

Commerce City Colorado

Implementando el Bienestar en el Entorno Construido

11–16 de febrero de 2018

Acerca del Urban Land Institute

EL URBAN LAND INSTITUTE es una organización global, dirigida por sus miembros, que comprende más de 40,000 profesionales de bienes raíces y desarrollo urbano dedicados a promover la misión del Instituto de ofrecer liderazgo en la utilización responsable de la tierra, y crear y mantener comunidades prósperas en todo el mundo.

La membresía interdisciplinaria de ULI representa todos los aspectos de la industria, incluyendo desarrolladores, dueños de propiedades, inversionistas, arquitectos, planificadores urbanos, funcionarios públicos, corredores de bienes raíces, tasadores, abogados, ingenieros, financieros y académicos. Establecido en 1936, el Instituto tiene presencia en las regiones de las Américas, Europa y Asia Pacífico, y cuenta con miembros en 80 países.

El extraordinario impacto que ULI tiene en la toma de decisiones sobre la utilización de las tierras se basa en que sus miembros comparten su pericia en una variedad de

factores que afectan el entorno construido, incluyendo la urbanización, los cambios demográficos y poblacionales, los nuevos impulsores económicos, los avances tecnológicos y las inquietudes medioambientales.

El aprendizaje de igual a igual se logra a través del conocimiento compartido por los miembros en miles de sesiones cada año, que fortalecen la posición de ULI como autoridad global en la utilización de las tierras y bienes raíces. Solamente en 2017, se llevaron a cabo más de 1,900 eventos en aproximadamente 290 ciudades por todo el mundo.

A partir del trabajo de sus miembros, el Instituto reconoce y comparte las mejores prácticas en diseño y desarrollo urbano, para beneficio de las comunidades de todo el mundo.

Hay más información disponible en uli.org. Siga a ULI en Twitter, Facebook, LinkedIn, y Instagram.

Fotografía de portada: Paul Angelone/ULI.

© 2018 por el Urban Land Institute
2001 L Street, NW
Suite 200
Washington, DC 20036-4948

Todos los derechos reservados. Queda prohibida la reproducción o el uso total o parcial de los contenidos de esta publicación sin el permiso por escrito del titular de los derechos de autor.

Acercas de la Iniciativa de Lugares Saludables de la Fundación de Salud de Colorado

LUGARES SALUDABLES ES UNA INICIATIVA DE CUATRO AÑOS, de \$5.3 millones a través de la Fundación de Salud de Colorado para inspirar y apoyar el desarrollo de comunidades saludables en Colorado. A través de un enfoque dirigido por la comunidad, Lugares Saludables ayuda a las comunidades de Colorado a ser más saludables al crear oportunidades para aumentar la actividad física. La iniciativa tiene como objetivo transformar los lugares donde vivimos, trabajamos y donde nos divertimos, para hacer que nuestras ciudades, pueblos y vecindarios sean más seguros y atractivos para caminar, andar en bicicleta y otras actividades cotidianas que fomentan el movimiento, la conexión y la diversión. La Fundación lanzó originalmente la iniciativa en 2012, en tres comunidades: el vecindario Westwood de Denver, la ciudad suburbana de Arvada y la ciudad rural de Lamar, con el objetivo de aumentar las oportunidades para actividades físicas y seguras a través de mejoras en el entorno construido de la comunidad.

La versión actual de Lugares Saludables se centra en cuatro comunidades adicionales de Colorado: el vecindario South Memorial de la ciudad de Greeley, la histórica Commerce City, el vecindario Montbello de Denver y el Southeast Colorado Springs. Mucho ha cambiado desde 2012. Lo más importante es que Lugares Saludables ha evolucionado para abordar mejor los esfuerzos de la Fundación para promover la equidad en la salud en todas las comunidades de Colorado. Esto refleja no solo los valores, la convicción y la visión de la Fundación, sino también, lo más importante, la reacción/información directa de parte de las tres comunidades anteriores de Lugares Saludables con respecto a los obstáculos y desafíos que enfrentan sus residentes, las que van más allá de las mejoras de infraestructura necesarias.

Lugares Saludables apoya las soluciones identificadas por la propia comunidad para aumentar la actividad física, enfocándose en la salud donde más importa, a nivel individual, y en la comunidad en la que vive.

Acerca de los Servicios de Asesoría de ULI

LA META DEL PROGRAMA DE SERVICIOS DE ASESORÍA ULI es aportar la mejor pericia en el campo de bienes raíces para enfrentar proyectos complejos de planificación y desarrollo de utilización de las tierras, programas y políticas. Desde 1947, este programa ha congregado a más de 600 equipos miembros de ULI para ayudar a entidades auspiciadoras a encontrar soluciones creativas y prácticas para problemas tales como reurbanización de centro cívicos, estrategias de gestión de tierra, evaluación del potencial de desarrollo, control de desarrollo, revitalización de comunidades, reurbanización de zonas industriales abandonadas, reutilización de bases militares, provisión de viviendas accesibles y de bajo costo, y estrategias de gestión de activos, entre otros. Una amplia variedad de organizaciones públicas, privadas y sin fines de lucro han contratado los servicios de asesoría de ULI.

Todos los equipos de panel están compuestos por profesionales altamente calificados que ofrecen voluntariamente su tiempo a ULI. Estos son elegidos por su conocimiento del tema del panel, y escudriñados para asegurar su objetividad. Los equipos interdisciplinarios de paneles del ULI brindan una visión integral de los problemas de desarrollo. Un miembro respetado del ULI, con experiencia previa en panel preside cada panel.

La agenda de una asignación de panel, de cinco días, es intensiva. Incluye un día de obtención de información en profundidad, que incluye recorrido del sitio, y reuniones con representantes de los auspiciadores; un día de entrevistas de una hora de duración con aproximadamente 50 a 75 representantes comunitarios clave; y dos días de formulación de recomendaciones. Largas noches de deliberación preceden las conclusiones del panel. El último día en el sitio, el panel hace una presentación oral de los resultados y conclusiones a los auspiciadores. Se prepara y publica un informe por escrito.

Debido a que las entidades auspiciadoras son responsables de la preparación significativa antes de la visita

del panel, incluyendo el envío de materiales informativos extensos a cada miembro, y la organización del panel para reunirse con los miembros clave de la comunidad local, y las partes interesadas del proyecto bajo consideración, los participantes en las asignaciones de panel de cinco días del ULI, pueden realizar evaluaciones precisas de las inquietudes de un auspiciador para ofrecer recomendaciones en un tiempo reducido.

Una de las fortalezas principales del programa es la capacidad única del ULI para aprovechar el conocimiento y la pericia de sus miembros, incluyendo urbanizadores y propietarios, funcionarios públicos, académicos, representantes de instituciones financieras y otros. En cumplimiento de la misión del Urban Land Institute, este informe del panel de Servicios de Asesoría tiene como objetivo ofrecer asesoramiento objetivo que promueva la utilización responsable de las tierras para mejorar el medio ambiente.

ULI Program Staff

Thomas W. Eitler
Vicepresidente Sénior, Servicios de Asesoría

Beth Silverman
Vicepresidenta, Servicios de Asesoría

Paul Angelone
Director, Servicios de Asesoría

Cali Slepín
Socia, Servicios de Asesoría

James A. Mulligan
Editor in Chief

Laura Glassman, Publications Professionals LLC
Editora de Manuscritos

Brandon Weil
Director Artístico

Anne Morgan
Diseñadora Gráfica Principal

Deanna Pineda, Muse Advertising Design
Diseño Gráfico

Craig Chapman
Director Sénior, Operaciones de Publicación

Agradecimientos

EN NOMBRE DEL URBAN LAND INSTITUTE, el panel desea agradecer a los muchos residentes; líderes empresariales, religiosos y comunitarios; y representantes de Commerce City, y áreas vecinas que compartieron las entrevistas del panel.

El panel no hubiera sido posible sin los auspiciadores y los socios de la agencia, incluyendo la Fundación de Salud de Colorado, Commerce City, P.U.M.A. y Cultivando, quienes invitaron al panel a examinar la salud y la equidad dentro de la histórica Commerce City. Le extendemos un agradecimiento especial a Traci Ferguson, Carolyn Keith, Caitlin Hasenbalg Long, Tricia Mason, Leigh Ann Noell,

y Andrew Pihaly de Commerce City; y a Erin Mooney de la organización Cultivando por ayudar a identificar e invitar a los participantes de las entrevistas, así como a desarrollar la sesión informativa y el recorrido del sitio de los auspiciadores.

Gracias a JJ Folsom, Amanda Kannard y Erin Lyng de P.U.M.A. por desarrollar el material informativo. Finalmente, el panel agradece a Christopher Smith y Rose Green de la Fundación de Salud de Colorado por su liderazgo, y su deseo de mejorar las vidas de todos los residentes de Colorado. En todos momentos, el panel se sintió bienvenido y como en casa.

Índice

- Panel de ULI y Personal del Proyecto 8
- Contexto y Recomendaciones Importantes 9
- Contexto del Mercado y Desarrollo Económico 12
- Transporte y Movilidad 20
- Equidad en la Salud y Decisiones de Desarrollo 26
- Diseño Físico y Creación de Espacios 31
- Promover Sentido de Pertenencia Compartida y Orgullo en Commerce City 36
- Conclusión 42
- Acerca del Panel 43

Panel de ULI y Personal del Proyecto

Presidenta del Panel

Sarah Sieloff
Directora Ejecutiva
Center for Creative Land Recycling
Oakland, California

Miembros del Panel

Aletha Dunston
Directora Ejecutiva
Fort Harrison Reuse Authority
Lawrence, Indiana

Tom Fairchild
Delegante
City Version 3
Arlington, Virginia

Luis González
Planificador Sénior/Arquitecto Paisajista
Rodgers Consulting
Largo, Maryland

Savlan Hauser
Director Ejecutivo
Jack London Improvement District
Oakland, California

Joyce Lee
Presidenta
IndigoJLD Green
Philadelphia, Pennsylvania

Michael Rodriguez
Director de Investigación
Smart Growth America
Washington, D.C.

John Watt
Analista
Valbridge Property Advisors
Pittsburgh, Pennsylvania

Personal del Proyecto ULI

Paul Angelone
Director, Servicios de Asesoría

Violeta Duncan
Socia Sénior, Center for Sustainability and
Economic Performance

Grace Hill
Socia Sénior, Meetings and Events

Michaela Kadonoff
Socia, Meetings and Events

incluye enclaves no incorporados de Adams County, rodeados por Commerce City, lo que complica las implementaciones consistentes.

En general, Commerce City es 49 por ciento latinx y una de las ciudades más diversas de Colorado. La zona de estudio es cerca del 70 por ciento latinx, con concentración muy alta de familias de bajos ingresos, y mixta en cuanto se trata de estatus de documentación. De acuerdo con las estadísticas del distrito escolar que sirve a esta parte de la ciudad, el Distrito Escolar 14 de Adams County (Adams 14), el 83 por ciento de los estudiantes son latinos, y el 84 por ciento califica para recibir almuerzos gratuitos o a precio reducido. Además, Adams 14 informa que más de la mitad de los padres de familia en el distrito tienen un dominio limitado del inglés, y que las familias hablan más de 24 idiomas. La necesidad de acceso equitativo a oportunidades de Alimentación Saludable y Vida Activa (HEAL, por sus siglas en inglés) en esta parte de la ciudad es bastante marcada, con índices más altas que el promedio de obesidad e inseguridad alimentaria (y problemas de salud asociados) y muchas barreras para acceder la Alimentación Saludable y Vida Activa.

Para abordar estas inquietudes, Commerce City solicitó al panel que considere las siguientes preguntas:

- ¿Qué puede hacer la Coalición Commerce City Lugares Saludables para conectar a los miembros de la comunidad marginados con los servicios y recursos existentes? ¿Existen soluciones dentro del plan Walk.Bike.Fit (Caminar.Ciclismo.Saludable) el cual ha entusiasmado a los miembros de la comunidad?
- ¿Cuáles son las barreras existentes para el acceso a oportunidades de Alimentación Saludable y Vida Activa —reales y percibidas?
- ¿Se pueden abordar los problemas de seguridad de la comunidad (reales o percibidos) a través de proyectos y programas que nacen de la Iniciativa Commerce City Lugares Saludables?

- ¿Qué cambios operativos y de políticas debe considerar Commerce City para continuar los esfuerzos de mejorar la conectividad, el acceso y la seguridad después de que finalice el ciclo de subvenciones?

Recomendaciones Importantes

Las recomendaciones del panel se presentan en fases de corto, mediano y largo plazo con el objetivo de mejorar la equidad social y de salud. Las siguientes recomendaciones claves están destinadas a apoyarse mutuamente, y asegurar el desarrollo futuro de Commerce City como una comunidad robusta, saludable y equitativa.

- *Utilizar el desarrollo económico como estrategia de anti-desplazamiento, al conectar efectivamente a la población local con los empleos disponibles localmente.* Colaborar con los empleadores locales, Adams 14 (por ejemplo, Escuela Preparatoria Lester Arnold y Escuela Preparatoria Adams City) y con entidades que otorgan fondos para crear programas de capacitación para los residentes locales a través de una estrategia moderna de fabricación industrial para satisfacer las siguientes necesidades:
 - Mejorar el nivel de accesibilidad a la vivienda al aumentar los ingresos de los residentes actuales;
 - Aumentar el número de personas que viven y trabajan dentro de la zona de estudio; e
 - Impulsar un uso más intenso de transporte alternativo.
- *Implementar el “urbanismo táctico” para abordar las barreras físicas, sociales, ambientales, culturales, institucionales, entre otras.* El urbanismo táctico es una forma económica de realizar intervenciones estratégicas para probar nuevas ideas que permitirán espacios más seguros y atractivos. Ejemplos de esto incluyen mercados de agricultores, plazas repentinas provisionales, festivales, y un mejor diseño vial.

- *Normalizar el transporte activo, al ayudar que caminar sea más seguro y más cómodo.* Esto se puede lograr al mejorar la sincronización y automatización de las señales de cruce, mejorar el diseño de cruce de peatones, y al utilizar el arte público para mejorar la sensación de seguridad de peatones / ciclistas.
- *Fortalecer la marca Histórica de Commerce City y su sentido de comunidad.* Esto se puede lograr siguiendo los siguientes pasos:
 - Desarrollar un lenguaje compartido por toda la comunidad para describir ciertas características y fomentar el sentido de pertenencia compartida;
 - Rotular distritos con señalización de orientación, tal como se identifica en el plan Walk.Bike.Fit; y
 - Responder al panorama comunitario en rápida evolución, a través de métodos tradicionales y no tradicionales.
- *Evaluar todas las decisiones de urbanización, mejoras de infraestructura e inversiones en programas, grandes o pequeñas, en términos de cómo apoyan o restan importancia a la creación de una comunidad conectada y saludable.*

Contexto del Mercado y Desarrollo Económico

LA POBLACIÓN DE LA ZONA DE ESTUDIO ha estado aumentando a un ritmo moderado. Desde el año 2000, la zona ha aumentado en 2,600 residentes, y para el año 2022 se proyecta que la zona de estudio tendrá más de 20,500 residentes. La composición étnica de la zona de estudio está cambiando a un índice más alto a personas de origen hispano. El cual era el 68 por ciento hispano en 2016, 70 por ciento en 2017, y se proyecta que será el 72 por ciento para el 2022.

Alrededor del 66 por ciento del desarrollo comercial dentro de la zona de estudio es industrial, y aproximadamente 20,000 personas trabajan dentro de la zona de estudio. El edificio industrial promedio es de aproximadamente 19,000 pies cuadrados. El edificio de oficinas promedio mide aproximadamente 13,000 pies cuadrados. Una instalación de ventas minoristas promedio mide 8,800 pies cuadrados.

Los niveles de ingreso familiar dentro de la zona de estudio están por debajo de los de Commerce City. En 2017, el ingreso mediano familiar para la zona de estudio fue de \$ 43,802; y el ingreso promedio fue de \$ 55,259, en comparación con el ingreso mediano de \$ 74,442 y un ingreso promedio de \$ 83,611 para Commerce City en general.

La zona de estudio tiene una mayor densidad que Commerce City en general, y la densidad impulsa la demanda de bienes y servicios de los consumidores. Sin embargo, debido a algunas barreras físicas, la presencia de grupos

Nota sobre el Uso de Terminología Cultural

De acuerdo con el Censo estadounidense de 2010, los términos hispano y latino se refieren a personas de origen cultural español, cubano, mexicano, puertorriqueño, sudamericano o centroamericano, u otro del mismo, independientemente de la raza. El panel debatió el uso de estos términos, incluyendo el hecho de que muchos entrevistados preferían ser llamados mexicoamericanos, ya que México es la nación de origen predominante para los inmigrantes de la zona de estudio. Sin embargo, para para los fines de este informe, el término *Hispano* se usa cuando se hace referencia específica a los datos del censo estadounidense, y Latino se usa en otras partes del informe, ya que el último encapsula la herencia cultural latinoamericana más que solo ser de origen español.



Creación de marca en la histórica zona de tiendas de Derby.

Zona de Estudio de Commerce City, Población y Hogares

	2000	2010	2017	2022
Población	17,154	18,442	19,782	20,524
Hogares	5,474	5,726	6,130	6,359
Personas de origen hispano	n.c.	68.0%	70.2%	72.5%

Fuentes: Oficina del Censo de EE.UU.; Esri.

Nota: n.c. = no corresponde.

Tendencias de Mercado de Commerce City

Espacio	Inventario (pies cuadrados)	Número de edificios	Índice de vacantes	Precio de renta	Cambio porcentual de un año	Cambio porcentual de cinco años
Industrial	4,247,224	217	2.4%	\$10.39	2.5%	61.3%
Oficina	195,252	15	35.8%	\$10.85	-43.7%	-33.9%
Venta Minoristas	809,881	92	4.9%	\$16.00	6.6%	-10.2%
Multifamiliar	915,705	40	4.4%	\$1.27	4.9%	28.3%

Fuente: CoStar.

de empresarios minoristas cerca de Northfield y Stapleton, e ingresos familiares más bajos dentro de la zona de estudio, el desarrollo de ventas minoristas significativa no es una solución viable en este momento. Establecer más ventas minoristas localizada en vecindarios puede ser viable según sea el caso. Todo enfoque de ventas minoristas debe estar en mejorar las empresas dentro de Derby.

