser compacto, multicéntrico, ecológico y basado en los desplazamientos a pie. Además, ha de fomentar la inclusión social [...]. La famosa afirmación de Mies van der Rohe de que la arquitectura era la "voluntad de una época trasladada al espacio" adquiere especial vehemencia en el paisaje suburbano, ya que la voluntad de la época aquí es la de "déjeme en paz" y los suburbios representan la extensión lógica de tal mentalidad. La paradoja de esta distribución no se le escapó a Lewis Mumford, que describió los suburbios como "un esfuerzo colectivo por tener vida privada". Estas reflexiones tocan, en gran medida, el núcleo de la cuestión, ya que se trata de un proyecto basado en una contradicción interna, o lo que podríamos llamar la tragedia de la política de interior estadounidense.» [N. de la T.].
- 173 Véase RICKOVER, H. (Contraalmirante). 1957. «Energy Resources and Our Future», artículo presentado en el Banquete de la Asamblea Científica Anual de la Asociación Médica del Estado de Minnesota, 14/05/1957. Transcripción disponible en <http://bartlett.house.gov/uploadedfiles/dodrickover1957speech.pdf>: «Curiosamente, el automóvil, que es la primera causa del rápido agotamiento de las reservas de petróleo, puede acabar siendo el primer consumidor de combustible en sufrirlo. Una reducción en el uso del automóvil exigiría una reorganización del modelo de vida en los países industrializados y, especialmente, en los EE. UU. de costes extraordinarios. Parece prudente tener en mente esta advertencia para la planificación futura de ciudades y zonas industriales.» [N. de la T.].