En el sector multifamiliar, el tamaño promedio de las unidades es de 765 pies cuadrados, y la zona de estudio cuenta con 1,197 unidades. Los precios actuales de alquiler para espacios de ventas minoristas y de oficinas no sugieren que sea posible realizar nuevos desarrollos sin subsidio público. Esta observación fue apoyada por el proceso de entrevista del panel. Además, los índices de alquiler y las características de la demanda sugieren que la construcción de viviendas multifamiliares a precio de mercado continúa siendo de factibilidad cuestionable.

Vivienda y Urbanización

El año medio de construcción de una vivienda es 1959, mientras que en el mercado de la zona metropolitana de Denver en general, es 2001. Si bien los niveles de ingreso y el valor de vivienda son más bajos en la zona de estudio que en el mercado en general, los datos sugieren que

Mercado de Vivienda de la Zona de Estudio

	2000	2010	2017	2022
Unidades de vivienda	5,634	6,167	6,423	6,748
Ocupadas por propietario	58.9%	46.1%	42.3%	41.8%
Ocupadas por Inquilino	38.3%	46.7%	53.2%	52.4%
Vacantes	2.8%	7.2%	4.6%	5.8%
Valor mediano	n.c.	n.c.	\$153,395	\$164,037
Valor promedio	n.c.	n.c.	\$198,702	\$222,395

Fuentes: U.S. Census Bureau; Esri.

Nota: n.c. = no corresponde.

la vivienda media es accesible a una familia de ingreso medio con un multiplicador de 3.5. A nivel nacional, el multiplicador es 3.69, y en Denver el multiplicador de la zona metropolitana es 4.5. Los datos sugieren un nivel por encima del promedio de accesibilidad de la vivienda. De acuerdo con Zillow, hay cuatro casas a la venta en la zona de estudio cuyos precios de venta varían de \$ 219,000 a \$375,000. Hay ocho propiedades en estado de pre-ejecución hipotecaria. Aunque la accesibilidad está por encima del promedio, la accesibilidad a la vivienda se vuelve cada vez más difícil para partes de la población de la zona de estudio, lo cual fue una preocupación de los entrevistados por el panel.

Comparación de Accesibilidad de Viviendas en Venta

	Zona de estudio	Commerce City	Denver metro	Estados Unidos
Ingreso Mediano Familiar	\$43,802	\$71,442	\$70,077	\$56,124
Valor mediano de vivienda	\$153,395	\$258,623	\$315,661	\$258,344
Multiplicador	3.50	3.62	4.50	3.69

Fuentes: Esri Business Analyst; ULI.

Límites de Ingresos Medianos de la Zona para Calificar para una Unidad Accesible en Adams County, 2017

Porcentaje de Ingreso Medianos de la Zona (AMI)	Tamaño del hogar				
	1 persona	2 personas	3 personas	4 personas	5 personas
120%	\$70,560	\$80,640	\$90,720	\$100,680	\$108,840
100%	\$58,800	\$67,200	\$75,600	\$83,900	\$90,700
80%	\$47,040	\$53,760	\$60,480	\$67,120	\$72,560
65%	\$38,220	\$43,680	\$49,140	\$54,535	\$58,955
60%	\$35,280	\$40,320	\$45,360	\$50,340	\$54,420
55%	\$32,340	\$36,960	\$41,580	\$46,145	\$49,885
50%	\$29,400	\$33,600	\$37,800	\$41,950	\$45,350
45%	\$26,460	\$30,240	\$34,020	\$37,755	\$40,815
40%	\$23,520	\$26,880	\$30,240	\$33,560	\$36,280
30%	\$17,640	\$20,160	\$22,680	\$25,170	\$27,210

Fuentes: Autoridad de Viviendas y Finanzas de Colorado; Departamento de Vivienda y Desarrollo Urbano de los Estados Unidos.

Se necesita un estudio más profundo del mercado de la vivienda para comprender mejor la desconexión entre los desafíos de la accesibilidad real, y los temores más abstractos de aburguesamiento o desplazamiento. Esto permitiría que se desarrollen iniciativas (ya sea por parte del sector público o del sector sin fines de lucro) que brinden asistencia individual en aquellos casos en que la falta de pago del alquiler pueda significar el desalojo, de desplazamiento debido a la incapacidad de pagar los impuestos a la propiedad, o si le han apagado el agua por falta de pago.

Accesibilidad de la Vivienda

Uno de los medios principales para construir viviendas accesibles en los Estados Unidos es el programa de Crédito Fiscal sobre la Vivienda de Bajos Ingresos (LIHTC, por sus siglas en inglés). El LIHTC, establecido por la ley de reforma fiscal de 1986, es un crédito fiscal de diez años otorgado a las entidades urbanizadoras para incentivar la construcción de viviendas accesibles. La entidad urbanizadora vende los créditos a los inversionistas quienes usan el crédito fiscal por un período de diez años.

El LIHTC se divide en dos categorías diseñadas para subsidiar proyectos (ya sea nueva construcción o renovaciones) con o sin subsidios federales. Según lo

identificado por Novogradac & Company's Affordable Housing Resource Center, el crédito fiscal del 4 por ciento generalmente se usa en combinación con cantidades totales de obligaciones exentas de impuestos, y se pueden usar con subsidios federales adicionales, y para el costo de adquisición de edificios existentes. El crédito fiscal del 9 por ciento a menudo apoya las urbanizaciones sin subsidios federales adicionales. Los proyectos residenciales de alquiler calificados deben cumplir con un requisito mínimo de reserva, si eligen cumplir con la prueba 20-50 o la prueba 40-60. La prueba 20-50 significa que el 20 por ciento o más de las unidades del proyecto están ocupadas por inquilinos cuyos ingresos son el 50 por ciento o menos del ingreso mediano de la zona (AMI), mientras que la prueba 40-60 significa que el 40 por ciento o más de las unidades del proyecto están ocupadas por inquilinos cuyo ingreso es el 60 por ciento o menos del AMI. Los créditos del 4 y 9 por ciento (y cualquiera de las elecciones de reserva) se pueden usar para proyectos de urbanización, tanto de ingresos mixtos (tanto de vivienda de mercado y de no mercado) como completamente accesibles (solo viviendas de no mercado).

De acuerdo con la Autoridad de Viviendas y Finanzas de Colorado (CHFA, por sus siglas en inglés), el alquiler prome-

Más allá de LIHTC

LIHTC no es el único programa que apoya la producción y conservación de viviendas accesibles. Los planteamientos adicionales que pueden funcionar en la zona de estudio incluyen:

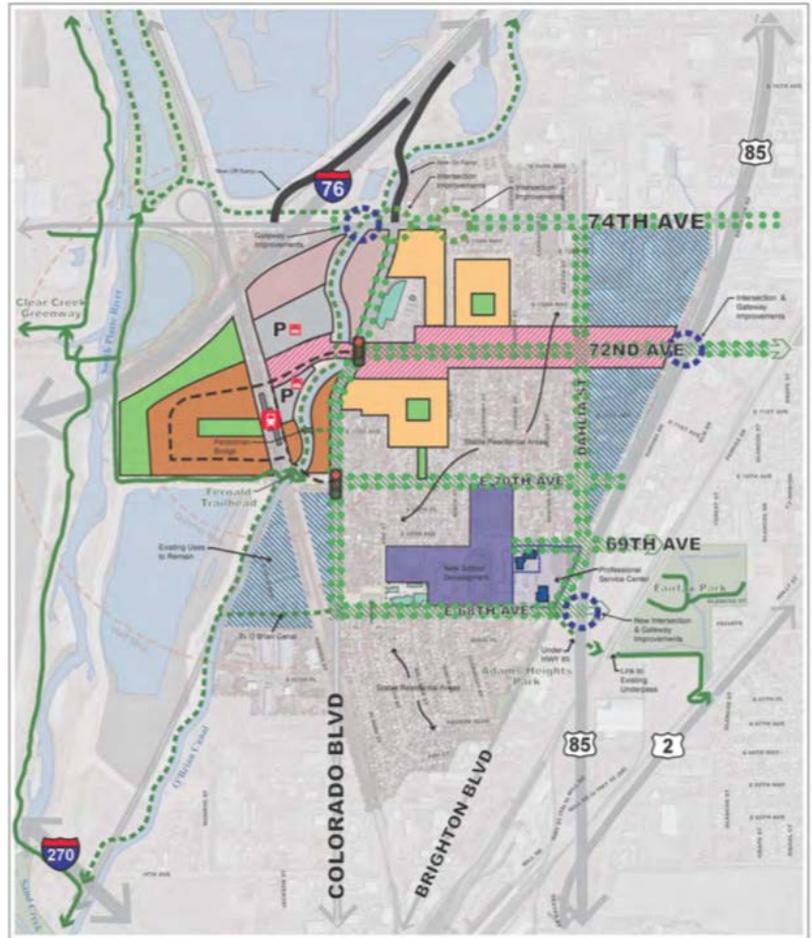
Fideicomisos Inmobiliarios Comunitarios

Los fideicomisos inmobiliarios comunitarios, son organizaciones sin fines de lucro que tienen la ventaja de asegurar viviendas a ingresos bajos y moderados, proteger a los residentes de los efectos de las recesiones económicas, y prevenir las ejecuciones hipotecarias, y promueven la participación de los residentes en la comunidad. Los fideicomisos inmobiliarios obtienen control o la propiedad de parcelas a través de banco hipotecario y también urbanizan propiedades. Esta herramienta, está a menudo estrechamente alineada con las Corporaciones de Desarrollo Comunitario, Instituciones Financieras de Desarrollo Comunitario, programas gubernamentales (por ejemplo, el fondo Fideicomisario de Vivienda, Home Investment Partnership Program [HOME] o las Subvenciones en Bloque de Desarrollo Comunitario) y otras organizaciones sin fines de lucro tal como Habitat para la Humanidad. Los fideicomisos inmobiliarios también se utilizan para preservar las tierras de espacios abiertos y agrícolas.

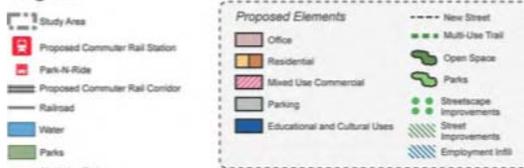
Zonas de Oportunidad

La Ley de Empleos y Reducción de Impuestos de 2017 estableció Zonas de Oportunidad para alentar la inversión en comunidades de bajos ingresos, al reducir y diferir los impuestos federales. Este programa todavía está siendo diseñado y escrito por el Departamento del Tesoro de los Estados Unidos, pero se espera que tenga un gran impacto. La zona de censo 89.01 recibió la designación de Zona de Oportunidad. Desafortunadamente, el corazón histórico principal de Commerce City (área de censo 87.09), incluyendo el sitio en desarrollo en Mile High Greyhound Park, no fue designado, a pesar de cumplir con los requisitos. Aunque sigue siendo incierto si se realizará una segunda ronda de designaciones de Zona de Oportunidad, el panel recomienda que Commerce City continúe manteniéndose al tanto, y evaluar qué pasos deben darse para garantizar obtener una futura designación de Zona de Oportunidad para el área de estudio.

Se pueden encontrar programas adicionales en el Departamento de Vivienda y Desarrollo Urbano de EE. UU. en website: <https://www.hudexchange.info/programs/policy-areas/#affordable-housing-development-and-preservation>.



Legend



DENVER REGIONAL TRANSPORTATION DISTRICT

dio de dos habitaciones es de \$ 1,098 por mes, mientras que la renta máxima de AMI del 60 por ciento en Adams County es de \$ 1,134 por mes (incluyendo los servicios públicos). Al usar el subsidio del Departamento de Vivienda y Desarrollo Urbano de EE. UU. para los servicios públicos pagados por el inquilino en Adams County, y suponiendo que el inquilino de un departamento promedio pague por calefacción, agua caliente, electricidad y energía de cocina, el alquiler pagado por el inquilino sería de \$ 1,081.

Basándose en los alquileres promedio, el 60% de la renta de AMI parece ser consistente con la renta promedio del mercado. La variación sugiere que los proyectos de viviendas de crédito del 4 por ciento son por el momento, poco probables. Esta observación fue apoyada por la opinión de personas entrevistadas, que permanecen activos en el

Plan maestro de Station Area, proyecto programado para tomar más de 20 años para completar.

campo de desarrollo de proyecto de viviendas del área. El desarrollo de vivienda accesible por medio del 9 por ciento de créditos, es posible, aunque las personas entrevistadas por el panel sugieren que CHFA no apoya actualmente el desarrollo de viviendas para personas mayores dentro de la zona de mercado. De acuerdo a la opinión de CHFA, el nivel de demanda es insuficiente, dada la naturaleza aislada de la zona de mercado.

En última instancia, la oportunidad de construir viviendas accesibles a través del programa LIHTC probablemente será limitada en el corto plazo.

Diez Principios del Crecimiento Inteligente

La Smart Growth Network es una red de organizaciones asociadas privadas, públicas y no gubernamentales que procuran mejorar las prácticas de desarrollo en los vecindarios, comunidades y regiones de los Estados Unidos. El Urban Land Institute es miembro de esta red, la cual estableció los siguientes diez principios de desarrollo inteligente:

1. La combinación de usos de terrenos.
2. El incentivo de la edificación compacta.
3. La ampliación de la gama de oportunidades y alternativas de vivienda.
4. La creación de comunidades peatonales.
5. El desarrollo de comunidades atractivas y distintas que provoquen un fuerte sentido de pertenencia al lugar.
6. La preservación de espacios abiertos, terrenos agrícolas, bellezas naturales y áreas ambientalmente críticas.
7. El fortalecimiento y la dirección del desarrollo de los terrenos hacia comunidades existentes.
8. El ofrecimiento de una variedad de opciones de transportación.
9. La creación de las condiciones para que las decisiones sobre el desarrollo de los terrenos sean predecibles, justas, beneficiosas en cuanto a costos.
10. El fomento de la colaboración de la comunidad y otros grupos interesados en la toma de decisiones.

Se puede encontrar información adicional sobre estos principios y desarrollo inteligente aquí: <https://smartgrowthamerica.org/our-vision/what-is-smart-growth/>.

Sitio Mile High Greyhound Park

La urbanización del Sitio Mile High Greyhound Park probablemente aumentará la demanda de medios de transporte alternativos o activos. El mercado está experimentando alza de precios, pero el desarrollo de nuevas viviendas a precio de mercado solo es marginalmente factible. Además, esto tendrá solo un impacto limitado en el mantenimiento de la accesibilidad de la vivienda.

Aparte del Sitio Mile High Greyhound Park, pocos sitios permitirían un desarrollo significativo de nuevas viviendas. Los aspectos mencionados anteriormente acerca del plan requerían la construcción de 104 unidades de casas adosadas y de 216 unidades multifamiliares. El análisis integral del mercado de 2013 que se realizó para la ciudad sugirió una brecha de factibilidad del 16 por ciento asociada con este desarrollo. El equipo de consultores realizó una serie de deliberaciones en grupos pequeños con representantes de agencias locales, juntas, departamentos, dueños de propiedades, entidades urbanizadoras, líderes comunitarios, prestamistas, empresarios, profesionales de bienes raíces y otras partes interesadas que conocen el sitio. La ciudad ha firmado un acuerdo de urbanización con REGen, una compañía urbanizadora de bienes raíces, para llevar a cabo el proyecto. Según se informa, la agencia urbanizadora Delwest llevará a cabo la fase de construcción residencial.

No se ha realizado ningún trabajo físico hasta la fecha, a pesar del crecimiento continuo de la región metropolitana Denver desde 2013, y que el desarrollo residencial se ha considerado viable y coherente con la demanda en la parte norte de Commerce City. La percibida calidad negativa del distrito escolar, probablemente aumentará los retos de comercializar las viviendas a las familias.

El Pago de las Cuentas

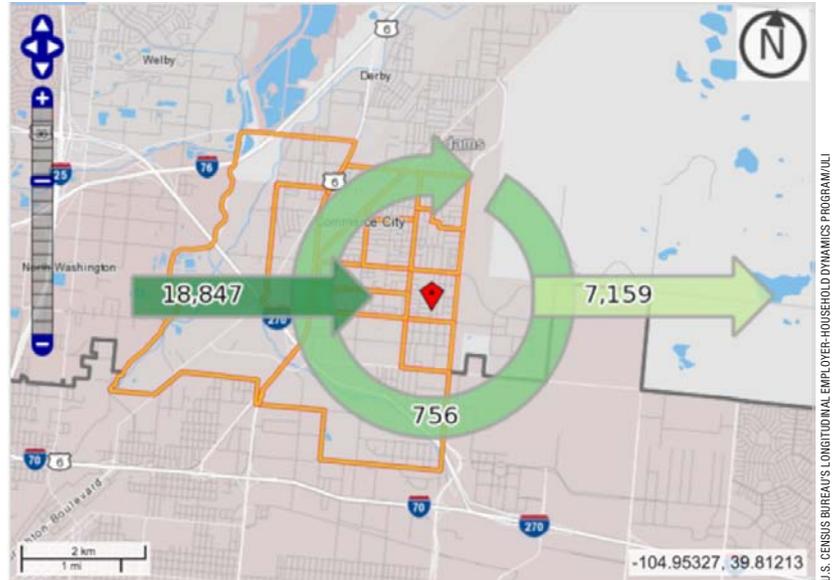
El panel escuchó durante toda la semana que muchos residentes del sector norte de Commerce City creen son ellos quienes subsidian el área de estudio. Probablemente este no sea el caso. La dependencia por parte de Commerce City del impuesto sobre las ventas y sobre utilización de bienes (industrial y manufacturero) más una densidad de menos de seis unidades por acre fuera de la zona de estudio, sugiere

que el desarrollo dentro de la zona de estudio subsidia el desarrollo que se está produciendo en el sector norte.

En última instancia, el desarrollo residencial suburbano de baja densidad no paga las cuentas. Arlington County, Virginia—el cual limita con Washington, DC, presenta un ejemplo de cómo las comunidades suburbanas pueden volverse más urbanas, y cómo esto crea comunidades con mejor sostenibilidad financiera. Los lugares urbanos peatonalizados representan solo el 11 por ciento de Arlington County, pero generan más del 55 por ciento de los ingresos fiscales del condado; mientras que las otras áreas del condado son de menor densidad, más dispersas y más dependiente del carro. El desarrollo futuro dentro de Commerce City debe seguir los principios de crecimiento inteligente, para intentar frenar la expansión urbana y la agudización de las condiciones ambientales. Esto no solo conducirá a una comunidad más saludable y activa, sino que también será más sólido del punto de vista financiero.

El Uso del Empleo para Estabilizar la Población Existente

Actualmente existe una agenda de desarrollo económico enfocada en la industria. Si bien el desarrollo de viviendas



U.S. CENSUS BUREAU'S LONGITUDINAL EMPLOYER-HOUSEHOLD DYNAMICS PROGRAM/ULI

accesibles es una de las estrategias para estabilizar la población base existente, a largo plazo, la conexión efectiva de la población existente con empleos locales mejor pagados, ayudará a la población existente a aprovechar mejor la mejora del mercado. Además, las condiciones actuales del mercado sugieren que el desarrollo de viviendas accesibles sería desafiante.

Muchos de los 7,915 residentes, en edad laboral, de la zona de estudio viajan fuera del área para trabajar: 2,304 trabajan en Denver, 1,129 trabajan en Commerce City y 629 trabajan en Aurora. Otros vienen a trabajar al área de estudio: En el área de estudio trabajan 19,603 personas. La gráfica ilustra la entrada y salida de estos trabajadores.

Manufacturación a Pequeña Escala

Commerce City cuenta con una increíble historia industrial y de manufacturación. Se ha beneficiado de los ferrocarriles y la carretera Interstate 70 y ha servido como base para las refinerías, dos elevadores de granos, otras importantes empresas de manufactura y transporte de carga pesada. Sin embargo, a medida que las innovaciones en automatización, robótica y fabricación avanzada han transformado el sector manufacturero, los planes para el uso industrial del terreno también deben evolucionar. Con más de dos tercios de su inventario comercial dedicado a usos industriales, en el 2017, Commerce City tiene una gran oportunidad para reducir las barreras de entrada a la fabricación avanzada y promover espacios de fabricantes, incubadoras de tecnología y otras empresas y empresarios de etapa temprana, que fabrican productos personalizados en cantidades pequeñas, pero de alto valor. Al hacerlo, Commerce City puede ayudar a crecer pequeñas empresas (los impulsores de la creación de empleos) y fortalecer su base tributaria.

Existen varias formas para garantizar que los residentes de Commerce City se puedan beneficiar de estas inversiones. Por ejemplo, la ciudad puede desarrollar programas tal como Startup PDX Challenge de la Development

Commission de Portland, Oregon. Esta competición anual está diseñada para conectar a empresarios de grupos demográficos con poca representación en las industrias de tecnología y manufactura, con apoyo y financiamiento para entidades en crecimiento en etapas iniciales. En Indianápolis, la ciudad contrató la ayuda de Local Initiatives Support Corporation (LISC) para completar un proceso de planificación comunitaria de dos años para revitalizar el Corredor Industrial Massachusetts Avenue / Brookside. La LISC trabajó con la ciudad para establecer objetivos de equidad a lo largo del corredor, tales como priorizar las asociaciones locales de desarrollo de la fuerza laboral, lo cual mejoró el acceso a empleos de mejor calidad para residentes de bajos ingresos, y aquellos que pertenecen a grupos minoritarios en las comunidades vecinas.

El complejo industrial Circle City es parte del corredor industrial Massachusetts Avenue / Brookside en Indianápolis.



PAUL ANGELO/ULI

Empleo Dentro de la Zona de Estudio

Conectar mejor la población local a los empleos disponibles localmente, mejoraría el nivel de accesibilidad, estabilizaría la base de la población actual (residentes que viven, trabajan y gastan dinero en Commerce City) y reducirá el tiempo necesario para viajar de la casa al trabajo. Mediante la colaboración con los empleadores locales, Adams 14 y la Escuela Preparatoria Lester Arnold se pueden crear programas de capacitación para residentes locales para brindar oportunidades para estabilizar el vecindario y garantizar que los residentes actuales se beneficien de los esfuerzos realizados. El aumento en el número de personas que viven y trabajan dentro de la zona de estudio apoyaría la demanda adicional de rutas de transporte alternativo.

De los trabajadores dentro de la zona de estudio, el 24.1 por ciento gana menos de \$15,000 al año y el 45.6 por ciento gana entre \$ 15,000 y \$ 40,000 al año. Casi el 70 por ciento de la fuerza laboral que vive en el área de estudio gana menos de \$ 40,000 al año. Dentro de la población de trabajadores en el área de estudio, el 15.3 por ciento gana menos de \$ 15,000 por año y el 31.4 por ciento gana menos de \$40,000 por año (el 53.3 por ciento de la fuerza laboral que trabaja en el área de estudio gana más de \$ 40,000 por año).

Según las Estadísticas de Empleo Origen-Destino del Programa sobre la Dinámica Longitudinal entre Empleadores y Hogares del Censo de los EE. UU., en 2005, aproximadamente el 18.8 por ciento de la población vivía y trabajaba en el área de estudio. Para el 2014 esa cifra había disminuido al 13.5 por ciento. Aunque ese porcentaje ha aumentado desde entonces hasta el 14.3 por ciento, parece haber la oportunidad para un mayor crecimiento. Las entrevistas del panel revelaron que algunas empresas tienen la necesidad de contratar por lo menos 100 trabajadores, pero se enfrentan incompatibilidad de destrezas.

Actualmente, los trabajadores en el grupo de edad de 15 a 29 años, trabajan a un índice de 15.8 por ciento en ventas minoristas, 16.4 por ciento en servicios de alimentos y el 7.4 por ciento en manufactura. Los trabajadores en el grupo de edad de 30 a 54 años están empleados a un índice de 9.6 por ciento en ventas minoristas, 7.5 por ciento en servicio de alimentos y 10.7 por ciento en manufactura.

Dado que la mayor parte del empleo en el área de estudio está relacionada con la manufactura, esta brecha presenta una oportunidad para la capacitación de la fuerza laboral. Volver a un índice del 18 por ciento aumentaría el número de personas que viven y trabajan en el área de mercado en aproximadamente 823 personas, y elevaría el salario anual en el área de estudio.

Commerce City tiene varios atributos que se prestan a una estrategia local de empleo industrial orientada a la fabricación artesanal y de pequeña escala, y actividades de producción de productos de alta tecnología. En primer lugar, la ciudad cuenta con una orgullosa herencia industrial, así como un importante espacio comercial zonificado y disponible para albergar la manufacturación. En segundo lugar, la centralidad Commerce City en la región, y pronto, a solo 15 a 20 minutos del del centro de Denver—le permite servir como centro regional de manufacturación. Dado que la mayor parte de este tipo de uso ha rebasado su límite de zonificación o de precio en Denver, Commerce City tiene la oportunidad de aumentar este tipo de empleo en el uso industrial del siglo 21. Esto incluye el desarrollo y la promoción de espacios para fabricantes, manufactura asistida por computadora, manufactura artesanal y otra manufacturación a pequeña escala.



Hay más información detallada sobre el uso de la manufacturación urbana como herramienta de desarrollo económico en <http://prattcenter.net/research/policy-brief-making-manufacturing-new-model-economic-development-cities-and-towns>.

Espacios para Fabricantes

La capacidad de encontrar empleo cerca de donde se vive, reduce en gran medida la necesidad de viajar en automóvil y aumenta la probabilidad de usar transporte público y no motorizado. Por lo tanto, una estrategia para mejorar las perspectivas de empleo de los residentes dentro de la zona de estudio aborda también el tema de una vida saludable.

Esta estrategia implicaría crear una marca (a menudo una campaña de “hecho en”) para bienes producidos localmente. También implicaría una estrecha colaboración con escuelas locales, organizaciones sin fines de lucro y empresas existentes. Al utilizar un marco de trabajo del Pratt Center titulado *From Making to Manufacturing: A New Model for Economic Development in Cities and Towns*, el panel recomienda los siguientes elementos de acción:

- **Creación de Marca:** Desarrollar una campaña local de “hecho en” que resalte la herencia industrial y multiétnica de Commerce City, así como su posición en la región de Denver. Dicha campaña debe enfatizar los productos hechos en Commerce City y promoverlos en toda la región, a nivel nacional e internacional. Esta campaña también debe establecer las bases para priorizar un determinado segmento de la manufacturación, tal como espacios para fabricantes y productos artesanales.
- **Zonificación:** Llevar a cabo una revisión exhaustiva de las leyes de zonificación actuales y considerar la reforma de la zonificación para permitir manufacturación artesanal y ventas minoristas a pequeña escala en propiedades residenciales y en ciertos espacios minoristas. Además, considerar permitir la venta minorista en pequeña escala en sitios industriales, si no está actualmente permitido.
- **Manufactura culturalmente relevante:** Fomentar la manufacturación culturalmente relevante que se basa en la orgullosa herencia mexicanoamericana de la zona, y la cual es una creciente población de Commerce City. Dicha manufacturación podría incluir productos artesanales a pequeña escala, artículos para el hogar, productos alimenticios y prendas de vestir que los residentes locales tienen habilidades existentes para crear.
- **Desarrollo Empresarial:** Establecer incentivos financieros para la manufacturación a pequeña escala, según lo definido por el tamaño del establecimiento y las ventas anuales. Estos pueden incluir financiamiento de capital preferencial directo, reducción de impuestos a la propiedad, reducción de impuesto sobre utilización de bienes, acuerdos de impuestos diferidos y enfocarse en pequeñas empresas manufactureras para su reubicación al área de estudio. Además, la ciudad podría establecer oportunidades para vender estos artículos a través de ferias industriales, ferias artesanales y las ferias de plazas que aparecen en otras recomendaciones de este informe.
- **Manufactura sin fines de lucro:** Permitir y apoyar a las agencias locales sin fines de lucro para comprar, arrendar y administrar espacios de manufactura, y crear oportunidades de empleo orientadas a la misión para la comunidad local, y ciertos tipos de negocios (propiedad de mujeres, propiedad de inmigrantes, etc.). Otorgar oportunidades para pequeños préstamos de capital, tales como micro financiamiento.
- **Asociaciones:** Al aprovechar una campaña más amplia, establecer asociaciones formales y regulares con entidades empleadoras ancla, el sistema escolar local y organizaciones sin fines de lucro. Las asociaciones con escuelas y universidades locales son especialmente clave para crear oportunidades de capacitación laboral y programas de aprendizaje con estas empresas. La ciudad también podría asociarse con organizaciones no lucrativas y el gobierno local en Denver, y por medio del Consejo Regional de Gobiernos de Denver, establecer una coordinación regional en la manufactura. Por ejemplo, los estudiantes de Denver podrían encontrar oportunidades de aprendizaje en Commerce City, y las entidades sin fines de lucro podrían beneficiar a los estudiantes de Denver y a los residentes de Commerce City al mismo tiempo.

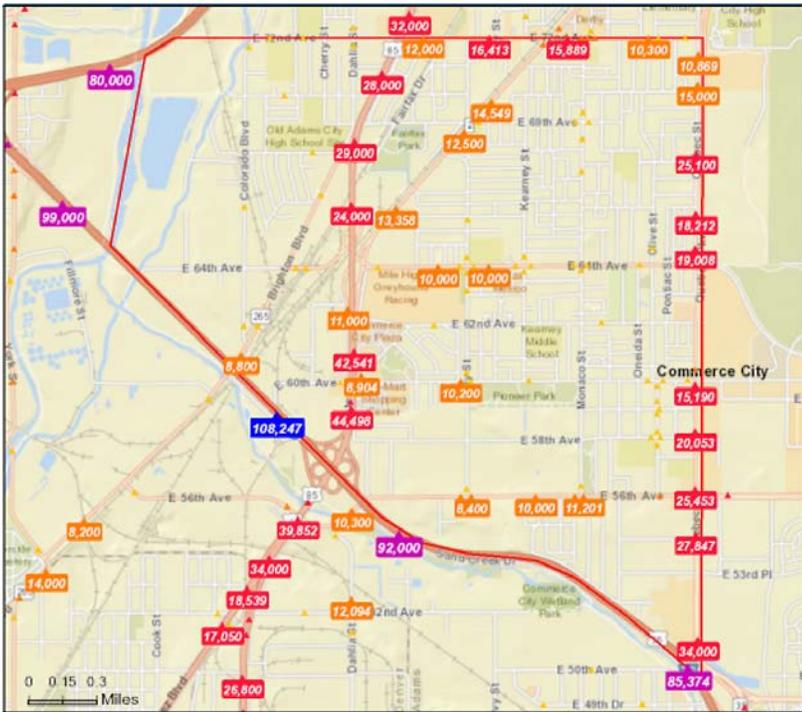
Transporte y Movilidad

EL TRANSPORTE ES ESENCIAL para la salud económica, física y social de una ciudad, así como a una potente herramienta para mejorar la salud y la equidad social.

Aunque es una ciudad pequeña, la posición regional y la base industrial de Commerce City le requiere administrar grandes volúmenes de tráfico, y mejorar la capacidad de los residentes y trabajadores para moverse por la ciudad.

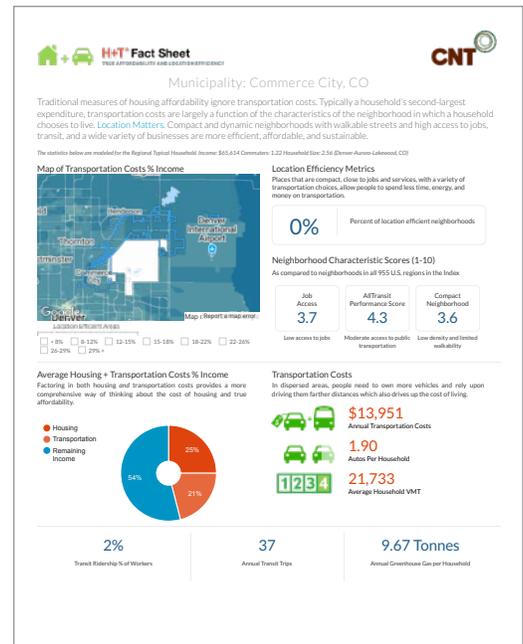
A nivel nacional, el transporte es el segundo costo más grande para la mayoría de las familias estadounidenses. En Commerce City, el transporte y la vivienda, para la mayoría de las familias, significa el 46 por ciento de los

Las cifras del Departamento de Transporte de Colorado del 2016 indicaron que la cuenta diaria de tráfico promedio fue de 36,000 en la intersección de Route 6/Highway 85 y 72nd Avenue. Del total de esos vehículos, 2,100 eran vehículos pesados de una sola unidad y 1,100 eran vehículos esados de combinación.



Volumen promedio de tráfico diario (vehículos por día)

- Hasta 6,000 vehículos
- 6,001–15,000
- 15,001–30,000
- 30,001–50,000
- Más de 100,000



Índice de Accesibilidad de Vivienda y Transporte de Commerce City.

ingresos familiares. Según el Center for Neighborhood Technology (CNT) el calculador de Vivienda + Transporte, las familias de Commerce City poseen un promedio de 2.1 vehículos por hogar y gastan un promedio de \$13,951 por año en transporte. Teniendo en cuenta el ingreso mediano familiar de la zona de estudio (\$43,802, el cual es 41 por ciento menos que el ingreso mediano familiar de Commerce City en general), el panel puede calcular que muchas familias dentro de la zona de estudio pueden gastar incluso más que el residente promedio de Commerce City (32 por ciento del ingreso familiar comparado con 21 por ciento) en transporte.

Al hacer cambios intencionados en su sistema de transporte que apoyen las metas los objetivos de Alimentación Saludable y Vida Activa, Commerce City puede apoyar el futuro del transporte, a medida que el área metropolitana Denver continúa creciendo. Los conteos de tráfico a lo largo de las

carreteras principales ilustran la necesidad de realizar mejoras en la infraestructura que permitan rutas de transporte alternativas para garantizar la seguridad de los usuarios.

Commerce City también puede aprovechar la devolución del control de transporte de parte del estado y del condado a la ciudad. Esto significa que Commerce City puede trabajar para reducir el tráfico y crear calles más seguras, y una mayor facilidad de uso multimodal. Esto también alentará al tráfico directo, permanecer en las carreteras Interstate 76, 270 y 25.

Implementar el Plan Walk.Bike.Fit

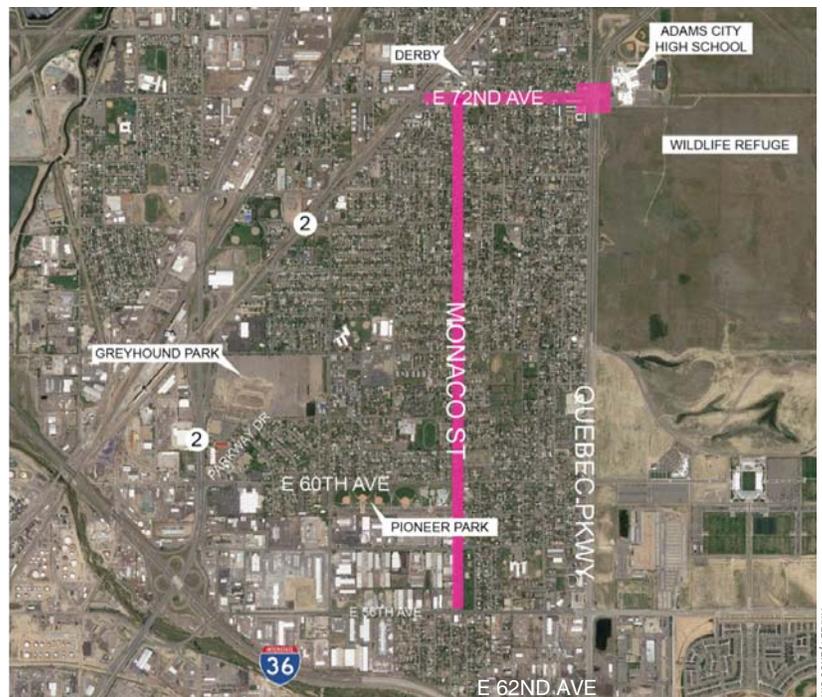
Commerce City desarrolló el plan Walk.Bike.Fit de Commerce City en 2012 para fomentar un plan de transporte multimodal activo. Este plan fue desarrollado para abordar los principales problemas de contaminación del aire y del consumo de combustible, y para promover una mejor disponibilidad de oportunidades de transporte activo. El plan fue financiado por el programa de estímulo federal de 2009, pero poco del plan ha sido implementado a pesar del deseo de la comunidad de contar con opciones de transporte que sean más seguras, y más fácil de utilizar.

El panel considera que la aplicación de las siguientes recomendaciones representa ventajas a corto plazo para la zona de estudio:

- Mejorar 72nd Avenue para incrementar la facilidad de uso a peatones y ciclistas hacia la escuela preparatoria.
- Extenderse lo más al oeste posible, hacia la estación futura de transbordo, utilizando mejores prácticas identificadas por las normas de la National Association of City Transportation Officials (NACTO).
- Crear una entrada para bicicletas al refugio de vida silvestre junto a la escuela, y que conecte con el perímetro actual del sendero. La meta a largo plazo es conectar una ruta para ciclistas/peatones desde la nueva parada de tránsito hasta el refugio de vida silvestre, para los visitantes a Commerce City.
- Ofrecer fácil acceso a Derby, y a las tiendas cercanas para invitar a los visitantes a consumir.

- Considerar la opción de carriles protegidos para ciclistas, y calmar el tráfico.
- Hacer cumplir las leyes de tránsito y los límites de velocidad tanto en 72nd Avenue como en Quebec Parkway.
- Aplicar la reducción de carriles (road diets) y aumentar los refugios peatonales.
- Aplicar el concepto de creación de espacios a lo largo del corredor de la 72nd Avenue, cerca de la escuela preparatoria, y reforzar el ciclo de obtención de opinión pública (por ejemplo, encuestas electrónicas para solicitar la opinión de los estudiantes, personal y padres de familia).
- El urbanismo táctico también podría incluir todo tipo de señalización para ciclistas y viales propuestas en el informe (páginas 37-39, 102-105, 114-115 del plan).
- Mejorar la conexión a Southside Greenway (Sand Creek) para prestar servicio a los usuarios establecidos a lo largo de ese sendero de ciclismo.
- Instalar iluminación y disponibilidad de agua en Dahlia Trailhead (Comienzo de Sendero).

Se debe calmar el tráfico, y agregar carriles para bicicletas en la intersección de 72nd Avenue y Quebec Parkway, así como a lo largo de Monaco Street, 72nd Avenue y 62nd Avenue.



- Colaborar con organizaciones tales como Bike Colorado, y aprovechar la capacidad municipal e institucional para comercializar la nueva Greenway (Vía Verde) del Sendero Refugio Arsenal.
- Llevar a cabo el concepto de creación de espacios en Dahlia Trailhead para incentivar su uso como descanso y destino en Commerce City.
- Mejorar la señalización hacia y desde la Greenway (conexión con Walmart y conexión futura con Derby).
- Priorizar las conexiones entre Sand Creek Greenway, Commerce City Wetland Park, y el Sendero Refugio Arsenal, para crear atracción regional.

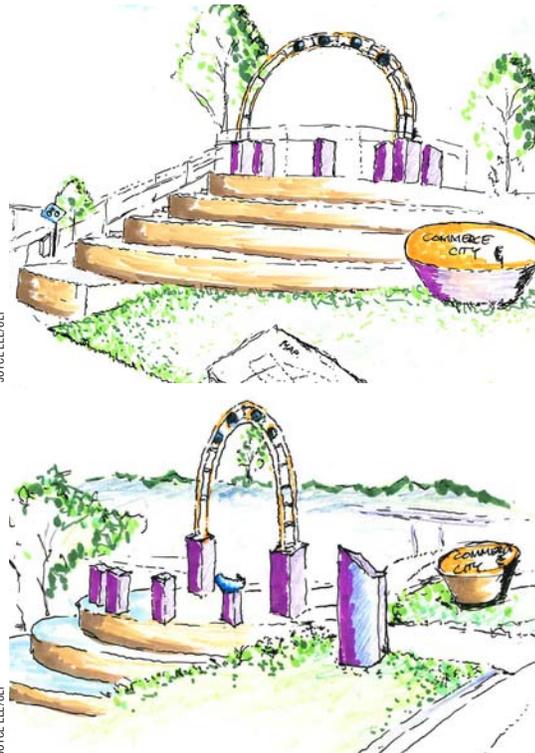
Las posibles soluciones de bajo costo son las siguientes:

- Marcar el pavimento a lo largo de intersección de 4 vías de 72 Avenue y Quebec Parkway, frente a la escuela preparatoria, para alentar cruce seguro; crear refugio peatonal temporal;
- Usar la recomendada señalización del plan para Ciclistas y Peatones de Commerce City, para informar a automovilistas y peatones en el mismo cruce, para promover la seguridad; y

- Crear iluminación, señalización prominente, y materiales interpretativos, y señalización de marca Commerce City en Dahlia Trailhead, para indicar la entrada a Commerce City, para crear marca y sentido de lugar.

Identificación de Barreras y Creación de Conexiones

El panel pudo darse cuenta que el sistema de transporte de Commerce City y las necesidades de la comunidad no necesariamente encuadran con el sistema amplio de transporte regional de Denver, administrado por el Regional Transportation District (RTD), ilustrado por la amenaza de cierre de la ruta 62 de autobús (del Central Park Station, al estadio, luego al oeste, pasando el centro comercial al área de Walmart) debido al bajo número de usuarios, a pesar de ser el principal modo de transporte público de la zona de estudio. Además, el panel pudo darse cuenta de que existen barreras importantes de conexión físicas, emocionales, y psicológicas en la zona de estudio, tales como el bloqueo de las conexiones este-oeste por una peligrosa carretera y vías de ferrocarril, además de preocupaciones reales de seguridad, y pobres conexiones norte-sur.



Perspectivas ilustradas de un mejorado Dahlia Trailhead. El espacio podría utilizarse para varios eventos, así como para ofrecer una ruta de transporte activo a la zona histórica de Commerce City, desde la red regional de senderos.

COMMUTE SATISFACTION

Arlington residents with active commutes are the most satisfied

Satisfaction rates for driving alone have fallen every year since 2009.



Resultados de una encuesta de Mobility Lab de Arlington County, Virginia a los residentes acerca de su satisfacción con el tiempo necesario para viajar de la casa al trabajo. Aquellos que caminan, van en bicicleta, o toman el autobús tienen la mayor satisfacción. La baja satisfacción con los trenes es probablemente atribuible a los problemas con el servicio del tren de la Autoridad de Tránsito del Área Metropolitana de Washington.



LUIS GONZÁLEZ/ULI

Cruce peatonal cerca de Pioneer Park en 60th Avenue y Kearney Street.

Un buen sistema de transporte que permita la movilidad puede mejorar la cohesión social y la comunidad. En la medida en que el transporte puede incluir múltiples comunidades y usos, puede facilitar la interacción social, lo que puede conducir a mejor comunicación y comprensión entre los residentes. Un sistema de transporte público local bien concebido, incluso rudimentario, puede indicar a los residentes que la ciudad está invirtiendo para superar las barreras existentes.

Normalizar el Transporte Activo

Los miembros de la comunidad enfatizaron su deseo de cruces peatonales seguros y otras infraestructuras de apoyo peatonal. Estaban interesados en los carriles para bicicletas, y algunos residentes dijeron que usarían los carriles para bicicletas si los carriles estuvieran disponibles, pero los cruces y las banquetas fueron de mayor interés.

Una medida que los residentes mencionaron para describir el ancho de las banquetas era la facilidad con la que se podía empujar un carrito de bebé y caminar simultáneamente con un niño mayor. Muchos declararon que las aceras actuales son insuficientes para estas actividades. Se necesitan cruces peatonales adicionales mejorados en más lugares, con un diseño que deliberadamente coincida con el ancho y la velocidad de la calle. Los cruces peatonales actuales (tal como el cruce peatonal en el lado norte de Pioneer Park en 60th Avenue y Kearney Street) representan una mejora, pero pueden resultar suficientes.

Esta preocupación de la comunidad tiene méritos. Desde 2005, se han producido cuatro incidentes entre vehículos-peatones que resultaron en la pérdida de vidas, según la

Incidentes Reportados de Peatones / Vehículos que Resultaron en Pérdida de Vida desde 2005

Fecha	Edad	Sexo	Etnicidad	Ubicación
Octubre de 2007	58	Masculino	Hispano	Ruta 2 en 2nd
Noviembre de 2009	60	Masculino	Hispano	Ruta 85 en 69th
Noviembre de 2012	27	Masculino	Blanco no hispano	Ruta 2 en 66th
Enero de 2013	47	Masculino	Hispano	Brighton en 64th

Fuentes: Base de datos Smart Growth America FARS; National Highway Traffic Safety Administration.



JOYCE LEE/ULI

Los panelistas, el personal de ULI, y auspiciadores imitan un autobús escolar a pie, lo cual es una forma más activa de viajar a la escuela con supervisión de un adulto.

base de datos FARS / NHTSA de Smart Growth America. Aunque las cifras son relativamente pequeñas, estas muertes afectan de manera desproporcionada a la comunidad latina, y pueden haber contribuido a la idea de que las condiciones para los peatones o ciclistas no son seguras. Commerce City debería tomar medidas para calmar el tráfico para poder eliminar parte del temor de caminar y andar en bicicleta junto con el tráfico de automóviles y vehículos pesados. Estas acciones mejorarán la apariencia del paisaje urbano y al mismo tiempo mejorarán la seguridad. Se incluye información adicional en la sección de este informe, "Diseño físico y creación de espacios".

Puentes Peatonales

Los miembros de la comunidad piensan que los puentes son la solución a los problemas de cruce peatonales. Sin embargo, existe una falta de comprensión de las ventajas y desventajas, y la ciudad necesita facilitar más conversaciones públicas sobre los cruces peatonales. Las investigaciones indican que a las personas no les gusta tener que subir para cruzar la calle, y el uso de estas instalaciones puede ser cuestionable.

Los autobuses escolares usados podrían usarse para pilotear un sistema de transporte público administrado por Commerce City. En Detroit, la Detroit Bus Company pinta cada uno de sus autobuses con arte diferente en aerosol. En Commerce City, un programa similar podría reflejar la diversidad de la comunidad.



Además de hacer que el espacio físico sea más seguro, la ciudad puede realizar campañas educativas y regalar bicicletas. Involucrar a la policía, que es muy común en las comunidades de todo el país, es una buena manera de continuar aumentando la confianza y la comunicación entre ciudadanos e instituciones. Otro paso sería organizar o alentar a los “autobuses escolares a pie”—grupos de estudiantes que caminan juntos con supervisión de un adulto, para que los padres de familia se sientan más cómodos cuando sus hijos caminan a la escuela. Esta podría ser una buena manera de involucrar a los grupos de vecinos, y de colaborar con el Distrito Adams 14.

Pilotar un Sistema Interno de Transporte Público

El panel se enteró que Commerce City está investigando operar un servicio de transporte local limitado dentro de la comunidad. En lugar de concebir esta idea de manera limitada, esta propuesta podría ser un esfuerzo más amplio, al ofrecer servicios en toda la ciudad. Inicialmente, el servicio de transporte podría desarrollarse como un programa piloto de verano con los autobuses escolares del Distrito Escolar 14 de Adams County, con patrocinio corporativo de parte de los empleadores locales y de empresas principales, tal como Walmart, así como con apoyo filantrópico. Alternativamente, Commerce City podría colaborar con las iglesias para usar sus microbuses, que a menudo no se usan durante la semana, o negociar un precio favorable de un proveedor comercial.

Un sistema de transporte local, simple y confiable ofrecería los medios para cruzar barreras, tal como High-

Miedos de Deportación

Para hacer que el transporte sea más accesible para las familias con estado de documentación mixta, hay que asegurar de que la infraestructura para andar en bicicleta y a pie apoye comportamientos seguros, lo cual reduce la probabilidad de interacciones indeseables con las agencias de orden público, y otros sistemas (por ejemplo, multas por imprudencia peatonal, visitas a la sala de emergencias por choques). Grupos tales como Cultivando, en estrecha colaboración con abogados de inmigración, deben colaborar con el Departamento de Policía de Commerce City para desarrollar normas y procedimientos con respecto a la aplicación de la ley en asuntos de comportamiento de ciclistas y peatones, además de garantizar que la comunidad, especialmente aquellos que temen ser deportados, entiendan lo que está ocurriendo (por ejemplo, los proyectos de ley llamados Idaho Stop). Un sistema de transporte público administrado localmente podría convertirse en un socio confiable para todos los residentes dentro la zona de estudio, en contraste con RTD, la cual ha cumplido con las solicitudes del Servicio de Inmigración y Control de Aduanas de EE. UU. (ICE, por sus siglas en inglés) para ingresar a las instalaciones RTD.

ways 2 y 85 o las vías del ferrocarril, y ofrecer conexiones de norte a sur. Además, el transporte local podría brindar servicio dentro de Commerce City a destinos importantes tal como el distrito comercial de Derby, los principales puntos de empleos, centros de recreación, ciertas escuelas (suponiendo que las instalaciones estén abiertas durante el verano), Boys and Girls Club, Pioneer Park / parque acuático, y centros recreativos. A corto plazo, se deben desarrollar algunas rutas simples con viajes cortos, de un máximo de 30 minutos. El sistema debe ser fácil de entender, con rutas simples y confiables. Considerar un período inicial gratis, y posteriormente con pasajes a bajos precios. (El Departamento de Transporte de Los Ángeles cobra 50 centavos en sus autobuses DASH, y el Departamento de Transporte del Distrito de Columbia cobra \$ 1 por viaje en sus autobuses del sistema Circulator).



PAUL ANGELONE/OU

Un mural a lo largo del Metropolitan Branch Trail en Washington, DC, que celebra a los trabajadores que construyeron el Monumento a Lincoln.

Sería ideal instalar parrillas para bicicletas en los autobuses o camionetas, para fomentar el transporte multimodal. El período piloto inicial ayudaría a facilitar datos para justificar la financiación a largo plazo, y la asistencia para la expansión de parte de la Administración Federal de Tránsito. El Servicio Federal de Pesca y Vida Silvestre de EE. UU. podría ser una fuente potencial de financiamiento si se facilita acceso al Refugio Nacional de Vida Silvestre Rocky Mountain Arsenal.

Lograr que las Instalaciones de Arte Beneficien la Ciudad

El arte se puede utilizar como una forma de atraer a la gente a lugares e instalaciones de la ciudad que de otra manera no experimentarían. En particular, el arte podría enfocarse en Sand Creek Greenway, los cruces de túneles, y dentro de los parques. En la era de redes sociales, tales instalaciones pueden crear una oportunidad para mostrar el carácter y la cultura de Commerce City, a medida que los visitantes tienen una experiencia participativa y comparten con sus amigos.



VISIT EL PASO/ELICR

Murales en Lincoln Park debajo de la Interstate 10 en El Paso, Texas.

El arte también tiene el beneficio de comunicar a los demás que un lugar es frecuentado y es tema de atención. El arte—especialmente cuando se mantienen en buenas condiciones y libre de vandalismo—comunica que hay vigilancia efectiva en la calle, y puede brindar tranquilidad. Un ejemplo local a seguir es el Blue Bear de Denver (también conocido como una parada obligatoria para selfies), o el arte también puede ser misterioso, como una sorpresa, o participativo. Tal vez las paredes de arte podrían incluir tiza o pintura para que los transeúntes puedan agregar al arte, o los transeúntes podrían buscar y seguir un sendero (posiblemente a través del distrito comercial Derby) hasta encontrar piezas de instalación de arte “ocultas”.

Equidad en la Salud y Decisiones de Desarrollo

ADEMÁS DE LAS CONDICIONES DEL MERCADO, las decisiones de desarrollo urbano deben reflejar la equidad de salud en su diseño. El panel se enteró de que Adams County tiene problemas de salud que incluyen altos índices de obesidad, precaria salud física y mental y falta de seguro médico. La zona de estudio se encuentra en el extremo inferior de los resultados de salud para la región de Denver, lo cual señala un desequilibrio relacionado con los problemas sociales y comunitarios.

De los 60 condados de Colorado, Adams County se ubicó en el puesto 36 en 2017 y en el 37 en 2016 con respecto a la salud. Hay espacio para mejorar. Debido a su enfoque en la industria pesada, y a que cuenta con la única refinera de petróleo del estado, Commerce City deberá realizar esfuerzos intencionales para lograr un equilibrio de equi-

El Estado de Documentación Mixta y la Salud

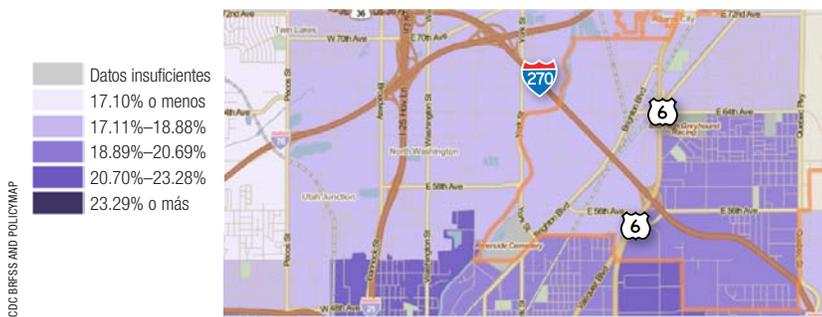
En Colorado, más de 140,000 ciudadanos estadounidenses viven con por lo menos un miembro de la familia que es indocumentado. De acuerdo con el American Immigration Council, entre 2010 y 2014, uno de cada 11 niños en el estado compartió su hogar con por lo menos un miembro de la familia que era indocumentado. Al tener un estado de documentación mixta, las familias cambian su comportamiento para reducir los riesgos de deportación. A menudo, son reticentes a aprovechar los recursos públicos y desconfían de los oficiales estatales y de la policía. Muchos evitan las visitas al hospital, por el temor de que se les pida que muestren pruebas de residencia legal.

Este temor también desalienta a los padres a procurar obtener servicios para sus hijos, incluso si sus hijos son ciudadanos estadounidenses. Muchos tratan de permanecer cerca de sus casas, evitando actividades cotidianas, tal como ir de compras o al parque. El temor a la deportación crea barreras adicionales a los recursos de salud para una población ya vulnerable, lo que agrava aún más las condiciones de salud preexistentes.

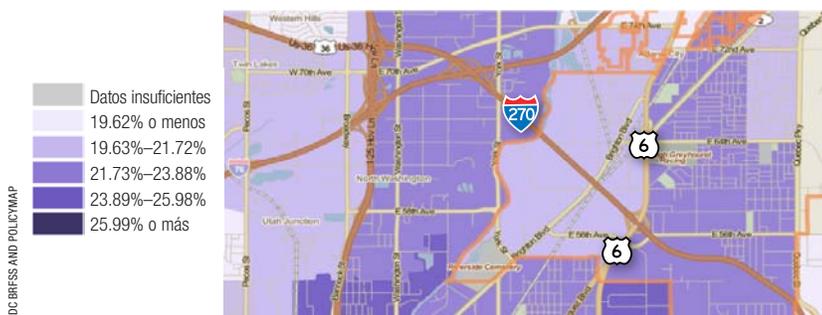
dad en la salud, e implementar pasos educativos amplios para alcanzar los resultados de salud al resto del Adams County. Y a medida que la ciudad crece, la densidad de población creará un ímpetu para que las entidades de cuidado de la salud inviertan en brindar servicios en esta área.

Se debe incorporar un planteamiento más integral de las necesidades de salud, en la evaluación de la salud de la comunidad, lo cual puede lograrse a través de evaluaciones de rendimiento de la salud. El panel recomienda que Commerce City colabore con el Departamento de Salud del Tri-County en este esfuerzo. Las evaluaciones de rendimiento serían una herramienta útil para dar a Commerce

Porcentaje de adultos que reportan siete o más días de mala salud mental durante un período de 30 días.



Porcentaje de adultos que reportan siete o más días de mala salud física durante un período de 30 días.



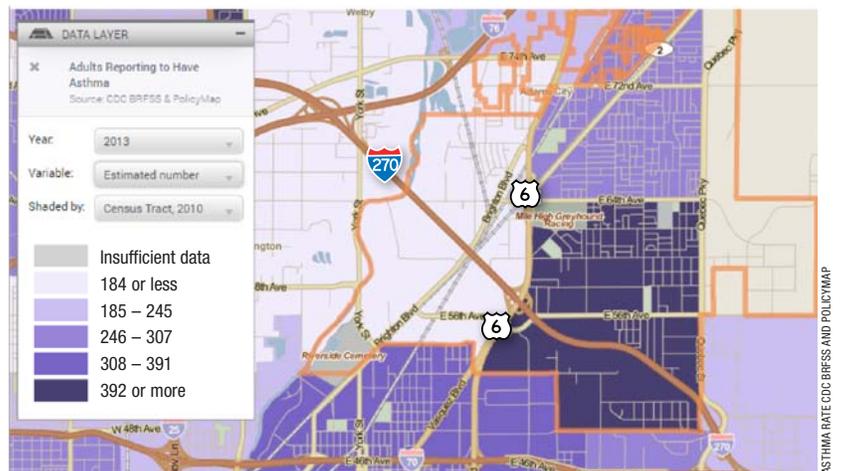
City una mejor comprensión de la situación con respecto al resto del estado, y podría basarse en el trabajo de la Fundación Robert Wood Johnson sobre factores económicos y ambientales que ayudan a determinar la salud.

La Relación entre el Tráfico y la Salud

Ya que Commerce City pone enfoque especial en la industria y el transporte por carretera, también se debe prestar atención específica a la cantidad del tráfico pesado que transita por las calles de Commerce City, y a sus emisiones. Los escapes y emisiones del diésel se han relacionado con varios problemas de salud. La proximidad residencial al tráfico pesado se ha asociado con efectos adversos para la salud, tales como asma, reducción de la función pulmonar, mortalidad cardíaca y pulmonar, y resultados adversos de nacimientos.

The panel recommends the city monitor truck traffic and El panel recomienda que la ciudad vigile el tráfico pesado y que compare los datos con las rutas de vehículos pesados previstas. Se podría considerar la vigilancia del aire a largo plazo (por ejemplo, el monóxido de carbono, la contaminación de partículas o PM 2.5 y PM 10, y el ozono), limitar las rutas de tráfico pesado, y hacer cumplir las prohibiciones de la marcha en vano de vehículos pesados. Además, algunos de estos efectos adversos podrían mitigarse al plantar árboles y otra vegetación.

La sombra de los árboles en los vecindarios puede mejorar los resultados de salud y los índices de asma. Un método para reducir la exposición a estos contaminantes dañinos del aire es plantar árboles y otra vegetación a lo largo de las carreteras. Los árboles y las plantas pueden reducir las concentraciones de partículas al actuar como una barrera física entre las carreteras y los hogares, y por medio de la filtración de partículas a medida que pasan y se acumulan en las superficies de las hojas. En Baltimore, los investigadores encontraron que los árboles eliminan aproximadamente 14 toneladas de contaminación al año, lo que ayuda a reducir la cantidad de ataques de asma en 140 casos, y 240 casos de respiración dificultosa. Los árboles también



Una mayor incidencia de asma se correlaciona con las rutas de vehículos pesados que pasan a través de Commerce City. Arriba: rutas de vehículos pesados (en azul oscuro); arriba: lugares donde adultos han reportado padecer de asma durante un periodo de 30 días.

ayudan a embellecer áreas, creando así un ambiente que invita a la recreación y a las interacciones sociales.

La efectividad de la vegetación como barreras físicas depende del tamaño y la densidad de las hojas, la densidad del tipo de contaminante, la altura de la vegetación y la ubicación con respecto al flujo de aire. Al determinar la vegetación y la ubicación apropiada, la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos recomienda lo siguiente:

- Plantar especies de hoja perenne y vegetación de hoja puntiagudas, que mantienen su forma durante todas las estaciones;

Los vecindarios de Denver Globeville y Washington Park tienen diferencias importantes en la esperanza de vida, a pesar de estar relativamente cerca uno del otro. Los resultados de salud están vinculados al entorno construido.



JOYCE LEE

Vista de una calle de Globeville, la cual cuenta con una esperanza de vida de 73 años.



JOYCE LEE

Vista de una calle de Washington Park, la cual cuenta con una esperanza de vida de 84 años.



JOYCE LEE

de los Estados Unidos, que puede ayudar a diseñar barreras de vegetación de manera que maximice sus beneficios.

El Sitio de Desarrollo Urbano Greyhound

Este es un desarrollo a gran escala que podría cambiar significativamente la calidad del inventario de viviendas de la zona. Con el crecimiento de Denver, Commerce City puede aprovechar esta oportunidad para establecer normas más altas para abordar la sostenibilidad, la salud y normas de bienestar del producto bienes raíces. Se podrían adoptar las normas de eficiencia del agua y de energía, más actualizadas, más allá de las normas de código, tal como los edificios LEED (en inglés, Liderazgo en Energía y Diseño Ambiental).

La comunicación continua en esta comunidad es clave para su futuro éxito. La financiación de parte de fundaciones podría ser una posible fuente para ofrecer evaluaciones y alcanzar estas normas más altas, incluyendo las normas WELL Community y LEED, cuando toma lugar un nuevo desarrollo. Una sesión intensiva de planificación, si se diseña con amplia anticipación, también podría ser una oportunidad para generar confianza entre las diferentes partes interesadas durante el evento de uno o varios días. La sesión intensiva de planificación beneficiará aún más a Commerce City si el equipo de desarrollo lleva a cabo el diseño y la planificación teniendo en cuenta los recientes eventos de resiliencia, tales como incendios forestales, sequías prolongadas y la disminución de los derechos del agua. Estas consideraciones disminuirán los niveles de

- Plantar vegetación que no emita contaminación del aire o altos niveles de polen;
- Plantar especies no invasoras
- Plantar la vegetación cerca de la fuente contaminante;
- Tener en cuenta las necesidades de agua de la vegetación; y
- Crear una barrera gruesa de vegetación de 20 pies o más con cobertura total de hojas y ramas desde el suelo hasta la parte superior de la sombra por todo el tramo.

El software i-Tree del Departamento de Agricultura de EE. UU. facilita herramientas útiles para las comunidades que comienzan el proceso de elegir la vegetación adecuada. Las comunidades también deben procurar la consulta de expertos de viveros, extensiones cooperativas locales y del Servicio Forestal

estrés en obras públicas y en departamentos de respuesta a emergencias, en caso de que ocurran eventos a gran escala. La sesión intensiva de planificación inicial o taller en el desarrollo sostenible informará el futuro desarrollo, tal como la construcción de escuelas técnicas. Este nivel de participación podría crear un cuerpo de expertos y cuerpos asesores ciudadanos para guiar las normas de diseño, o los procesos de permisos durante el proceso de revisión. Es posible que se necesiten incentivos para el desarrollo a fin de mejorar la calidad del desarrollo y que coincidan con los deseos de la comunidad y de la ciudad según sean identificados por medio de la sesión intensiva de planificación.

Una consideración adicional debe identificar los costos de crear espacios abiertos dentro de la primera fase del proyecto. El espacio abierto designado permitirá la celebración del espacio público, el cual es muy necesario en Commerce City, además de crear valor y comercialización para la entidad urbanizadora. Incluso sin diseños específicos, un área podría identificarse con material temporal, tal como alfombras de exteriores para todo clima, muebles portables, asientos y jardineras. Este concepto está destinado a presentar soluciones a corto plazo, y oportunidad para probar cómo la comunidad utiliza el espacio, al incorporar los datos para informar el diseño permanente. Finalmente, deben planearse instalaciones de uso conjunto a poca distancia del sitio. Pueden ser instalaciones multigeneracionales que incluyen centros de salud, una biblioteca y recreación que está abierta al público.

Zonas Industriales Abandonadas (Brown Camps)

El sitio del antiguo Mile High Greyhound Park de Commerce City es un excelente ejemplo de redesarrollo en zonas industriales abandonadas. Una zona industrial abandonada es terreno subutilizado, abandonado o contaminado. Las zonas industriales abandonadas toman una variedad de formas, desde fábricas fuera de servicio, hasta antiguas gasolineras. También son comunes (la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos, EPA, por sus siglas en inglés) estima que existen por lo menos 450,000 zonas industriales abandonadas por todo el país) y tienden a concentrarse

Consultar las Normas WELL Community

Aprovechar las oportunidades presentadas en las normas Well Community del International WELL Building Institute, en el diseño, operación y políticas del entorno construido para crear un planteamiento más integral hacia la salud. Las entidades urbanizadoras y otras partes interesadas de la comunidad podrían ser incentivadas a ayudar a responsabilizarse de estos elementos de bienestar a bajo costo, para los proyectos de desarrollo urbano en general. Otros elementos seleccionados pueden desarrollarse aún más, tal como un plan maestro mejorado de iluminación, diseño a escala peatonal, orientación comunitaria, espacios físicos diseñados para una vida activa, mejor acceso a alimentos, materiales de construcción saludables, espacios restaurativos verdes y azules y diseño para reducir el ruido, y mejorar el ambiente acústico.

en áreas de bajos ingresos y comunidades minoritarias. Al no ser atendidas, estas zonas industriales abandonadas contaminan el aire, el agua y el suelo y amenazan la salud de las comunidades locales. Sin embargo, al ser apropiadamente descontaminadas y re-urbanizadas, pueden transformarse de antiestéticas a atractivas. Existen numerosos ejemplos de antiguos sitios industriales abandonados que se han rediseñado que incluyen viviendas, parques, tiendas, oficinas y espacios industriales.

Algunos ejemplos de reurbanización industrial exitosa en el área metropolitana de Denver incluyen los siguientes:

- Antigua planta de fundición de ASARCO de 77 acres en Denver que fue re-urbanizada a lo que hoy es Crossroads Commerce Park, de 750,000 a 1,000,000 pies cuadrados de espacio comercial y de oficinas;
- Un sitio de 30 acres anteriormente utilizado para el procesamiento de minerales y químicos que se ha reconstruido como espacio de oficinas para la ciudad de Denver;
- Una antigua gasolinera y salón de boliche, de 0.59 acres, ahora convertida nuevamente en espacio comercial en Westminster; y
- Una antigua compañía de ladrillos de 4.1 acres, convertida en lofts en Denver.

Comunidades Saludables y la Conservación

El Refugio Nacional de Vida Silvestre Rocky Mountain Arsenal fue contaminado con sustancias químicas de fabricación de municiones, y posteriormente incluido en la lista de sitios de Prioridades Nacionales, o Programa de Superfondo (Superfund National Priorities). Hoy en día, es uno de los refugios urbanos más grandes del país, con 15,000 acres de hábitats de altas praderas, humedales y bosques. Para muchos residentes de Commerce City, sin embargo, es un recurso aún sin explotar para promover una vida saludable y activa.

Para establecer la conectividad entre los residentes de Commerce City y el aire libre y la naturaleza, y para aumentar el acceso y el uso del refugio, el Rocky Mountain Arsenal debe adoptar las normas del Urban Wildlife Conservation Program establecidas en Standards of Excellence for Urban National Wildlife Refuges (Normas de Excelencia para Refugio Nacional de Vida Silvestre). Estas normas, fueron desarrolladas para ayudar a los refugios urbanos a construir administradores del medio ambiente, e incluyen guías tales cómo conocer y relacionarse con la comunidad, cómo brindar acceso equitativo, y cómo crear asociaciones y participar como recurso. El Rocky Mountain Arsenal, ya reconocido como un modelo de conservación de la vida silvestre centrado en la comunidad a través de su designación de Prioridad Regional para el Refugio Nacional de Vida Silvestre, tiene la oportunidad de profundizar su compromiso de involucrarse con las comunidades. Al hacer esto, puede cultivar una clientela urbana comprometida e inspirada en la conservación, y generar apoyo para su misión de conservación.



Rocky Mountain Arsenal del Servicio Federal de Pesca y Vida Silvestre de EE. UU.

PAUL ANGELO/ULI

Las comunidades están viendo los beneficios de la reurbanización de zonas industriales abandonadas, y la información es clara: estos programas son parte obligatoria de un futuro saludable. Algunos puntos clave identificados por los Impactos en la Calidad del Aire y del Agua de Zonas Industriales Abandonadas de la EPA de 2011, y en "Los impactos ambientales y económicos de la Reurbanización de Zonas Industriales Abandonadas, un Borrador de Trabajo para Distribución, del Northeast-Midwest Institute del 2008.

- En comparación con la expansión urbana, los proyectos de reurbanización de zonas industriales abandonadas reducen las millas recorridas de vehículos, y las emisiones de gases de efecto invernadero entre un 32 a 57 por ciento.
- La descontaminación de zonas industriales abandonadas puede aumentar el valor de las propiedades en las áreas

vecinas hasta en un 5 a 15 por ciento en propiedades que se encuentran a una distancia de hasta tres cuartos de milla del sitio descontaminado.

- La EPA calcula que cada uno de los acres de zonas industriales abandonadas re-urbanizados, protege 4.5 acres de zonas verdes, es decir, 4.5 acres de hábitat, bosques o tierras agrícolas.
- En relación con el desarrollo de zonas verdes, la reurbanización de zonas industriales abandonadas produce una reducción estimada del 47 al 62 por ciento en el escurrimiento de aguas pluviales.
- La reurbanización de zonas industriales abandonadas es una importante inversión en nuestro futuro compartido. La financiación de parte de la EPA para zonas industriales abandonadas, ha aprovechado \$ 18.29 en fondos de otras fuentes para cada \$ 1 de fondos de la EPA. A lo largo de ocho estudios diversos, se estima que las inversiones públicas en la reurbanización de zonas industriales abandonadas aprovechan una inversión de \$ 8 por cada \$ 1 de inversión pública.

La reurbanización de zonas industriales abandonadas requiere tiempo, fondos, creatividad y un defensor y promotor local. El proceso puede ser largo y complejo, pero genera empleos e ingresos fiscales, mientras que también descontamina el medio ambiente. Los recursos están disponibles para ayudar a los gobiernos locales y grupos comunitarios a recobrar estas propiedades y darles un mejor uso. A través de la EPA de los EE. UU., las comunidades tales como Commerce City pueden acceder al programa de Asistencia Técnica para Comunidades de Zonas Industriales Abandonadas, el cual brinda asistencia técnica gratuita, talleres, seminarios por la web y herramientas en línea para ayudar a hacer posible la reurbanización de zonas industriales abandonadas en cualquier paso del proceso. Se puede obtener más información en las oficinas de la Región 8 de la EPA en Denver, el Center for Creative Land Recycling y el Center for Hazardous Substance Research en Kansas State University.

Diseño Físico y Creación de Espacios

COMO PARTE DEL PROCESO DE INMERSIÓN, el panel realizó entrevistas tanto formales como informales con miembros de la comunidad, personal de la ciudad y otros, que ayudaron al panel a comprender mejor los deseos y necesidades de la comunidad, las cuales no necesariamente encuadran con las prioridades de Commerce City establecidas en el plan Walk.Bike.Fit y las metas de Alimentación Saludable y Vida Activa (HEAL). Los deseos

explícitos de Commerce City y de la comunidad deben encuadrar de mejor manera.

El panel ha desarrollado recomendaciones temporales y permanentes que pueden conducir a un mejor encuadro de los valores entre la comunidad y el gobierno de Commerce City. Estas recomendaciones utilizan los principios de creación de espacios para ofrecer soluciones a largo plazo, y urbanismo táctico para pilotear y probar ideas a corto plazo.

Lo que el Panel Escuchó de parte de la Comunidad

Inquietud	Detalles específicos	Más detalles
Contaminación del aire	Nube anaranjada	
	Malos olores	
	Residuo	
Contaminación del agua potable	Paladar	
	Residuos en platos	
Contaminación acústica	Contaminación del suelo	Problemas, históricos y continuos en las escuelas
	Silbatos de trenes	
	Vehículos pesados	
Calles peligrosas	Iluminación deficiente	
	Alta velocidad	
Parques peligrosos por las noches	Cruces difíciles de carreteras	Intersecciones Túneles mal iluminados Túneles situados en lugares aislados Aumento en la presencia de las personas sin hogar
	Falta de iluminación o no control de la iluminación (luces apagadas)	
	Presencia de personas sin hogar	
	Presencia de jeringas usadas	
Sentido de descuido de vecindario	Falta de baños o de seguridad en los baños	
	Basura en patios/yardas	
No tercer sitio, o espacio público verdadero	Basura en las calles	
Percepción de falta de inclusión	Algunas de las actividades culturales de la ciudad son sólo en inglés o no representan la comunidad latina de la zona histórica de Commerce City	
	Falta de conectividad en bicicleta/a pie con Northfield	

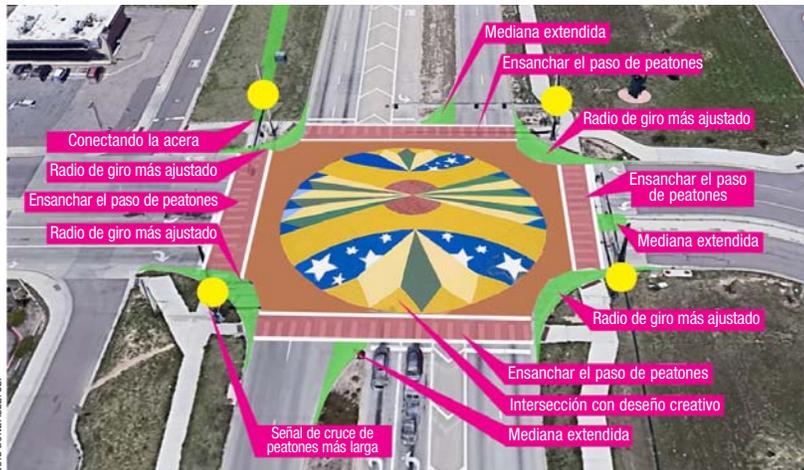
Fuente: Entrevistas ULI.

Creación de Espacios

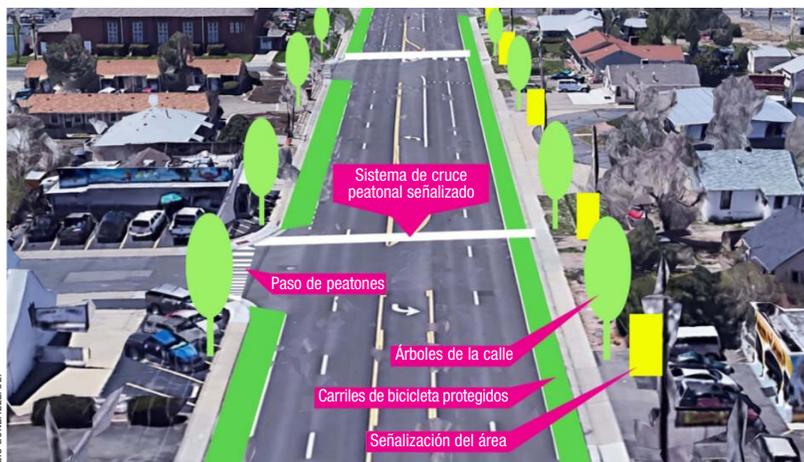
La creación de espacios significa re-imaginar y reinventar de manera colectiva el espacio público para fortalecer la conexión entre personas y los lugares que comparten. Según el Proyecto de Espacios Públicos (Project for Public Spaces), la creación de espacios utiliza un planteamiento multifacético que incorpora la planificación, diseño y administración del espacio público con énfasis en diseño inspirado en la comunidad.

Las siguientes recomendaciones se hacen para asegurar esta empatía por las necesidades de la comunidad:

Un cruce peatonal mejorado en 72ª Avenue y Quebec Parkway con creación de espacios / mural para calmar tráfico.



Una mejorada 72ª Avenida, con mejor paisaje urbano y diseño más seguro.



- Identificar calles donde se puede utilizar paisaje urbano mejorado (Quebec Parkway, avenidas 60th, 64th, 72nd). Colocar paisaje urbano de lugar específico es una oportunidad para celebrar un vecindario, o para informarle a los visitantes que están entrando en un lugar especial. Entrar en un lugar especial también alienta, inconscientemente, a los conductores a disminuir la velocidad.
- Crear un entorno peatonal seguro mediante la aplicación de medidas para calmar el tráfico.
- Aumentar los eventos comunitarios.
- Instalar señalización de marca (de Commerce City) fácil de entender.
- Plantar árboles en las calles, e instalar iluminación adecuada o activada por peatones en los espacios públicos.
- Instalar mobiliario urbano y marquesinas de parada de autobús en lugares estratégicos.
- Mantener un ambiente de limpieza mediante eventos comunitarios de limpieza de vecindarios, calles, y arroyos.
- Diversificar los programas comunitarios existentes. Un ejemplo sería incluir música que podría ser más del gusto de la comunidad en los eventos de Jazz en el Parque/Conciertos de Verano.
- Utilizar el arte público para crear un sentido de pertenencia al lugar. Se aliente la creación de un diversificado panel de arte compuesto por miembros de diferentes generaciones, géneros, estados socioeconómicos, y ubicaciones geográficas para el programa de arte público.
- Comisarar lugares estratégicos. El comisarar espacios con macetas, jardineras, paisaje, paisaje urbano, mobiliario urbano, iluminación, arquitectura y arte, da una identificación especial o distinta al área.
- Hacer cumplir los códigos, leyes y regulaciones existentes de tráfico, de basura, graffiti y de campamentos.

Urbanismo Táctico

La comprensión de un problema es el primer paso para resolverlo. El urbanismo táctico es una forma económica de realizar intervenciones estratégicas para probar nuevas



Carriles provisionales de protección para bicicletas en Washington, D.C.

ideas que permitirán espacios más seguros y atractivos. Commerce City pueden utilizar el urbanismo táctico para probar y evaluar ideas y recomendaciones hechas por el panel, la comunidad, y el plan Walk.Bike.Fit. Debido a que las intervenciones son temporales por naturaleza, el equipo puede instalarse y desmontarse en un par de horas, y con facilidad ser trasladadas a una nueva ubicación.

Las oportunidades para aplicar el urbanismo táctico incluyen la creación de plazas repentinas provisionales en el Greyhound Racing Park, Pioneer Park, Veteran's Memorial Park/ Centro Recreativo Eagle Pointe, o Derby (cierre de calle en 72nd Place). Dado que la ciudad no cuenta con un tercer sitio, se puede utilizar este planteamiento para evaluar donde este lugar podría ser ubicado, examinar cómo podrían hacerse las rutas más seguras, o para fomentar los métodos alternativos de movilidad, y aprovechar la oportunidad para establecer sentido comunitario. La programación potencial incluye una feria comunitaria. Una feria comunitaria puede ser utilizada para la publicidad de actividades, programas y servicios disponibles para la comunidad y para brindar la oportunidad para que las agencias de la ciudad puedan interactuar con la comunidad y de esa manera abordar percepciones y desconfianzas.

Se alienta a las siguientes agencias y organizaciones a participar:

- Adams 14;
- Adelante Community Development;

- Refugio Nacional de Vida Silvestre Rocky Mountain Arsenal;
- Bike Colorado;
- Suncor Boys and Girls Club;
- Colorado Rapids;
- Cultivando;
- Desarrollo Económico (oportunidades /asistencia de vivienda);
- Desarrollo Económico (pasantías);
- Clínicas gratuitas;
- Servicios legales de inmigración.
- Biblioteca
- Organizaciones sin fines de lucro locales y regionales;
- Bancos de alimentos locales.
- Supermercados locales;
- Escuelas vocacionales locales.
- Parques, Recreación; y
- RTD.

Algunas otras oportunidades de programación que pueden facilitar una plataforma para la interacción social y el establecimiento de sentido comunitario son las siguientes:

- *Mercados de agricultores* el cual permitiría acceso a alimentos frescos y saludables.
- *Mercado nocturno*, una oportunidad para retomar la noche a través de la celebración alimenticia, la música, la artesanía, y la comunidad, lo cual podría ayudar a aliviar el temor de la comunidad acerca de la sensación de peligro que actualmente existe por la noche.
- *Festival de arte*, este puede ser un evento de día o de noche, y combinar comida, música, y arte para promover y celebrar y artistas locales, mientras que facilita acceso al arte a la comunidad.
- *Festival de Comida*, tal como "Sabor de Commerce City" el cual permitiría a los restaurantes locales exhibir sus menús y presentar a la comunidad opciones que

podrían haber desconocido. Esto también puede servir de atracción para comunidades vecinas.

- *Día de Ir al Trabajo en Bicicleta*, es una oportunidad para alentar a la comunidad al ciclismo, y a celebrar la cultura del ciclismo.
- *El festival del 16 de septiembre* es una oportunidad para que las personas de herencia mexicana puedan celebrar su herencia mientras enseñan sobre su cultura a los demás. El Mes Nacional de la Herencia Hispana se celebra desde el 15 de septiembre hasta el 15 de octubre. El 16 de septiembre es el Día de la Independencia de México.
- *Festival de camiones de comida*, es una oportunidad para que los restaurantes y empresarios locales traigan actividad a un área festiva.
- *Oktoberfest* es un festival anual popular alemán que toma lugar desde mediados o finales de septiembre hasta la primera semana de octubre, e incluye degustaciones de vinos y cervezas, así como divertidos juegos.
- *Feria de empleos y oficios*, este tipo de eventos podrían utilizarse para que las empresas locales, universidades y escuelas vocacionales puedan contratar personal.
- *Feria comunitaria de salud* es una oportunidad para promover los principios y objetivos de Walk.Bike.Fit y HEAL de Commerce City, al educar a la comunidad sobre nutrición, bancos de alimentos, jardines comunitarios, servicios de salud disponibles, y modos alternativos de transporte, así como invitar a las clínicas móviles a ofrecer servicios.
- *Festival comunitario de talentos* es una manera para que los vecindarios del norte y del sur de Commerce City celebren y compartan sus talentos como una sola comunidad.
- *Festivales de cuadra/fiestas de vecindarios*, son excelentes mecanismos para la celebración comunitaria y su participación en zonas urbanas, tal como puede verse en varias ciudades de los Estados Unidos y de Europa. Los festivales de cuerdas también son algo muy familiar para los latinos.

Poner en práctica las recomendaciones de carriles para bicicletas del plan Walk.Bike.Fit al usar pintura, maceteros

Ciclovía

La primera Ciclovía, se celebró en Bogotá, Colombia en 1974. En la actualidad, cientos de ciudades por todo el mundo han adoptado la idea de Ciclovía y temporalmente cierran calles al tráfico motorizado, y las abren para que la gente pueda caminar, andar en bicicleta y patinar. Los eventos de Ciclovías, creada para lograr que la gente pudiera imaginar y abogar por un entorno construido en el que las personas son lo primero y la habitabilidad es priorizada, presentan una oportunidad única para reunir a personas de todas las edades, ingresos, profesiones, religiones y razas. Debido que los eventos son temporales y no requieren importantes inversiones de infraestructura, este planteamiento de creación de espacios es manejable para comunidades de distintos tamaños. Las comunidades interesadas en adoptar Ciclovías deben presupuestar fondos para cubrir cierres de vías que permitan honorarios, gastos de comercialización, y gastos asociados con la administración del tráfico. Pero estas inversiones valen la pena.

Los investigadores en el área de la salud, han comprobado que los eventos libre de carros pueden resultar en ahorros directo en los costos médicos. La Ciclovía de Bogotá, que abarca casi 100 kilómetros de calle, otorga un índice de 3.23 a 4.26 costo-beneficio, lo que significa que, por cada dólar gastado, entre \$3.23 a \$4.26 en costos médicos directos fueron ahorrados por el aumento general en el índice de bienestar de salud. En San Francisco, que celebra el evento Sunday Streets a través de 50 kilómetros de calles, el índice de costo-beneficio es de 2.32. En la planificación de un evento de Ciclovía equitativo, las ciudades deben intentar entender la idea negativa de andar a pie y en bicicleta que existen en diferentes comunidades, y colaborar con organizaciones comunitarias existentes que puedan ayudar a desarrollar diseño y promoción culturalmente apropiada para el evento.



El signo para la Ciclovía en Salinas, California.

y conos para probar y refinar las aplicaciones, antes de invertir completamente en costos capital. Esta estrategia dará a la comunidad la oportunidad para comprender y acostumbrarse al plan de la ciudad, así como de anunciar que la ciudad tiene la intención de seguir adelante con su iniciativa de ciudad saludable. También se pueden probar medidas de control de tráfico tales como topes (reductores de velocidad) y pintar pasos de cebra.

Implementar eventos de Ciclovía al estilo de la Ciudad de México, todos los domingos durante un período de tiempo. El evento debe llevarse a cabo con un programa fácil de entender, y en una ubicación consistente de modo que todos puedan planificar, especialmente los miembros de la comunidad con vidas muy ocupadas. Ciclovía implica cerrar un segmento de una calle, con programación, comida, música, actividades y recursos informativos. Alienta andar en bicicleta y a pie, y alienta a la gente a ir caminando o en bicicleta al evento.

Instalar parques provisionales, y espacios de recreación en terrenos baldíos, espacios de transición, o estacionamientos vacíos para fomentar la actividad física, aumentar la vitalidad de vecindario, y comprobar la demanda. Esto también ayudará a minimizar los desechos ilegales y el vandalismo en propiedades vacantes.

Oportunidades de Implementación Inmediata

El panel identificó posibles medidas de seguridad que podrían abordarse el próximo año. Estas medidas incluyen las siguientes:

- Añadir más luz a las calles y a otros espacios públicos. Antes de implementarse, el panel recomienda que se verifiquen los niveles bajos de luz. Los métodos tales como realizar una auditoría de iluminación que mida la fotometría, examinar el tipo de luces, y verificar si las luces funcionan, conducirá a una solución adecuada y oportuna de la percepción de la comunidad sobre las calles oscuras. Esto también le dará a la comunidad la sensación de que la ciudad está atenta a las necesi-



LUIS GONZALEZ/ULI

dades de los residentes y ayudará a eliminar cualquier riesgo potencial de seguridad pública.

Mejorado túnel de Quebec Parkway cerca de la Escuela Preparatoria Adams City.

- Reparar o reemplazar las luces que faltan, o que no sirvan dentro de los túneles de cruce peatonal. Durante la fase de participación comunitaria, se expresó al panel que los túneles son oscuros, que están en lugares inconvenientes, y que se sienten inseguros. Tras una inspección del túnel de la Escuela Preparatoria Adams City, el panel pudo confirmar visualmente que faltaban algunas luces y que otras no servían. A más largo plazo, el panel recomienda que la ciudad considere agregar iluminación adicional, teléfonos de emergencia, y botes de basura en los túneles. Estos túneles también presentan oportunidades para colocar iluminación decorativa, la 'marca' de la ciudad, y arte público.
- Explorar la posibilidad de agregar reductores de velocidad en las calles de vecindario (por ejemplo, Monaco Street y East 64th Avenue).
 - Explorar la posibilidad de agregar cámaras para el control de velocidad cerca de las escuelas (por ejemplo, Quebec Parkway).
 - Explorar la posibilidad de agregar sistemas eléctricos de advertencia de cruce peatonal en parques, escuelas y distritos comerciales.

Promover Sentido de Pertenencia Compartida y Orgullo en Commerce City

"Me siento orgulloso de nuestra comunidad. Me gusta vivir aquí; es tranquilo".

"Mi sueño es que los jóvenes obtengan una gran educación, y que luego regresen y hagan sus vidas aquí, y contribuyan a la ciudad".

UNA VENTAJA IMPORTANTE DE COMMERCE CITY

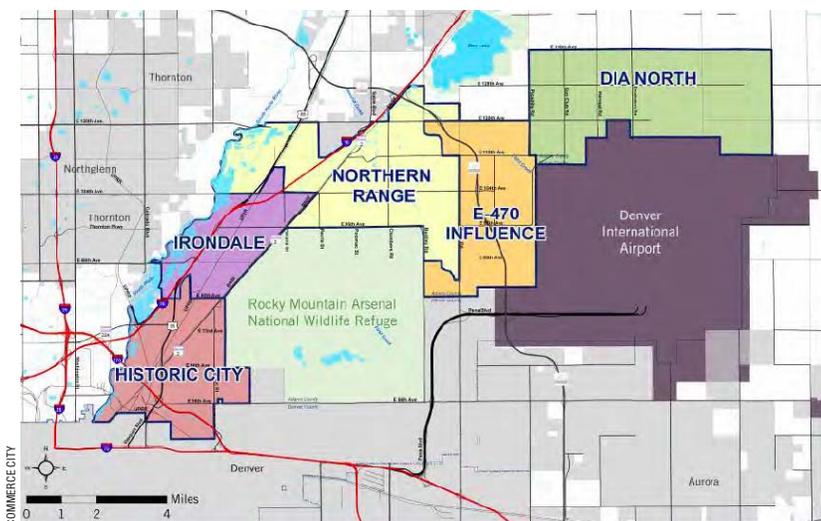
es sus ciudadanos. Muchos están profundamente comprometidos en crear un legado multigeneracional en Commerce City, y mejorar la vida en sus vecindarios para sus familiares y amigos. En cuanto más encuadren las iniciativas de la ciudad con este impulso, más exitosas serán las iniciativas.

Aprovechar los Recursos e Impulso Existentes

"Commerce City no tiene centro. Supongo que el centro es Walmart".

Commerce City pueden aprovechar tanto las asociaciones del sector público y privado para aumentar el acceso a los recursos y construir comunidad. Los esfuerzos simples

Áreas de planificación estratégica identificadas en el plan integral de Commerce City.



de comunicación, y poder encuadrar los programas, son fundamentales para este objetivo. Los socios institucionales clave incluyen Adams 14, el Servicio Federal de Pesca y Vida Silvestre de EE. UU., el Departamento de Parques y Espacios Abiertos de Adams County, agencias de tránsito,

¡La historia es una marca! La inversión de relatar la propia historia.

Las siguientes historias parecen inadvertidas a pesar de su importancia cultural en Commerce City y la región de Denver:

- Los cementerios fueron uno de los primeros establecimientos en la moderna Commerce City. El Cementerio Riverside, fundado en 1876, está situado en la parte suroeste de la ciudad en East 52nd Avenue y Brighton Boulevard. El Cementerio Rose Hill, en el corazón del centro histórico de Commerce City, fue establecido en 1892 por la United Hebrew Cemetery Association.
- Las liebres mecánicas para carreras de perros, cada una tenía su propio nombre. Rusty, del parque de carreras de galgos (1949) se llamaba Mile High Kennel Club. Rusty podría ser la mascota de la ciudad.
- La Major League Soccer (MLS), hogar de los Colorado Rapids atrae a miles de visitantes a Commerce City de todo el estado. Los otros dos equipos más cercanos de la MLS están en Kansas City, Missouri, y Salt Lake City, Utah.



Un mural en el centro de Derby conmemora Mile High Greyhound Park.

y otros. Estos pueden facilitar comunicación efectiva, facilitar el acceso a la recreación y el transporte activo, y avanzar los objetivos de la iniciativa HEAL.

Una forma de comenzar este esfuerzo, es vender mejor la marca de Commerce City. Una marca es la esencia de su propia historia, y pueden ser expresada tanto por medio de señales ambientales físicas y de comunicación. La marca de Commerce City debe ser lo más coherente posible a través de toda la ciudad, y por medio de esfuerzos de interesados, incluyendo la creación de materiales de mercadotecnia, señalización, materiales impresos y electrónicos, presentaciones, etc. Esto incluye un entendimiento local de la historia y futuro compartido de Commerce City, y un lenguaje compartido a través de toda la comunidad, al describir sus características específicas. Esto puede hacerse a través de la señalización de orientación, para los distritos identificados en el plan Walk.Bike.Fit . Por ejemplo, el panel pudo darse cuenta de que la zona de estudio se describe como el núcleo de Commerce City, histórico Commerce City, antigua Commerce City (vs. Nueva), sur Commerce City (vs. Norte), el Derby, y más. Las señales instaladas en el distrito Derby es un gran comienzo para cimentar un sentido de lugar.

Facultar al Vecindario

En primer lugar, los grupos comunitarios, y los residentes deben ser facultados. Esto puede ofrecer mejor servicio y capacidad de respuesta a las comunidades, así como generar nuevas ideas. Debe fomentarse un programa de capitán de vecindario/cuadra que coincida con los límites originales de las comunidades escolares o áreas de servicio.

Las personas mayores deben ser conectados con oportunidades de servicio y participación en la comunidad a través de programas, tal como Senior Corps, en nuevas iniciativas que sean importantes para la comunidad. Este programa nacional implementado a través de la Corporation for National and Community Service conecta los residentes que tienen 55 años y más con personas y organizaciones que más las necesitan en función de mentores, entrenadores, compañía a personas que necesitan estos servicios, o les permite contribuir con sus conocimientos y experiencia de trabajo en proyectos comunitarios y organizaciones.



Original Communities

1. Commerce Town
2. Adams City
3. Irondale
4. Derby
5. Dupont
6. Rose Hill

Los seis vecindarios originales de Commerce City.

Recomendaciones adicionales para ofrecer mejoras operativas y culturalmente sensibles que ayudan a facultar a los vecindarios incluyen lo siguiente:

- Hacer el proceso de tramitación de permisos para llevar a cabo festivales de vecindario más simple y fácil de entender.
- Incrementar el uso público de las instalaciones públicas, al abrir las escuelas y campos para partidos informales de fútbol y de fútbol americano, en vez de regular o restringir los espacios solo para partidos formales; los patios escolares deberían estar abiertos durante horas no escolares.
- Alentar los esfuerzos a pequeña escala de seguridad alimentaria. Adoptar una ordenanza urbana de crianza de pollos, similar a Denver y otras comunidades.
- Facilitar la vivienda multigeneracional. Mediante el proceso de las entrevistas, el panel se enteró de casos en que los padres se mudan a vivir con sus hijos adultos, y de casos en que los hijos adultos se mudan a vivir con padres que son propietarios de vivienda. Auditar ordenanzas para eliminar interpretaciones culturalmente insensibles de uso residencial, incluyendo una definición más amplia de lo que significa viviendas unifamiliares para acomodar las tendencias de vivienda multigeneracional. La simplificación del proceso de tramitación

de permisos para vivienda secundarias, piezas para los suegros/abuelos, aumentaría la accesibilidad de vivienda, la estabilidad de los vecindarios, y la capacidad para envejecer en su propio hogar.

Como se señala en el Plan Estratégico de Parques más reciente, se debe encontrar una manera consistente de llevar a cabo encuestas de satisfacción del servicio de atención al cliente para vigilar las respuestas a los programas que ofrece este departamento.

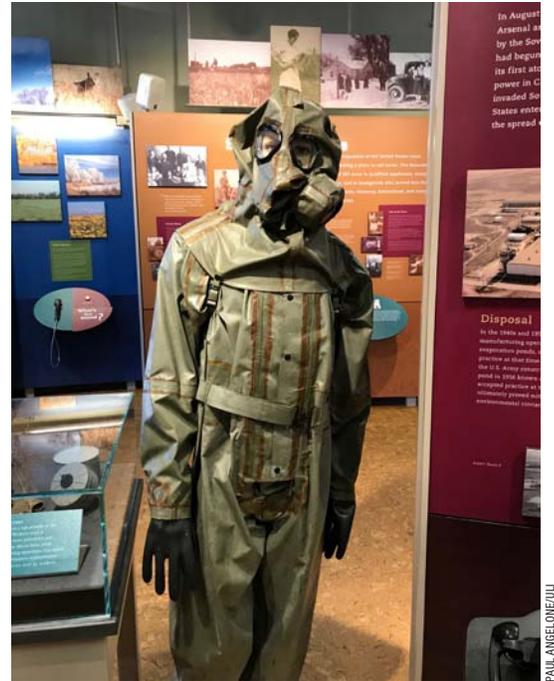
Cuadrar las Asociaciones Institucionales

“Un grupo de niños del vecindario comenzó a jugar un partido informal de fútbol después de clases en el campo de su escuela. Para intentar detener el desgaste por el uso de las áreas verdes, la escuela instaló una cerca para evitar su uso”.

Se necesita encuadrar mejor los servicios de los socios institucionales dentro de la zona de estudio. En particular, el distrito escolar el cual es el mayor recurso sin explotar, tanto como infraestructura física para servir a la comunidad vecina, como conducto de información, particularmente para familias inmigrantes con estudiantes de primera generación. Con frecuencia se recurre a que los estudiantes sirvan como traductores e intérpretes para las familias que no hablan inglés. Las escuelas deben ser conscientes de su función de servicio en el vecindario, y facultadas para servir como conductos de comunicación.

El panel escuchó la opinión que el alquilar las instalaciones del Centro Recreativo Eagle Pointe o de alguna iglesia local, es demasiado caro para poder impartir clases de parte de voluntarios. Cuando un grupo de madres solicitó usar el gimnasio vacío de una escuela secundaria local en un sábado, fueron rechazadas por los administradores escolares.

Se debe hacer todo lo posible para aprovechar la infraestructura existente y los recintos escolares, como bienes comunitarios durante todo el año. Las instalaciones existentes deben expandir su utilidad al extender su horario, establecer acuerdos multiuso con escuelas, iglesias, u organizaciones sin fines de lucro. Esto podría ser tan simple como regalar 1,000 balones de fútbol y permitir que los



Traje de protección de la antigua instalación del Rocky Mountain Arsenal.

grupos comunitarios tengan acceso a los campos abiertos durante las tardes para uso comunitario. Commerce City y el distrito escolar deben actuar para facilitar, y no para disuadir, las actividades organizadas por la comunidad (incluso las informales).

Parece existir otra desconexión entre la comunidad y la adopción del Refugio Nacional de Vida Silvestre Rocky Mountain Arsenal como bien común local que puede mejorarse por medio de conexiones físicas y mejor comunicación. Organizar paseos en bicicleta y a pie al Refugio de Vida Silvestre, para aprovechar las nuevas entradas que están programadas a abrir pronto. Formar asociaciones con las escuelas para demostrar cómo andar en bicicleta y a pie coinciden con el servicio de transporte del refugio. Alientar al grupo regional de ciclismo de Denver a montar a través de Commerce City hasta llegar al refugio de vida silvestre. El panel escuchó muchas preocupaciones acerca del pasado uso del sitio, la contaminación y la inaccesibilidad. Este sitio podría ser un activo importante de educación y recreación si la comunidad comienza a adoptarlo

y promoverlo entre sus amigos, familiares y compañeros. Una sugerencia es identificar localmente el sitio como el “Refugio de Vida Silvestre” hasta que las connotaciones negativas asociadas con “Arsenal” se disipen localmente. El acceso futuro al “Refugio de Vida Silvestre” también debe promoverse ampliamente en todas las comunidades que forman parte de Commerce City.

Desarrollar Asociaciones Adicionales

Se deben desarrollar asociaciones que construyan comunidades más fuertes. Estas pueden ser formadas por los sectores públicos y privados, así como una gran variedad de socios institucionales. Hay receptividad de parte de los empresarios locales de contratar trabajadores locales. Por ejemplo, los residentes locales y los estudiantes deben estar mejor conectados con el sector privado a través de programas de pasantía. Estas relaciones pueden aprovecharse para establecer programas de capacitación, utilizando potencialmente las instalaciones educativas existentes para cumplir con requisitos de programas de capacitación y certificación. Commerce City tiene oportunidades de empleo y los empresarios están interesados en contratar personal local. Si los residentes de Commerce City trabajan en Commerce City, se reduce el tiempo de viajar de casa al trabajo, las familias pueden pasar más tiempo juntas, el tráfico se reduce, y menos dólares ganados localmente, son gastados en otras comunidades.

Commerce City deberían asociarse con artistas para mejorar los espacios públicos y los senderos con instalaciones de arte. Estos grupos están interesados en estar más involucrados en la comunidad y están entusiasmados de poder invitar y capacitar a los jóvenes para ayudar. Este tipo de actividad podría crear un sentido de pertenencia compartida y revitalizar una campaña de murales públicos. Con respecto a la utilización de la tierra, la colocación de servicios debe ocurrir dentro de las mismas instalaciones, tal como guarderías y cuidado de personas mayores en el mismo lugar. Estos servicios podrían ubicarse con instalaciones recreativas para garantizar que todas las edades estén involucradas, y que puedan interactuar diariamente entre sí. Actualmente, estos usos están separados por

los requisitos de participación de edad mínima del centro recreativo.

Aprovechamiento del Financiamiento

“El centro recreativo no es para mí, mi familia no puede permitirse el lujo de usarlo”.

Un gran número de recursos en Commerce City pueden ser encuadrados para tener mayor éxito. Si las metas son claras, Commerce City puede procurar obtener subvenciones específicas o contribuciones filantrópicas de parte de Suncor u otras empresas grandes. Mientras se realizan intentos para conectar las organizaciones comunitarias y los recursos a través de iniciativas tal como la Community Resource Network of Adams County, los actuales esfuerzos de financiación y planificación parecen sufrir de posibles duplicaciones de esfuerzos. Las oportunidades de financiamiento existentes de las que se enteró el panel durante la semana incluyen el Programa de Subsidios para Desarrollo Comunitario, la Fundación Quality Community, la Fundación Adams 14, y la Fundación de Salud de Colorado.

Comunicación y Capacidad de Respuesta

“Gastamos demasiado en agua embotellada, el agua de la llave no es segura para beber”.

La comunicación es una función básica de las ciudades para ofrecer información básica acerca de los servicios públicos, seguridad pública y otros programas. El panel reconoce que, al contar con una población tan diversa, Commerce City y sus partes interesadas tienen desafíos por delante para poder desarrollar estrategias de comunicación apropiadas para diversos idiomas, edades y situaciones socioeconómica de su población. Los adultos mayores, las familias de bajos recursos, y las personas que no hablan inglés enfrentan diferentes barreras a la información, y requerirá un enfoque multifacético para la comunicación y la promoción de oportunidades.

El proceso de las entrevistas dejó claro que existe desconfianza generalizada del gobierno en la comunidad latina local, lo cual probablemente empeora la desconexión

entre la comunidad y el uso de instalaciones, recursos y proyectos. Por ejemplo, el acceso regular a oportunidades recreativas se ve limitado debido a que muchas personas no desean divulgar información personal en el papeleo oficial de registro. Una forma de generar confianza es por medio de transmitir información a través de fuentes confiables, tal como las iglesias locales y la organización Cultivando, de manera fácil y oportuna. El panel se enteró de parte de los residentes locales, que ellos gastan sus escasos recursos en agua embotellada para beber y cocinar, ya que creen que el agua potable está contaminada por las anteriores actividades del arsenal.

Al mantenerse al tanto de los cambios demográficos dentro de la comunidad, es importante asegurar que los recursos se asignen correctamente, y que el liderazgo de la comunidad y las partes interesadas puedan continuar respondiendo a las necesidades de la comunidad. Al mantenerse al tanto de los cambios culturales permitirá que las mejoras se conviertan en propiedad compartida, propagada por, y amplificada para la propia comunidad. Esto ayudará a mantener los esfuerzos pertinentes e

inclusivos para las múltiples culturas que conforman la zona de estudio.

El panel presentó las siguientes recomendaciones para superar las barreras de los cambios social y la cultura:

- Permanecer culturalmente consciente, ahora y en el futuro, para mantener esfuerzos pertinentes e inclusivos de las múltiples culturas que conforman la histórica zona de estudio de Commerce City.
- Ofrecer programación formal, clases y actividades que respondan a la comunidad, tales como inglés, Zumba, y reparación de bicicletas.
- Para fomentar el desarrollo de programación culturalmente apropiada en toda la zona, identificar oportunidades para los residentes locales y regionales para programar espacios existentes. Esto aumentará la accesibilidad, reducirá las barreras culturales, y de reducirá las obligaciones del personal de la ciudad. (Cultivando es un excelente socio en este esfuerzo.)
- Estar siempre atento para poder responder de manera ágil.

Fomentar Confianza

Las comunidades que estén procurando apoyar a las familias en estado de documentación mixta, y ayudarlas a llevar una vida saludable, deben estar conscientes de este desafío y esforzarse para generar confianza. Fomentar confianza debe incluir, tanto el desarrollo de estrategias de participación pública inclusivas, como el establecimiento de protecciones. Demos y Latino Justice identificaron algunas de las siguientes recomendaciones en su informe titulado: *Sanctuary, Safety, and Community: Tools for Welcoming and Protecting Immigrants through Local Democracy*:

- Políticas que prohíben la aplicación de leyes de inmigración en las escuelas públicas, donde las garantías constitucionales de igual protección aplican a los estudiantes indocumentados;
- Políticas que prohíben la aplicación de leyes de inmigración en otros lugares sensibles, tal como iglesias y hospitales;
- Programas inclusivos que ofrecen beneficios a inmigrantes indocumentados y sus familias, tal como las disposiciones que amplían el acceso a tarjetas de identificación o atención médica, extienden licencias profesionales a inmigrantes, y / o fortalecen los derechos de trabajadores en áreas que afectan predominantemente a trabajadores inmigrantes de bajos salarios (incluyendo derechos de los trabajadores agrícolas y de trabajadores domésticos);
- Políticas que protegen la información sobre el estado de inmigración ante las autoridades federales;
- Políticas o prácticas de rechazar solicitudes de parte del Servicio de Inmigración y Control de Aduanas de EE. UU.(ICE, por sus siglas en inglés) pertinente a inmigrantes detenidos por cuestiones civiles federales, que piden que las autoridades locales continúen deteniendo a personas que ya están bajo custodia; y
- Políticas que limitan el uso de los recursos de la comunidad para hacer cumplir la ley federal de inmigración (o sus disposiciones civiles).

- Desarrollar relaciones de ciudad hermana con departamentos de parques y recreación con otras comunidades históricamente latinas y diversas, para abordar anualmente las tendencias y las peticiones de sus residentes.

Estrategia de Comunicación Culturalmente Competente

“Yo escuche que se necesita un pase para entrar en el refugio de vida silvestre”.

Promover oportunidades en el Ayuntamiento es importante, pero esto solo llega a poblaciones limitadas debido a su ubicación en el extremo sureste de Commerce City. Además, las redes sociales son una fuente efectiva para comunicarse con los residentes de las áreas en desarrollo de Commerce City, pero puede no llegar a la población de la zona de estudio, ya que cuentan con acceso limitado a Internet, computadoras y a teléfonos inteligentes. La inclusión de información con las cuentas del agua ha sido bien recibido.

Se necesita una estrategia de comunicación más amplia para garantizar que se esté llevando a cabo un trabajo activo de comunicación de eventos y de éxitos alcanzados. Esta estrategia de comunicación también debe involucrar la educación en general. Por ejemplo, un entrevistado compartió la historia de una mujer local que pagó el pasaje del autobús con un billete grande, y no recibió el cambio ya que no había un letrero en español que indicara que “no se da cambio”. Esto no solo arruinó su experiencia con el transporte público, sino que también disuadió a las personas en su red social a utilizar el transporte público. Si aún se ha intentado, esta es una excelente manera de involucrar a un comité de acción para preparar una “audiencia de sensibilidad cultural” a través de la comunidad y del sector de transporte.

Colaborar con socios tal como la Salud Clinic, es una excelente manera de alcanzar poblaciones culturalmente diversas. Esta agencia está más que dispuesta a mostrar y distribuir recursos y actividades del departamento de parques en el vestíbulo; sus trabajadores sociales tienen contacto directo con familias individuales en diversas necesidades y pueden ser una fuente confiable de información. Estrategias adicionales incluyen lo siguiente:

- Los boletines informativos de las iglesias locales llegan a múltiples grupos culturales semanalmente.
- La comunicación de boca a boca en una comunidad del tamaño de la zona de estudio puede ser bastante eficaz como herramienta de comunicación.
- Continuar incluyendo boletines informativos con las cuentas del agua. Esta estrategia ha sido efectiva en diseminar información.
- Los tableros de mensajes del sistema de tránsito y los paradas de autobús se pueden utilizar para alcanzar múltiples poblaciones.
- Asegurar que haya personal bilingüe disponible en los sitios y eventos públicos importantes.

División inglés / español y de otros idiomas

Termino haciendo fila en la alberca Paradise Island mientras que otros pasan antes, ya que no hay personal que hable español”.

El panel firmemente cree que Commerce City no puede tener éxito sin mejorar el bienestar de todos sus residentes. La zona de estudio es 70 por ciento latina, por lo que el panel se enfocó en recopilar información de muchos ciudadanos y de grupos dentro de esta comunidad; sin embargo, debe tenerse en cuenta que se hablan 24 idiomas dentro de Adams 14. Después de una semana de investigación y de deliberación intensiva, el panel aún no cuenta con una buena comprensión de estos otros grupos. La falta de esta información le hace pensar al panel que existe una división entre las partes de Commerce City que hablan inglés y español y estos otros 22 idiomas. Es necesario que se produzcan actividades de divulgación, promoción y participación adicionales con estos grupos que no hablan inglés o español.

Para que Commerce City pueda avanzar y mejorar, se necesita que el bienestar de todos sus residentes sea tomado en cuenta. Los residentes y el personal deben ser alentados, y quizás incentivados, a tomar clases de idiomas en los idiomas que se hablan dentro de la zona de estudio.



Todos son bienvenidos en Commerce City.

ALETHA DUNSTON

Conclusión

A MEDIDA QUE SE FORMARON las recomendaciones del panel, se prestó especial atención a los problemas contextuales que rodean la histórica Commerce City. Estos incluyen disparidades de salud; preocupaciones locales sobre el agua y las condiciones del suelo, el rápido crecimiento y el temor al desplazamiento; la preocupación de deportación en familias con estado de documentación mixta; la falta de comunicación que genera desconfianza entre las empresas, las instituciones; y el hecho de que se lleve a cabo un gran esfuerzo en muchos proyectos que beneficiarán a la comunidad, pero que no tienen enfoque general. El panel también fue testigo de muchas ventajas en Commerce City, y un fuerte sentido de orgullo cívico. Tiene un importante refugio de vida silvestre, tiene una fuerte infraestructura de parques, pero lo más importante es que la gente quiere vivir y estar en la comunidad. Los residentes tienen una sensación de pertenencia y están comprometidos a construir un futuro mejor para todos.

Agradecimiento

Gracias a todos por su ayuda durante la visita del panel de asistencia. Nuestro trabajo no habría sido posible sin su colaboración. Somos conscientes del momento de gran ansiedad que vivimos por la situación migratoria y en este contexto es particularmente difícil tener conversaciones sinceras. Nos gustaría reiterar que por favor continúen considerando al ULI y a los socios en este informe sus amigos y que estamos con ustedes para escucharles y apoyarles.

Este éxito debe ser celebrado para aumentar el apoyo a las acciones gubernamentales, así como aumentar el orgullo y el sentimiento de propiedad compartida de Commerce City. El panel espera con emoción poder regresar a Commerce City y compartir su éxito.

Elementos de Acción a Corto Plazo Recomendados por el Panel

Proyecto	Costo	Notas
Sincronización/ Automatización de Cruces Peatonales	\$15,000	
Cruces Peatonales (20)	\$300,000	Cerca de escuelas y centros recreativos.
Vigilancia de velocidad	\$5,000	
Divulgación y promoción	\$30,000	
Cruce peatonal de 72nd en Quebec	\$15,000	
Mejoras en los Inicios de Senderos	\$30,000	Agua, electricidad
Ciclovía	\$150,000	Tres eventos, \$ 50,000 cada uno
Revisión del código de zonificación	\$15,000	Apoyo a la manufacturación
Seguro	\$20,000	Todos los sábados, por un año
Señalización	\$200,000	Centro histórico / Derby
Otros costos / administrativos	\$220,000	
Total	\$1,000,000	

Fuente: ULI.

Acerca del Panel

Sarah Sieloff

*Presidenta del Panel
Oakland, California*

Como directora ejecutiva del Center for Creative Land Recycling (CCLR) Sieloff dirige el desarrollo y la implementación de la misión y los objetivos de la organización en colaboración con la junta directiva de CCLR. CCLR ayuda a aquellos que tienen mayor interés en revitalizar sus vecindarios, incluyendo promotores de viviendas sin fines de lucro, organizaciones comunitarias y municipios con recursos limitados, en sus esfuerzos de redesarrollo de zonas industriales abandonadas. Si bien los obstáculos para crear comunidades habitables y dinámicas implican problemas económicos y sociales complejos que no pueden remediarse rápida o fácilmente, el enfoque de CCLR para revitalizar las comunidades es único, ya que incluye programas específicos para cada proyecto y programas a nivel de políticas.

Antes de llegar a CCLR, Sieloff se desempeñó como líder del equipo de Memphis del Consejo de la Casa Blanca sobre Strong Cities, Strong Communities (Comunidades Fuertes, Ciudades Fuertes), colaborando con 25 agencias federales para conectar la administración del alcalde de Memphis, A.C. Wharton Jr. con recursos federales y asistencia técnica.

Sieloff tiene experiencia en desarrollo urbano a nivel internacional, y ha trabajado en América Latina, Asia, África y el Pacífico Sur. Ella es Truman Scholar y obtuvo su maestría en relaciones públicas en Princeton University, y su licenciatura en Eckerd College.

Aletha Dunston

Lawrence, Indiana

Dunston es la directora ejecutiva de Fort Harrison Reuse Authority en Lawrence, Indiana, el cual trabaja para mejorar la calidad de vida de los ciudadanos de Lawrence al facilitar el desarrollo económico de la antigua Base Militar Fort Benjamin Harrison.

Dunston, es una planificadora urbana certificada con experiencia en planificación, zonificación y desarrollo comunitario, se desempeñó como administradora del Programa de Subsidios para Desarrollo Comunitario de \$ 28 millones de Indiana, como enlace comunitario para el estado, y como directora de planificación y desarrollo comunitario para la ciudad de Marion, Indiana. Allí, ella escribió el primer plan integral para la ciudad desde 1961, utilizando recursos internos. También contribuyó a varios programas de reurbanización de gran escala tanto residenciales como de otros sitios.

Ha prestado sus servicios a Indiana Main Street, American Planning Association y a Broad Ripple Village Association. Dunston se especializa en ayudar a las comunidades a desarrollar capacidades, identificar fortalezas y en aprovechar las características que las hacen únicas.

Dunston es una orgullosa egresada de la Facultad de Arquitectura y Planificación de Ball State University, y actualmente está inscrita en el programa de maestría en administración de empresas de Butler University. Ella continúa prestando sus servicios en la junta de APA-IN State Planning Association, y se esfuerza por apoyar programas que ayudan a Indiana y al Medio Oeste estadounidense avanzar.

Tom Fairchild

Arlington, Virginia

Fairchild es un visionario consultor de transporte, quien estableció City Version 3 para brindar orientación experta a las ciudades que buscan implementar planes de urbanismo dinámico. City Version 3 se especializa en asesorar a clientes para lograr planes exitosos de tránsito y desarrollo orientado al tránsito, elementos esenciales para una ciudad empresarial saludable.

Después de más de 20 años en el campo, Fairchild entiende que el transporte es mucho más que simplemente mover personas y mercancías de un lugar a otro. Más bien, el transporte coincide con los temas actuales más relevantes: salud, población de adultos mayores, vivienda accesible, vitalidad empresarial y sostenibilidad ambiental. Fairchild apoya con fervor los logros de cambios positivos en todas estas áreas a través de la creación exitosa de equipos, participación activa, programación innovadora y tecnología.

Para aprovechar la importancia del trabajo en equipo, él siempre está atento a nuevas alianzas estratégicas para promover esta causa. En su cargo anterior como director de Mobility Lab, Fairchild congregó a un equipo de profesionales para promover los objetivos de su cliente de aumentar el uso del tránsito público, y disminuir los vehículos motorizados de un solo ocupante. Abogó de manera convincente la importancia de la administración de demanda de transporte. Al enfocarse en las comunicaciones, eventos especiales, relaciones con los medios y la tecnología, Mobility Lab fomentó la percepción de cómo la programación de tránsito beneficia a amplios intereses públicos tal como la salud, las empresas y el medio ambiente.

El trabajo comunitario de base de Fairchild como líder de la asociación público-privada Clarendon Alliance ayudó a presionar para obtener un espacio urbano extraordinariamente exitoso que rodea la estación de metro de Clarendon en Arlington. Al colaborar en el existente Clarendon Sector Plan, sus esfuerzos incluyeron reclutar entidades

urbanizadoras con experiencia para desarrollar el plan, producir programas para obtener aportes y apoyo de la comunidad y desarrollar eventos para crear sentido único de comunidad y orgullo cívico. Su trabajo posterior en el desarrollo de bienes raíces comerciales y como propietario / urbanizador de una pequeña empresa, brinda amplias perspectivas para construir comunidades habitables.

Fairchild, ha vivido por mucho tiempo en el área metropolitana de Washington, DC, y tiene una licenciatura en ingeniería industrial de Purdue University.

Luis González

Largo, Maryland

González, e un planificador sénior y arquitecto paisajista con Rodgers Consulting, se enfoca en la planificación urbana, la creación de espacios y el establecimiento de espacios públicos vibrantes. Ha contribuido a la creación de algunos de los lugares y comunidades más interesantes del área metropolitana de Washington, D.C., desde 2002, por medio de colaboración en proyectos institucionales, de uso mixto, orientados al tránsito, azoteas, infraestructura verde y del sector público. Su interés radica en crear comunidades habitables que faciliten las condiciones para la interacción social, dentro de la condición urbana.

González comenzó su participación en ULI a través del Mentorship Program, que lo llevó a participar la sesión inaugural de Next Washington Initiative Council Flight de ULI. También ha prestado sus servicios como facilitador del programa UrbanPlan de ULI desde 2009. Su experiencia pro bono incluye el diseño / implementación de un aula al aire libre para la Escuela Preparatoria Coolidge en Washington, DC, con el equipo del Potomac Chapter Legacy Project de American Society of Landscape Architects (ASLA) , y asistencia a la iniciativa de vivienda accesible de Charles County, Maryland como parte del Community Planning Assistance Team de la American Planning Association's (APA).

Ha sido profesor adjunto y profesor invitado en University of Maryland y el Instituto Monteverde en Costa Rica. Ha

dirigido y dictado conferencias sobre planificación regional, diseño de infraestructura ecológica, desarrollo sostenible, diseño urbano y participación comunitaria. Ha presentado en conferencias locales y nacionales de ASLA y AIA sobre el diseño basado en experiencias, y el aumento de la diversidad dentro de la profesión del diseño.

González es licenciado en arquitectura paisajista por la University of Maryland. Él es un arquitecto paisajista con licencia en Maryland y Virginia y es un planificador urbano certificado en el American Institute of Certified Planners. Es miembro del comité de ASLA Honors and Awards Committee, y ha servido como jurado para otorgar premios de diseño profesional. También se desempeñó como redactor de examen del Council of Landscape Architectural Registration Boards para la sección del Landscape Architect Registration Exam.

Savlan Hauser

Oakland, California

Hauser aporta 12 años de experiencia en diseño y desarrollo urbano en la Ciudad de México y en el Área de la Bahía de San Francisco a su función como directora ejecutiva del distrito de mejora empresarial (BID, por sus siglas en inglés) Jack London: el BID más grande y más nuevo de Oakland, el cual abarca 1,400 parcelas, 500 empresas, 3,500 residentes y 83 cuerdas de ciudad, con partes interesadas que van desde agencias de tránsito regionales hasta propietarios de viviendas individuales. También se desempeña como presidenta de Oakland BID Alliance, un grupo de defensa que representa a los 11 Distritos de Mejora Empresarial y Beneficios Comunitarios en Oakland.

Antes de su puesto en Oakland, Hauser trabajó en la Ciudad de México, enfocándose en el diseño urbano y la construcción ecológica con Javier Sanchez Arquitectos en la Ciudad de México, de 2007 a 2008, donde dirigió la renovación de un parque histórico de la ciudad y el diseño de varios proyectos del área de estaciones de autobuses de tránsito rápido. Desde 2009 hasta 2011, Hauser trabajó como directora de estudio de arquitectura para el artista

Jan Hendrix, implementando obras de arte a gran escala para clientes internacionales del sector público y privado. Al regresar al Área de la Bahía en 2012, Hauser trabajó en dos importantes Planes multifacéticos Específicos de Área como miembro de un equipo consultor de la ciudad de Oakland, luego trabajó con el sector público institucional y clientes religiosos en estudios de factibilidad de desarrollo y disposición de sitios como consultora independiente. También se ha desempeñado como miembro del Consejo de Ajustes de Zonificación, un órgano cuasi judicial del Concejo Municipal de Berkeley, responsable de aprobar proyectos de desarrollo de todas las escalas dentro de la ciudad de Berkeley.

Es licenciada en arquitectura de la University of California, Berkeley, y se desempeña como LEED AP y miembro del Chamberlin Public Sector Leader Fellow 2017–2019 del Urban Land Institute.

Joyce Lee

Philadelphia, Pennsylvania

Miembro del American Institute of Architects y LEED, Lee es presidenta de IndigoJLD, el cual presta servicios de salud, diseño y planificación ecológica ejemplar en proyectos y comunidades. También forma parte de la facultad de University of Pennsylvania, donde se enfoca en la construcción de lugares saludables.

Lee ha sido miembro de la National Leadership Academy for Public Health y fue uno de los primeros profesionales acreditados por LEED en la ciudad de Nueva York. Sirvió a los alcaldes Giuliani y Bloomberg como jefa arquitecta de la Oficina de Administración y Presupuesto de la Ciudad de Nueva York. Las Active Design Guidelines (Guías de diseño activo), una publicación que ella coescribió obtuvo el reconocimiento de la Fundación Robert Wood Johnson y del Sustainable Building Industry Council.

Lee ha recibido numerosos reconocimientos, entre ellos el Platinum Award del American Council of Engineering Companies, el President's Award del AIA New York State

y el Aga Khan Award de Harvard / MIT. Recibió una doble maestría del MIT.

Michael Rodriguez

Washington, D.C.

Rodriguez, es miembro del American Institute of Certified Planners, director de investigación para Smart Growth America (SGA) en nombramiento conjunto con el Center for Real Estate and Urban Analysis de George Washington University (GWU). Conduce y supervisa investigaciones cuantitativas y cualitativas para muchas iniciativas de investigación de SGA y GWU. Su pericia se centra en los impactos fiscales y económicos de los proyectos de transporte e infraestructura, especialmente en lo que tiene que ver con el crecimiento inteligente y la facilidad de movilidad a pie.

Es coautor de Foot Traffic Ahead 2016, una encuesta estadística sobre el urbanismo transitable en los Estados Unidos; investigación econométrica sobre los impactos económicos y fiscales del desarrollo catalítico en el centro de Detroit; y de WalkUP, Wake-Up: NY Metro, un estudio sobre la movilidad a pie en el área metropolitana de New York y parte del Fourth Regional Plan.

Antes de su llegada a SGA, Rodriguez ya contaba con una amplia experiencia en el sector privado en materia de transporte y consultoría en economía con varias firmas nacionales líderes, y había escrito informes sobre proyectos importantes tal como el tren de alta velocidad de California, el impacto de acceso a estaciones peatonales para WMATA y varias subvenciones exitosas de TIGER. También fue clave en el desarrollo de herramientas software de vanguardia en la industria para el análisis económico del transporte.

Como residente de Tysons Corner, Virginia, Rodriguez promueve el crecimiento inteligente en una de las regiones de mayor crecimiento en el país y forma parte del Comité Asesor de Ciudadanos de la Junta de Planificación del Transporte del Área Metropolitana de Washington. Obtuvo una maestría en relaciones públicas y una maestría en

planificación urbana y regional de University of Wisconsin–Madison y está cursando un doctorado en políticas públicas en GWU.

John Watt

Pittsburgh, Pennsylvania

Watt tiene 12 años de experiencia con una amplia variedad de propiedades, pero se especializa en desarrollo de terrenos residenciales en el área de Pennsylvania, West Virginia, Ohio, este de Kentucky y oeste de Maryland. Otras áreas de concentración incluyen el análisis de mercado y la valoración de viviendas multifamiliares a precios de mercado y accesibles, y la valoración de propiedades industriales. Está en el proceso de completar los requisitos necesarios para ser candidato del Appraisal Institute. Antes de su empleo con Valbridge Property Advisors, Watt contaba con más de diez años de experiencia en construcción residencial.

Tiene una maestría en política pública y administración de University of Pittsburgh y una licenciatura de Bethany College. Él es un miembro activo del ULI Pittsburgh District Council y ha servido como tesorero, presidente del consejo de distrito, y presidente de gobernanza.

